

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2024 124

## Entscheid vom 27. November 2024

---

Besetzung

Dr.iur. Vital Zehnder, Vizepräsident  
Monica Huber-Landolt, Richterin  
lic.iur. Karl Gasser, Richter  
lic.iur. Josef Mathis, Gerichtsschreiber

---

Parteien

**A.**\_\_\_\_\_,  
Beschwerdeführer,  
vertreten durch Rechtsanwalt B.\_\_\_\_\_,

### gegen

1. **Bezirksrat Küssnacht**, Seeplatz 2/3, Postfach 176, 6403 Küssnacht,
2. **Amt für Raumentwicklung ARE**, Bahnhofstrasse 14, Postfach 1186, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz, Vorinstanzen,
4. **C.**\_\_\_\_\_,  
Beschwerdegegner,  
vertreten durch Rechtsanwalt D.\_\_\_\_\_,

---

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Baustopp)

## **Sachverhalt:**

**A.** A.\_\_\_\_\_ erhielt am 21. August 2019 die Baubewilligung für den Ersatzbau des Wohnhauses und den Umbau des Schweinestalles auf dem in der Landwirtschaftszone gelegenen Grundstück KTN 001.\_\_\_\_\_, Küssnacht, unter Auflagen und Nebenbestimmungen. Am 28. Mai 2020 genehmigte die Abteilung Planung, Umwelt und Verkehr des Bezirks Küssnacht den Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 und erteilte die Teil-Baufreigabe für den Abbruch des Wohnhauses und die Baustelleninstallation. Über das Grundstück KTN 001.\_\_\_\_\_ sowie das angrenzende Nachbargrundstück KTN 002.\_\_\_\_\_ (von welchem KTN 001.\_\_\_\_\_ abparzelliert wurde) führt eine Zufahrtstrasse bis zur Parzelle KTN 003.\_\_\_\_\_ im Eigentum von C.\_\_\_\_\_; KTN 003.\_\_\_\_\_ steht ein Fahrwegrecht über diese Zufahrtstrasse zu.

**B.** Am 5. Dezember 2022 stellte die Abteilung Planung, Umwelt und Verkehr gegenüber A.\_\_\_\_\_ fest, die Baupiste auf KTN 002.\_\_\_\_\_ [neu KTN 001.\_\_\_\_\_] sei verschoben worden und entspreche nicht dem bewilligten Baustelleninstallationsplan. Am 28. März 2023 wurde die vollständige Baufreigabe erteilt unter Genehmigung des revidierten Baustelleninstallationsplanes vom 28. Februar 2023. A.\_\_\_\_\_ wurde gleichzeitig erinnert, das Fahrwegrecht von KTN 003.\_\_\_\_\_ jederzeit zu gewährleisten. Im August 2023 wandte sich C.\_\_\_\_\_ an den Bezirksammann, wies auf eine erneut veränderte Zufahrtssituation auf KTN 001.\_\_\_\_\_ hin und verlangte einen Baustopp, worauf ihn der Bezirksammann auf den Zivilweg verwies. Hierauf reichte C.\_\_\_\_\_ am 10. August 2023 beim Regierungsrat eine Aufsichts- und Rechtsverweigerungsbeschwerde ein und verlangte sinngemäss den Erlass eines Baustopps. Nachdem der Bezirksrat am 18. Oktober 2023 feststellte, das streitgegenständliche Fuss- und Fahrwegrecht sowie die damit verbundene Forderung nach einem Baustopp stelle eine zivilrechtliche Angelegenheit dar, erhob C.\_\_\_\_\_ am 6. November 2023 hiergegen Verwaltungsbeschwerde. Mit RRB Nr. 41 vom 23. Januar 2024 vereinigte der Regierungsrat die beiden Verfahren. Die Rechtsverweigerungsbeschwerde schrieb er als gegenstandslos geworden ab; der Aufsichtsbeschwerde wurde keine Folge geleistet. Die Beschwerde vom 6. November 2023 wurde gutgeheissen und der BRB vom 18. Oktober 2023 aufgehoben. Der Regierungsrat erliess zudem einen sofortigen Baustopp bis die Baustelleninstallation dem bewilligten Plan vom 25. Mai 2020 entspreche oder mit einem geänderten Baustelleninstallationsplan aufgezeigt werden könne, dass das Zufahrtsrecht von C.\_\_\_\_\_ jederzeit gewährleistet sei. Der Bezirk wurde mit dem Vollzug beauftragt (vgl. SD-Beilage 4 zur Vernehmlassung).

**C.** Am 8. Februar 2024 hob die Abteilung Planung, Umwelt und Verkehr den vom Regierungsrat angeordneten Baustopp auf. Nachdem die Zufahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ anfangs März 2024 neuerlich versperrt war, hat der Bezirksammann mit Präsidialverfügung vom 11. März 2024 einen sofortigen Baustopp erlassen, bis die Zufahrt von C.\_\_\_\_\_ mit einer alternativen Erschliessung oder in Form eines neuen Baustelleninstallationsplanes sichergestellt werden könne. Diese Präsidialverfügung wurde vom Bezirksrat am 20. März 2024 genehmigt. Am 24. April 2024 reichte A.\_\_\_\_\_ einen neuen Baustelleninstallationsplan ein, demgemäss die Zufahrt für Fahrzeuge mit Radstand von 3.8m gewährleistet sei. Mit Stellungnahme vom 2. Mai 2024 äusserte C.\_\_\_\_\_, eine Breite von 3.8m sei für landwirtschaftliche Fahrzeuge und die Feuerwehr nicht ausreichend.

**D.** Mit Präsidialverfügung vom 7. Mai 2024 (vom Bezirksrat am 15. Mai 2024 genehmigt) ordnete der Bezirksammann an:

1. Der von A.\_\_\_\_\_ neu eingereichte Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024, auf der Grundlage dessen im Sinne der Erwägungen gestützt auf den Plan der E.\_\_\_\_\_ Ing. AG vom 24. April 2024 (Dokument 20930.02-01-07) festzustellen ist, dass die Befahrbarkeit für ein Fahrzeug mit Radstand 3.80m (F.\_\_\_\_\_) gegeben ist, wird genehmigt.
2. Der mit präsidialer Verfügung vom 11. März 2024 erlassene Baustopp beim Ersatzbau wird aufgehoben.
- [3.-6. Kosten, Genehmigungsvorbehalt, Rechtsmittelbelehrung und Entzug der aufschiebenden Wirkung einer allfälligen Beschwerde, Zustellung].

**E.** Hiergegen reichte C.\_\_\_\_\_ am 27. Mai 2024 Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat ein mit den Anträgen:

1. Die Präsidialverfügung des Bezirksammanns des Bezirkes Küssnacht am Rigi vom 7. Mai 2024, Geschäfts Nr. 2022-5673, Baugesuch Nr. 2017-068, Dober Heinz, sowie die nachfolgende Genehmigung dieser Verfügung durch den Bezirksrat Küssnacht, derzeit unbekanntes Datum, sei vollumfänglich aufzuheben und der Baustopp vom 11. März 2024 sei zu bestätigen, bzw. neu anzuordnen.
2. Der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen und dem Beigeladenen A.\_\_\_\_\_ sei sofort zu untersagen, die Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Wohnhaus auf dem Grundstück Nr. 001.\_\_\_\_\_ Küssnacht fortzusetzen, bis die Baustelleninstallation dem bewilligten Plan vom 25. Mai 2020 entspricht oder er mit einem geänderten Baustelleninstallationsplan aufzeigen kann, dass das Zufahrtsrecht des Beschwerdeführers jederzeit gewährleistet ist, was wiederum mit einer Baufreigabe formell festzustellen ist, bevor die Bauarbeiten auf dem Grundstück Nr. 001.\_\_\_\_\_ fortgeführt werden dürfen.
3. Der Bezirksrat Küssnacht ist anzuweisen, für die Baufreigabe auf dem Grundstück Nr. 001.\_\_\_\_\_ Küssnacht am Rigi zum Grundstück Nr. 003.\_\_\_\_\_ Küssnacht am Rigi eine Baustelleninstallation zu verlangen, welche eine Fahr-

bahnkurve für Fahrzeuge mit einem Radabstand von mindestens 4.4 m (Vorderachse bis 1. Antriebsachse) aufweist.

4. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Bezirkes Küssnacht und des Beigeladenen.

Der Bezirksammann sowie A.\_\_\_\_\_ beantragten je die Abweisung der Beschwerde.

**F.** Mit Präsidialverfügung vom 11. Juni 2024 (genehmigt mit RRB Nr. 471/2024 vom 18.6.2024) stellte der Landammann die aufschiebende Wirkung in Bezug auf die Beschwerde vom 27. Mai 2024 wieder her (SD-Beilage 3 zur Vernehmlassung).

Mit RRB Nr. 570/2024 vom 2. Juli 2024 stellte der Regierungsrat fest, der Bezirk habe den neuen Baustelleninstallationsplan zu Unrecht genehmigt und den vom Regierungsrat angeordneten Baustopp zu Unrecht aufgehoben. Er beschloss:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen und die Präsidialverfügung des Bezirksammanns von Küssnacht vom 7. Mai 2024 wird aufgehoben. Der vom Regierungsrat bestätigte bzw. erneuerte Baustopp gemäss der Präsidialverfügung vom 11. März 2024 gilt weiterhin. Es ist dem Beschwerdegegner demgemäss weiterhin und unter den Vollstreckungsandrohungen gemäss der Präsidialverfügung vom 11. März 2024 untersagt, die Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Wohnhaus auf KTN 001.\_\_\_\_\_ fortzusetzen, bis die Baustelleninstallation dem bewilligten Plan vom 25. Mai 2020 entspricht oder bis zugunsten KTN 003.\_\_\_\_\_ eine gleichwertige Erschliessung in Form eines neuen Baustelleninstallationsplanes sichergestellt und bewilligt ist und hierfür die Baufreigabe erteilt worden ist.
2. Die Verfahrenskosten für den vorliegenden Beschwerdeentscheid (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von Fr. 1000.- werden je zur Hälfte (je Fr. 500.-) dem Bezirk Küssnacht und dem Beschwerdegegner auferlegt. Sie haben ihre Anteile innert 30 Tagen der Staatskanzlei zu überweisen. Die Staatskanzlei wird angewiesen, dem Beschwerdeführer den von ihm geleisteten Kostenvorschuss (Fr. 1500.-) zurückzubezahlen.
3. Dem Beschwerdeführer wird eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 800.- zugesprochen, welche je zur Hälfte (je Fr. 400.-) vom Bezirk Küssnacht und vom Beschwerdegegner zu tragen ist.

[4./5. Rechtsmittelbelehrung unter Hinweis, dass einer Beschwerde von Gesetzes wegen keine aufschiebende Wirkung zukomme, und Zustellung].

**G.** Gegen den Regierungsratsbeschluss vom 2. Juli 2024 (Versand 9.7.2024) lässt A.\_\_\_\_\_ am 29. Juli 2024 beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz fristgerecht Beschwerde erheben mit den Anträgen:

1. Es sei der Beschluss Nr. 570/2024 vom 2. Juli 2024 des Regierungsrats (Beschwerdeentscheid [VB 112/2024]) vollumfänglich aufzuheben und es sei der Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 gemäss Beilage 14 der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu genehmigen sowie der Beschwer-

deführer zu berechtigen, umgehend mit den Bauarbeiten am Ersatzbau des Wohnhauses auf KTN 001.\_\_\_\_\_, Vordere G.\_\_\_\_\_ 1, Küssnacht am Rigi (Baugesuch Nr. 2017-068), fortzufahren.

2. Eventualiter zu Rechtsbegehren Ziff. 1 vorstehend sei der Beschluss Nr. 570/2024 vom 2. Juli 2024 des Regierungsrats (Beschwerdeentscheid [VB 112/2024]) vollumfänglich aufzuheben das Verfahren mit verbindlichen Weisungen an eine der Vorinstanzen zum neuen Entscheid zurückzuweisen.
3. Es sei der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde insofern die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, als dass die Präsidialverfügung Nr. 3/2024 vom 7. Mai 2024 des Bezirksrats Küssnacht unverzüglich gilt und die Präsidialverfügung Nr. 01/2024 vom 11. März 2024 des Bezirksrats Küssnacht aufgehoben bleibt und es sei dem Beschwerdeführer während der Dauer des Verwaltungsgerichtsverfahrens zu gestatten, mit den Bauarbeiten am Ersatzbau Wohnhaus auf KTN 001.\_\_\_\_\_, Vordere G.\_\_\_\_\_ 1, Küssnacht am Rigi (Baugesuch Nr. 2017-068), fortzufahren.
4. Eventualiter zu Rechtsbegehren Ziff. 3 vorstehend sei dem Beschwerdeführer im Sinne einer vorsorglichen Massnahme zu gestatten, die Verkleidung der Wandflächen, Türen, Tore und Fenster sowie alle weiteren von aussen sichtbaren Teile der Aussenwände am Ersatzbau Wohnhaus auf KTN 001.\_\_\_\_\_, Vordere G.\_\_\_\_\_ 1, Küssnacht am Rigi (Baugesuch Nr. 2017-068), fertigzustellen.
5. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MwSt. auf der Parteientschädigung) zu Lasten des Kantons Schwyz und/oder des Beschwerdegegners.

**H.** Mit Verfügung vom 31. Juli 2024 setzte der verfahrensleitende Richter den Vorinstanzen und dem Beschwerdegegner zur Einreichung einer Vernehmlassung eine Frist bis 19. August 2024 an sowie eine nicht erstreckbare Frist bis 12. August 2024 zur Einreichung einer Stellungnahme zu den Anträgen Ziff. 3 und 4.

**I.1** Innert der Frist bis 12. August 2024 reichte das ARE keine Stellungnahme zu den Anträgen 3 und 4 ein.

Mit Stellungnahme resp. Vernehmlassung vom 7. August 2024 beantragt der Bezirksammann (genehmigt mit BRB 2024/378 vom 21.8.2024):

1. Die Beschwerde sei vollumfänglich gutzuheissen.
2. Unter Kostenfolgen zu Lasten des Beschwerdegegners und/oder der Staatskasse.

Der Beschwerdegegner beantragt mit Stellungnahme vom 12. August 2024:

1. Auf die Rechtsbegehren Ziffer 3 und 4 der Beschwerde vom 29. Juli 2024 sei nicht einzutreten.
2. Eventuell seien die Rechtsbegehren Ziffer 3 und 4 der Beschwerde vom 29. Juli 2024 abzuweisen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Beschwerdeführers.

Das Sicherheitsdepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 12. August 2024:

1. Die Beschwerde sei unter Kostenfolge zulasten des Beschwerdeführers abzuweisen.
2. Das Gesuch um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung sei abzuweisen.

**I.2** Mit Zwischenbescheid III 2024 129 vom 16. August 2024 wies der Einzelrichter die Beschwerdeanträge Ziff. 3 und 4 ab. Im Sinne einer Konkretisierung des Baustopps wurde dem Beschwerdeführer erlaubt, am Rohbau der Ersatzbaute auf KTN 001.\_\_\_\_\_ in Absprache mit der Abteilung Planung, Umwelt und Verkehr, Bezirk Küsnacht, Schutzvorkehrungen im Sinne der Erwägungen (E. 4.3.4) zu treffen, welche ausdrücklich keine Weiterführung der Bauarbeiten mitumfassen dürfen.

**J.** Mit Eingabe vom 14. August 2024 verzichtete das ARE auf die Einreichung einer Vernehmlassung. Der Beschwerdegegner reichte am 20. September 2024 die Vernehmlassung zur Beschwerde ein mit dem Rechtsbegehren, die Beschwerde sei vollumfänglich abzuweisen, soweit überhaupt auf die Beschwerden eingetreten werden sollte; unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Beschwerdeführers.

**K.** Am 23. September 2024 wurden dem Beschwerdeführer die Vernehmlassungen mit Möglichkeit zur Stellungnahme bis 14. Oktober 2024 zugestellt. Am 25. September 2024 ersuchte der Beschwerdegegner um Fristansetzung, um zur Vernehmlassung des Bezirks (vom 7.8.2024) Stellung nehmen zu können. Hierauf beschied ihm der verfahrensleitende Richter, das Gericht werde ihm nach dem 14. Oktober 2024 die Möglichkeit einräumen, zur Vernehmlassung des Bezirks zusammen mit einer ggf. eingereichten Replik Stellung nehmen zu können.

Der Beschwerdeführer reichte am 14. Oktober 2024 die Replik ein; am gleichen Tag reichte auch der Beschwerdegegner eine Stellungnahme zur Vernehmlassung des Bezirks ein. Hierauf setzte das Gericht allen Parteien eine Frist bis 4. November 2024 an, um zu diesen Eingaben Stellung zu nehmen. Am 17. Oktober 2024 nahm der Beschwerdeführer Stellung zur beschwerdegegnerischen Eingabe vom 14. Oktober 2024; sie wurde den übrigen Parteien zugestellt. Am 21. Oktober 2024 äusserte der Bezirk, den Ausführungen des Beschwerdeführers auf der ganzen Linie zuzustimmen und auf eine einlässliche Stellungnahme zur Eingabe des Beschwerdegegners zu verzichten. Der Beschwerdegegner nimmt am 22. Oktober 2024 Stellung zur Eingabe des Beschwerdeführers vom 17. Oktober 2024 und am 4. November 2024 dupliziert er zur Replik vom 14. Ok-

tober 2024. Am 6. November 2024 nimmt der Beschwerdegegner Stellung zur Eingabe des Bezirks vom 21. Oktober 2024, ohne dass diese neue Aspekte enthalten würde.

### **Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:**

1. Zur Baugeschichte auf KTN 001.\_\_\_\_\_ seit Erteilung der Baubewilligung kann folgendes festgehalten werden:

1.1 In der Baubewilligung vom 21. August 2019 wird festgehalten, dass der Beschwerdegegner über ein Fahrwegrecht über das Baugrundstück verfügt und dieses durch das Bauvorhaben nicht tangiert werde. Auch die Feuerwehr habe bestätigt, dass die Durchfahrt bis zum Grundstück KTN 003.\_\_\_\_\_ möglich bleibe. Weiter wurde angeordnet, dass für die Erteilung der Baufreigabe u.a. ein Baustelleninstallationsplan einzureichen sei (vgl. BRB 2019/404 vom 21.8.2019).

Am 25. Mai 2020 reichte der Beschwerdeführer einen Baustelleninstallationsplan ein (vgl. Bf-act. 15), dem auch der Beschwerdegegner zugestimmt hatte, worauf ihm am 28. Mai 2020 eine Teilbaufreigabe u.a. für die Baustelleninstallation erteilt wurde (vgl. Ingress Bst. A).

Den Akten lässt sich hinsichtlich Baustelleninstallationsplan entnehmen, dass der Beschwerdegegner mit Verweis auf sein Durchfahrtsrecht Einsprache und dann Beschwerde gegen das Bauprojekt eingereicht hatte. Unter Vermittlung von H.\_\_\_\_\_ konnten sich die Parteien auf einen Baustelleninstallationsplan mit dem Vermerk "Die dauernde Offenhaltung zur Befahrung der temporären Baustrasse zum und vom Betrieb C.\_\_\_\_\_ ab I./L.\_\_\_\_\_strasse ist gewährleistet im Sinne des bestehenden Fahrwegrechtes" einigen, worauf C.\_\_\_\_\_ auf die gerichtliche Anfechtung der Baubewilligung verzichtete (vgl. Beilage 7 zur Eingabe Bauherr an PUV vom 29.12.2022).

Eine weitere Teilbaufreigabe wurde ihm am 2. September 2022 eröffnet, so u.a. für den Bauaushub.

1.2 Mit Aktennotiz vom 14. November 2022 informierte die Polizei die Abteilung Planung, Umwelt und Verkehr des Bezirks Küssnacht (PUV), die Bauherrschaft habe die Zufahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ mit rotweissen Baulatten abgesperrt. J.\_\_\_\_\_ (Vater des Beschwerdeführers) halte dafür, die Durchfahrt bei der Baustelle sei zu gefährlich und das Bauamt Küssnacht habe ihm mitgeteilt, C.\_\_\_\_\_ (Beschwerdegegner) habe kein Durchfahrtsrecht (Aktennotiz vom 14.11.2022 in Schriftenverkehr Bauvorhaben BG 2017-068). Am 5. Dezember 2022 nahm die PUV gegenüber dem Beschwerdeführer Bezug zu diversen

Drittmeldungen betreffend Verkehrsbehinderungen auf dem Baugrundstück sowie seiner Verpflichtung, bei der Bauausführung alle Massnahmen zum Schutze der Anwohner und Strassenbenützer zu ergreifen und auch das Durchfahrtsrecht des Beschwerdegegners sicherzustellen. Mit der Baupiste gemäss Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 sei die Baustellenerschliessung und die Erschliessung KTN 003.\_\_\_\_\_ hinreichend gewährleistet worden. Erweise sich der Ist-Zustand im Vergleich zum Baustelleninstallationsplan als unmöglich bzw. massiv erschwert, liege eine unzureichende Baustellenerschliessung vor. Der Beschwerdeführer wurde aufgefordert, innert 10 Tagen die Baupiste gemäss genehmigtem Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 zu erstellen (Schreiben 5.12.2022; in Schriftenverkehr Bauvorhaben BG 2017-068). Mit E-Mail vom 10. Dezember 2022 reichte der Beschwerdeführer einen überarbeiteten, dem Ist-Zustand entsprechenden Baustelleninstallationsplan ein; am 15. Dezember 2022 wurde ein weiter überarbeiteter Plan eingereicht. Hierzu äusserte sich der Beschwerdegegner am 22. Dezember 2022 abschlägig, da es sich um eine Verschlechterung der Situation handle; er forderte vor der Baufreigabe Anpassungen der Baustelleninstallation. Nach einer Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 29. Dezember 2022 informierte ihn die PUV, der revidierte Baustelleninstallationsplan vom 15. Dezember 2022 könne so nicht genehmigt werden; man werde eine Vermessung vor Ort durchführen lassen, um festzustellen, ob die erforderlichen Radien eingehalten seien (Schreiben 5.1.2023 in Schriftenverkehr Bauvorhaben BG 2017-068).

**1.3** Mit E-Mail vom 12. Januar 2023 informierte K.\_\_\_\_\_ (Bruder des Beschwerdeführers und [neben J.\_\_\_\_\_] Miteigentümer KTN 002.\_\_\_\_\_ sowie dessen Bewirtschafter), der Bauherr habe am 10. Januar 2023 unberechtigterweise ohne Zustimmung auf KTN 002.\_\_\_\_\_ die bestehende Strasse mit Auffüllen von Schotter grosszügig verbreitert. Er sei damit nicht einverstanden und verlange den Rückbau. Am 17. Januar 2023 antwortete J.\_\_\_\_\_ der PUV, er habe die Auffüllung vorgenommen; er habe nur Löcher aufgefüllt, die der Beschwerdegegner verursacht habe.

**1.4** Am 3./14. Februar 2023 reichte die E.\_\_\_\_\_ Ing. AG ihre Überprüfung Befahrbarkeit Erschliessung KTN 003.\_\_\_\_\_ beim Bezirk ein. Hierzu wurde die bestehende Baupiste vermessen und die Befahrbarkeit anhand der VSS-Norm SN 40 271a für PW, LKW (analog TLF, Radstand 5m) und landw. Fahrzeug mit Anhänger geprüft. Die Prüfung zeigte, dass die Befahrbarkeit mit PW möglich war, mit LKW sehr erschwert möglich und jene mit Traktor mit Anhänger daher gar nicht geprüft wurde. Am 11. Februar 2023 führte die Stützpunkt Feuerwehr Küssnacht eine Testfahrt mit einem TLF vor Ort durch mit dem Ergebnis,

dass die Durchfahrt sehr eng, unter der notwendigen Vorsicht aber möglich sei; mit der Autodrehleiter könnte es noch knapper werden. Gleichzeitig sei eine Alternativroute zu KTN 003.\_\_\_\_\_ aus Richtung L.\_\_\_\_\_ abgefahren worden, was problemlos sei und für die Feuerwehr folglich eine Alternative darstelle. Der Milchtransporter informierte die PUV am 6. Februar 2023, aufgrund der aktuellen Situation die Zufahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ aus der L.\_\_\_\_\_ (nicht via Baugrundstück) zu nutzen, was nicht optimal, aber möglich sei.

Am 21. Februar 2023 teilte die PUV dem Bauherrn mit, die aktuelle Situation für maximal 4 Monate zu dulden. Zudem habe er den Baustelleninstallationsplan vom 15. Dezember 2022 entsprechend den Erkenntnissen anzupassen (Schreiben 21.2.2023 in Schriftenverkehr Bauvorhaben BG 2017-068). Der Bericht E.\_\_\_\_\_ wurde zudem auch J.\_\_\_\_\_, K.\_\_\_\_\_ und C.\_\_\_\_\_ zur Stellungnahme unterbreitet. In seiner Stellungnahme vom 3. März 2023 weist K.\_\_\_\_\_ darauf hin, die Überprüfung von E.\_\_\_\_\_ basiere auf widerrechtlichen Tatsachen, indem die vermessene Baupiste ohne entsprechende Bewilligung auf KTN 002.\_\_\_\_\_ verbreitert worden sei; ohne diese Verbreiterung sei die Befahrbarkeit nicht gegeben. Es könne auf KTN 001.\_\_\_\_\_ eine Baustelleninstallation bewerkstelligt werden, so dass für die Durchfahrt KTN 002.\_\_\_\_\_ nicht befahren werden müsse.

**1.5** Mit Aktennotiz vom 26. Juni 2023 informierte die Polizei die PUV über ein Ausrücken am 15. Juni 2023 wegen Durchfahrtsbehinderung auf dem Baugrundstück sowie eine Anzeige von C.\_\_\_\_\_ wegen Nötigung gegen A.\_\_\_\_\_ und J.\_\_\_\_\_, weil am 20. Juni 2023 einem LKW neuerlich die Durchfahrt verweigert worden sei.

**1.6** Mit Schreiben vom 7. Juli 2023 machte die PUV den Bauherrn aufmerksam, dass die ihm gewährte viermonatige Übergangsfrist am 28. Juli 2023 ende und dann die Strassenverbreiterung auf KTN 002.\_\_\_\_\_ zurückgebaut sein müsse. Am 10. Juli 2023 äusserte der Beschwerdegegner gegenüber der PUV, die Bauherrschaft gewähre das Durchfahrtsrecht "nach Lust und Laune"; die Bauherrschaft müsse abgemahnt, ggf. ein Baustopp verfügt werden. Hierauf antwortete die PUV am 12. Juli 2023, es handle sich beim streitgegenständlichen Fuss- und Fahrwegrecht um eine zivilrechtliche Dienstbarkeit, die auf dem Zivilrechtsweg durchzusetzen sei. Gegen diese Sichtweise opponierte der Beschwerdegegner am 19. Juli 2023, sah darin eine Rechtsverweigerung und verlangte eine sofortige Intervention des Bezirks zur Sicherung des Durchfahrtsrechts.

Am 25. Juli 2023 informierte der Beschwerdeführer und Bauherr die PUV, die Strassenverbreiterung zulasten KTN 002.\_\_\_\_\_ sei anfangs Woche zurückgebaut worden. Am 28. Juli 2023 führte die PUV eine Begehung des Bauplatzes mit Rückbaukontrolle durch. Sie informierte den Beschwerdegegner am 31. Juli 2023, der Rückbau sei fristgerecht erfolgt, die Kurvenradien könnten wieder eingehalten werden, die Durchfahrt für die Strassenbenützer sei gewährleistet. Zivilrechtsansprüche seien auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen. Ein Baustopp könne nur angeordnet werden, wenn öffentlich-rechtliche Bauvorschriften nicht eingehalten seien, was vorliegend nicht festgestellt werden könne.

**1.7** Am 10. August 2023 erhob der Beschwerdegegner beim Regierungsrat Aufsichts- bzw. Rechtsverweigerungsbeschwerde, worauf der Rechts- und Beschwerdedienst den Bezirk aufforderte, vor Ort die Einhaltung des bewilligten Baustelleninstallationsplanes zu überprüfen und ggf. in einer anfechtbaren Verfügung zu entscheiden, ob der Bezirk daran festhalte, dass es sich bei der Frage der Durchfahrt um eine Zivilrechtsstreitigkeit handle.

Am 25. September 2023 informierte die PUV den Beschwerdeführer über eine am 6. des Monats abgehaltene Sitzung mit Vertretern des Bezirks und der Kantonspolizei. Es wurde auf die diversen Meldungen betreffend Durchfahrtsbehinderungen hingewiesen sowie das bestehende Fuss- und Fahrwegrecht des Beschwerdegegners, wie es ausdrücklich auch in der Baubewilligung vermerkt sei. Zivilrechtliche Ansprüche seien auf dem Zivilrechtsweg durchzusetzen; bei Ausführung von Bauarbeiten seien die zum Schutz der Arbeiter, Anwohner und Strassenbenützer notwendigen Massnahmen durch die Bauherrschaft zu treffen.

Mit BRB 2023/438 vom 18. Oktober 2023 stellte der Bezirksrat fest, das streitgegenständliche Fuss- und Fahrwegrecht sowie die damit verbundene Forderung nach einem Baustopp stelle eine zivilrechtliche Angelegenheit dar; die Kosten dieses Beschlusses wurden dem Beschwerdegegner auferlegt. Hiergegen erhob der Beschwerdegegner am 6. November 2023 Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat und verlangte einen Baustopp.

**1.8** Mit RRB Nr. 41 vom 23. Januar 2024 vereinigte der Regierungsrat die verschiedenen Verfahren. Sodann hob er u.a. den BRB 2023/438 auf (vgl. Ingress Bst. B) und er erliess einen sofortigen Baustopp, bis die Baustelleninstallation dem bewilligten Plan vom 25. Mai 2020 entspreche oder mit einem geänderten Baustelleninstallationsplan aufgezeigt werden könne, dass das Zufahrtsrecht des Beschwerdegegners jederzeit gewährleistet sei. Der Regierungsrat erwog dabei u.a.:

- KTN 003.\_\_\_\_\_ verfügt unbestrittenermassen über ein Fahrwegrecht zu lasten von KTN 001.\_\_\_\_\_. Gemäss Baubewilligung vom 21. August 2019 tangiere das Bauvorhaben das Fahrwegrecht nicht. Auflageweise sei der Bauherr angehalten worden, vor Baufreigabe einen Baustelleninstallationsplan zur Genehmigung einzureichen. Am 28. Mai 2020 sei der Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 genehmigt und die Teilbaufreigabe erteilt worden. Der Baufreigabe komme Verfügungscharakter zu, sie könne mit Auflagen und Nebenbestimmungen verbunden werden. Bereits daraus ergebe sich, dass die Gewährung eines Zufahrtsrechts in einer Baubewilligung nicht ausschliesslich eine zivilrechtliche Angelegenheit sei (E. 6.1, 6.2 und 6.4).
- Die PUV habe in der Baufreigabe vom 28. März 2023 ebenfalls festgehalten, dass der Baustelleninstallationsplan und der Kurzbericht der E.\_\_\_\_\_ Ing. AG vom 14. Februar 2023 bzw. die darin enthaltenen Bestimmungen zwingend umzusetzen und einzuhalten seien und den Bauherrn ausdrücklich verpflichtet, das Zufahrtsrecht jederzeit zu gewährleisten (E. 6.3).
- Gemäss bewilligtem Situationsplan vom 28. Juni 2017 sowie Luftaufnahmen WebGIS habe die Zufahrtsstrasse auf KTN 001.\_\_\_\_\_ im alten Zustand eine Breite von ca. 4m aufgewiesen, der Kurvenradius habe 4.4m betragen (E. 7.2). Auf dem genehmigten Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 sei eine Baupiste von 3m eingetragen; der Kurvenradius bei der Hausecke sei nicht tangiert gewesen. Tatsächlich habe der Beschwerdeführer die Baustelle vom Plan abweichend installiert, die Baupiste 2022 (zwecks Aushub für den Neubau) verschoben und hierfür Land von KTN 002.\_\_\_\_\_ beansprucht, was zu einem dermassen verengten Kurvenradius geführt habe, dass LKW und landw. Fahrzeuge nur noch erschwert hätten passieren können; der Kurvenradius habe noch 3.3m betragen (E. 7.3).
- Am 28. März 2023 sei die vollständige Baufreigabe erteilt und der Baustelleninstallationsplan vom 28. Februar 2023 genehmigt worden. Die Pflicht zur Gewährleistung der Zufahrt sei wiederholt worden. Die temporäre Baupiste (auf KTN 002.\_\_\_\_\_) sei dann zurückgebaut worden, sodass der ursprüngliche Kurvenradius eingehalten werden konnte, was eine Baukontrolle am 28. Juli 2023 ergeben habe. Offenbar habe der Bauherr die Situation vor Ort wieder geändert; so seien bei der Kurve Eisenpfosten angebracht worden, was in der Kurve zu einer Strassenbreite von noch 3.6m führte, im Verlauf auf 3m abnehmend. Damit entspreche die Baupiste weder dem Installationsplan vom 25. Mai 2020 noch jenem vom 28. Februar 2023; der Kurvenradius von 4.4m bei der Ecke werde offensichtlich nicht eingehalten; die massgeblichen Fahrzeuge würden einen Radius von mindestens 4.3m benötigen (E. 7.4). Der

Regierungsrat erachtete das Fahrwegrecht als nicht mehr gewährleistet und die Baupiste als baurechtswidrig, was zum Baustopp vom 23. Januar 2024 führte, da die Voraussetzungen für die Baufreigabe nicht mehr erfüllt seien (E. 7.5).

**1.9** Der Baustopp wurde von der PUV bereits am 8. Februar 2024 wieder aufgehoben. Dies nachdem eine Kontrolle vor Ort am 6. Februar 2024 unter Hinweis auf einen Kurzbericht E. \_\_\_\_\_ Ing. AG vom 26. Januar 2024 und 6. Februar 2024 sowie deren Situationsplan desselben Datums ergab, dass im Sinne eines geänderten Baustelleninstallationsplanes die Zufahrt zu KTN 003. \_\_\_\_\_ gewährleistet sei.

Mit E-Mail vom 29. Februar 2024 meldete der Beschwerdegegner der PUV neuerlich diverse Durchfahrtsverweigerungen und -behinderungen und forderte einen erneuten Baustopp. Hierauf forderte die PUV den Beschwerdeführer mit Schreiben vom 4. März 2024 letztmalig auf, die Zufahrtsfläche über KTN 001. \_\_\_\_\_ gemäss geändertem Baustelleninstallationsplan vom 6. Februar 2024 zu gewährleisten.

**1.10** Nachdem es am 8. März 2024 neuerlich zu einer Durchfahrtsbehinderung auf KTN 001. \_\_\_\_\_ kam und der Beschwerdegegner auch am 10. März 2024 Behinderungen meldete sowie eine am 11. März 2024 durchgeführte Kontrolle vor Ort ergab, dass die Schilderungen des Beschwerdegegners zutreffen, erliess der Bezirksammann am 11. März 2024 präsidentialiter einen Baustopp, bis zugunsten KTN 003. \_\_\_\_\_ eine alternative Erschliessung während der Dauer der Bauarbeiten auf KTN 001. \_\_\_\_\_ in Form eines neuen Baustelleninstallationsplans sichergestellt und bewilligt sei. Hierzu nahm J. \_\_\_\_\_ am 18. März 2024 Stellung und verlangte die umgehende Aufhebung des Baustopps, da in Sachen Durchfahrt KTN 001. \_\_\_\_\_ alles rechtens sei.

Am 28. März 2024 führte die PUV in Anwesenheit des Beschwerdeführers und Beschwerdegegners eine Begehung vor Ort durch. Im Anschluss unterbreitete die PUV dem Beschwerdegegner am 4. April 2024 eine bei E. \_\_\_\_\_ Ing. AG in Auftrag gegebene Befahrbarkeitsprüfung (dat. 28.3.2024) der Erschliessung mit PW und LKW vor Erstellung des Ersatzbaus. Gestützt hierauf stellte die PUV fest, es lasse sich während der Dauer der Bauarbeiten keine Zufahrtsmöglichkeit mit LKW über KTN 001. \_\_\_\_\_/KTN 002. \_\_\_\_\_ zugunsten KTN 003. \_\_\_\_\_ einfordern, da dies schon zuvor nicht möglich gewesen sei. Hierzu nahm der Beschwerdegegner am 10. April 2024 Stellung und machte gestützt auf die Vergleichsvereinbarung vom 21. Mai 2012 geltend, aufgrund des Weg-

rechts müsse die Durchfahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ mit einem Fahrzeug mit Radstand von 3.8m befahrbar sein.

Am 17. April 2024 eröffnete die PUV dem Beschwerdeführer, der neue Baustelleninstallationsplan vom 3. April 2024 lasse keine Befahrung mit einem LKW Radstand 3.8m zu, was indes gewährleistet sein müsse. In der Folge wurde der ursprüngliche Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 mit dem Plan der Vergleichsvereinbarung vom 21. Mai 2012 in Übereinstimmung gebracht und durch die E.\_\_\_\_\_ Ing. AG am 16. April 2024 die Befahrbarkeit bejaht.

**1.11** Mit Datum vom 24. April 2024 reichte der Beschwerdeführer einen neuen Baustelleninstallationsplan ein, auf dessen Grundlage die E.\_\_\_\_\_ Ing. AG den Nachweis der Befahrbarkeit mit einem LKW Radstand 3.8m als gegeben beurteilte. Am 29. April 2024 erklärte sich der Beschwerdeführer mit dem Plan einverstanden und er unterzeichnete eine Erklärung, wonach die Durchfahrt während des Bauvorhabens gewährleistet werde. Am 30. April 2024 führte die Stützpunktfeuerwehr eine Probedurchfahrt mit der Autodrehleiter durch. Sie meldete der PUV, dass die Durchfahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ möglich sei, wenn auch die Platzverhältnisse eng seien und umsichtig gefahren werden müsse. Mit E-Mail vom 2. Mai 2024 lehnte der Beschwerdegegner den neuen Baustelleninstallationsplan ab, da er gar eine Verschlechterung darstelle und eine Durchfahrt weder für LKW mit Radstand 3.8m noch solchen mit 4.2m (Feuerwehr) erlaube.

Mit Präsidialverfügung vom 7. Mai 2024 hob der Bezirksammann den Baustopp auf. Er stellte fest, mit dem Bericht E.\_\_\_\_\_ Ing. AG vom 24. April 2024 sei der Nachweis erbracht, dass die Durchfahrt gemäss Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 für Fahrzeuge mit einem Radstand von 3.8m gewährleistet sei. Gleichzeitig genehmigte er den neuen Baustelleninstallationsplan.

**1.12** Gegen die Präsidialverfügung erhob der Beschwerdegegner am 27. Mai 2024 Verwaltungsbeschwerde. Am 11. Juni 2024 verfügte der Landammann die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung, womit der Baustopp neuerlich galt. Im nun angefochtenen RRB Nr. 570 vom 2. Juli 2024 bestätigte der Regierungsrat zum einen seine Feststellungen im RRB Nr. 41 vom 23. Januar 2024 (vgl. oben E. 1.8). Zur neuen Situation erwog der Regierungsrat:

- Mit Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 sei die Baupiste neuerlich geändert worden. Die Durchfahrt sei für LKW mit Radstand 3.8m gerade noch möglich, wobei die Schleppkurve des Hinterrades über die blau gestrichelte Linie der freigehaltenen Zufahrtsstrasse rage. Diese Linie entspreche dem am 6. Februar 2024 aufgenommenen, effektiven Fahrbahnrand. Ausserhalb dieser Linie würden offenbar von Zeit zu Zeit wieder Eisenpfosten eingeschlagen

oder Material gelagert, so dass ein Befahren dieser Flächen faktisch unmöglich sei. Daraus erhelle, dass die neue Situation nicht dem genehmigten Plan vom 25. Mai 2020 entspreche und nicht gleichwertig sei; der Kurvenradius betrage nicht 4.4m, da gerade mal ein Fahrzeug mit Radstand von 3.8m knapp innerhalb des blau gestrichelten Zufahrtsweges manövrieren könne. Grössere Fahrzeuge wie z.B. das TLF der Feuerwehr oder landw. Futtermittel-Lastwagen könnten offensichtlich nicht passieren ohne die Fahrbahn zu verlassen, was nicht möglich sei, wenn Eisenposten eingeschlagen oder Material gelagert werde (E. 3).

- Entgegen der Darstellung des Bezirksrats ergebe sich aus den Unterlagen nicht, dass sich das zivilrechtliche Fahrwegrecht auf Fahrzeuge mit Radstand 3.8m beschränke und kein Zufahrtsrecht für Fahrzeuge mit längerem Radstand bestehe. Denn gemäss Unterlagen zum Fahrwegrecht ergebe sich bei der Hausecke ein Kurvenradius von 4.3 bis 4.4m (wie im RRB Nr. 41 vom 23.1.2024 festgestellt worden sei), woraus keine Beschränkung auf Fahrzeuge mit Maximalradstand von 3.8m abgeleitet werden könne (E. 3.1).
- Der genaue Inhalt des zivilrechtlichen Fahrwegrechts sei letztlich auch nicht relevant. Die Baufreigabe vom 28. Mai 2020 sei ausdrücklich mit der Auflage verbunden, die Zufahrt jederzeit zu gewährleisten. Damit sei die Befahrbarkeit Bestandteil der öffentlich-rechtlichen Baufreigabe. Mit dem Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 (welcher einen Kurvenradius von 4.4m bei der Hausecke nicht tangiert hätte) wäre dies gewährleistet gewesen. Die Installation sei jedoch mehrmals geändert worden, so dass die Zufahrt nicht mehr ohne weiteres möglich sei (E. 3.2).
- Zusammenfassend entspreche die aktuelle Baustelleninstallation (vom 24.4.2024) nicht jener vom 25. Mai 2020 und stelle auch keine gleichwertige Alternative dar. Ob Fahrzeuge mit Radstand > 3.8m KTN 001. \_\_\_\_\_ hin zu KTN 003. \_\_\_\_\_ durchfahren könnten, habe der Bezirk nicht im Detail abgeklärt. Angeblich habe ein Fahrversuch der Feuerwehr die Baupiste mit der ADL mit Radstand 4.2m knapp befahren können. Dies jedoch zu einem Zeitpunkt, als keine Eisenpfosten eingeschlagen gewesen seien und ohne Beisein des Beschwerdegegners oder des Bezirks. Da jedoch bereits Fahrzeuge mit Radstand 3.8m die blau gestrichelte Linie (Fahrbahnrand am 6.2.2024) überfahren müssten, sei zu bezweifeln, dass grössere Fahrzeuge problemlos durchfahren könnten (E. 3.3).
- Tatsache sei, dass gemäss dem von der E. \_\_\_\_\_ Ing. AG überprüften Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 die Zufahrtsstrasse auf KTN 001. \_\_\_\_\_ einen Kurvenradius von 3.8m aufweise und dass dieser Kur-

venradius nicht dem genehmigten Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 entspreche. Hieran änderten auch die vom Beschwerdeführer eingereichten Fotos nichts. Unter diesen Umständen sei die uneingeschränkte Zufahrt zum Hof des Beschwerdeführers weiterhin nicht gewährleistet. Zu Unrecht habe daher der Bezirk den neuen Baustelleninstallationsplan genehmigt und den Baustopp aufgehoben (E. 3.4 und 3.5).

In der Folge hob der Regierungsrat die Präsidialverfügung vom 7. Mai 2024 auf, bestätigte den Baustopp der Präsidialverfügung vom 11. März 2024 und untersagte dem Beschwerdeführer, "die Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Wohnhaus auf KTN 001.\_\_\_\_\_ fortzusetzen, bis die Baustelleninstallation dem bewilligten Plan vom 25. Mai 2020 entspricht oder bis zugunsten KTN 003.\_\_\_\_\_ eine gleichwertige Erschliessung in Form eines neuen Baustelleninstallationsplanes sichergestellt und bewilligt ist und hierfür die Baufreigabe erteilt worden ist" (vgl. oben Ingress Bst. F).

**2.1** Vor Verwaltungsgericht beantragt der Beschwerdeführer im Wesentlichen die Aufhebung des Baustopps und Genehmigung des Baustelleninstallationsplanes vom 24. April 2024 gemäss Beilage 14.

Der Regierungsrat gehe fälschlicherweise davon aus, der Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 habe einen grösseren Kurvenradius ermöglicht als jener vom 24. April 2024. Dem sei klar nicht so. In Absprache mit dem Bezirksrat habe er den Materialumschlageplatz vor der Kurve deutlich verkleinert, wodurch die Kurve weniger steil und der Winkel kleiner sei und man jetzt viel vorteilhafter in die Kurve hineinfahren könne. Diese Abweichung zum Plan vom 25. Mai 2020 sei am 6. Februar 2024 von der E.\_\_\_\_\_ Ing. AG begutachtet worden. E.\_\_\_\_\_ halte fest, durch die Abweichung vom Plan Mai 2020 stehe gesamthaft deutlich mehr Platz zum Befahren zur Verfügung und die Befahrbarkeit im Sinne des Baustelleninstallationsplans vom 25. Mai 2020 sei gewährleistet. Der neue Baustelleninstallationsplan sei die bessere Alternative. Wenn der Regierungsrat bezweifle, dass die Baupiste mit Fahrzeugen mit Radstand > 3.8m befahren werden könne, dann sei dies seit Bestehen der Dienstbarkeit so, wie aus dem Bericht von E.\_\_\_\_\_ hervorgehe. Solche Fahrzeuge hätten die Kurve noch nie passieren können, ohne die Fahrbahn zu überfahren. So gehe der Regierungsrat auch zu Unrecht davon aus, das Fuss- und Fahrwegrecht berechtige den Beschwerdegegner zum Passieren mit Fahrzeugen mit einem Radstand > 3.8m. Dies sei offensichtlich falsch. Gemäss E.\_\_\_\_\_ -Bericht vom 28. März 2024 sei das Befahren der Flurstrasse ohne eine Tangierung des Wieslandes mit einem Lastwagen vor den Bauarbeiten nicht möglich gewesen. Mithin verlange der Regierungsrat etwas, was vor den Bauarbeiten nicht möglich gewesen sei,

somit nicht Gegenstand des Fuss- und Fahrwegrechts sein könne und auch während den Bauarbeiten nicht zu gewährleisten sei. Weiter befinde sich die fragliche Kurve nur zu einem kleinen Teil auf dem Grundstück KTN 001.\_\_\_\_\_, zum grösseren Teil jedoch auf KTN 002.\_\_\_\_\_ im Miteigentum von K.\_\_\_\_\_ und J.\_\_\_\_\_. Der Beschwerdeführer habe keinerlei Einfluss, was auf KTN 002.\_\_\_\_\_ passiere. Trotzdem werfe ihm der Regierungsrat etwa vor, er würde da Eisenpfosten platzieren und so die Durchfahrt erschweren, obwohl die Pfosten zugegebenermassen durch J.\_\_\_\_\_ platziert worden seien. Selbst wenn diese Eisenpfosten den Kurvenradius beeinflussen würden, könne der Beschwerdeführer nicht zur Verantwortung gezogen werden für das, was J.\_\_\_\_\_ auf seinem eigenen Grundstück mache. Sodann scheinere der Regierungsrat dem Beschwerdeführer vorzuwerfen, Material auf seinem Grundstück ausserhalb der Fahrbahn zu lagern. Der Beschwerdegegner habe jedoch - abgesehen vom Fuss- und Fahrwegrecht an der genannten Fahrbahn - keinerlei Berechtigung an KTN 001.\_\_\_\_\_. Was der Beschwerdeführer da deponiere, habe weder den Beschwerdeführer noch den Regierungsrat zu interessieren. Wenn der Beschwerdegegner die Fahrbahn mit Fahrzeugen befahre, welche sein Recht überschreiten würden, dann greife er in unzulässiger Weise ins Eigentum des Beschwerdeführers ein. Dem Beschwerdeführer dann vorzuwerfen, er lagere Material ausserhalb der Fahrbahn, sei geradezu willkürlich. Er bestreitet, je etwas getan zu haben, was den Beschwerdegegner in der Nutzung dessen Fuss- und Fahrwegrechts einschränke. Und bezüglich Vergleichsvereinbarung vom 21. Mai 2012, welche der Regierungsrat heranziehe, sei zu erwähnen, dass der Beschwerdeführer nicht Vertragspartei gewesen sei und der Vergleich nicht Eingang ins Grundbuch gefunden habe. Die Vereinbarung binde den Beschwerdeführer damit in keiner Weise. Es gebe Fahrzeuge mit Radstand > 3.8m und der Beschwerdegegner passiere die Kurve auf KTN 001.\_\_\_\_\_ fast täglich mit solchen Fahrzeugen, obwohl dies den Rahmen seiner Dienstbarkeit sprengte. Nur weil es solche Fahrzeuge gebe, bedeute dies noch nicht, dass man damit auch um die Kurve fahren können müsse.

Zusammenfassend ergebe sich, dass der Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 das Fuss- und Fahrwegrecht des Beschwerdegegners um einiges besser gewährleiste als jener vom 25. Mai 2020. Die gegenteilige Ansicht des Regierungsrates basiere auf einer falschen Sachverhaltsdarstellung und sei willkürlich. Der Regierungsrat verbiete dem Beschwerdeführer zu Unrecht die Bau fortsetzung, obwohl sämtliche Voraussetzungen und Auflagen erfüllt seien.

**2.2** Auch der Bezirk hält dafür, der Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 biete im Vergleich zu jenem vom 25. Mai 2020 nicht nur eine gleichwertige,

sondern offenkundig eine deutlich vorteilhaftere Erschliessung. E.\_\_\_\_\_ habe zwecks Vergleichbarkeit die beiden Pläne übereinandergelegt (Vergleich vom 6.8.2024; Beilage zur Vernehmlassung Bezirk), was die bessere Erschliessung von KTN 003.\_\_\_\_\_ deutlich zeige. Auch der Bezirk betont, KTN 002.\_\_\_\_\_ sei dem Herrschaftsbereich des Beschwerdeführers entzogen; er könne nicht zu einer Pflichterfüllung angehalten werden, welche er nicht aus eigener Kraft herbeiführen könne. Der Regierungsrat habe insofern den Sachverhalt nicht korrekt festgestellt resp. sei mit dem Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 die geforderte mindestens gleichwertige Erschliessung erfüllt. Zudem bestreitet der Bezirk die Darstellung des Regierungsrates, wonach der Kurvenradius nur 3.8m betrage und somit nicht dem Plan von 2020 entspreche, da der Radius gemäss Plan 2024 effektiv 5.02m betrage. Im Übrigen vermisse der Regierungsrat die Begriffe Kurvenradius, Radstand und Wegbreite. Falsch sei ebenso, der Beschwerdeführer habe Eisenpfosten gesetzt; solche seien zwar gesetzt, allerdings ausserhalb der freizuhaltenden Fläche auf Land ausserhalb des Herrschaftsbereichs des Beschwerdeführers und ausserhalb des Baustelleninstallationsplanes. Und schliesslich habe der Beschwerdegegner in seiner E-Mail vom 10. April 2024 gleich selber festgehalten, 2012 sei die Durchfahrt mit einem LKW der Firma Brändle getestet worden, also mit Radstand 3.8m. Dies sei für das zu beachtende Fahrwegrecht massgeblich. Im Ergebnis sei daher die Beschwerde gutzuheissen.

**3.1** Die Vorbringen des Beschwerdeführers und des Bezirks sind unbehilflich. Es steht fest, dass dem Beschwerdegegner ein Fahrwegrecht z.G. KTN 003.\_\_\_\_\_ und z.L. KTN 001.\_\_\_\_\_ zusteht. Keine Partei bringt vor, dieses sei vor Erteilung der Baubewilligung resp. vor Baubeginn nicht beansprucht worden. Mit anderen Worten steht fest, dass - losgelöst von der Art der verwendeten Fahrzeuge - eine Durchfahrt möglich war und ausgeführt wurde. Daran ändert die Feststellung der E.\_\_\_\_\_ Ing. AG im Bericht vom 28. März 2024 nichts, wonach die Befahrung ohne Tangierung des angrenzenden Wieslandes mit einem Lastwagen nicht möglich gewesen sein soll. Denn wie die im Bericht abgebildeten Luftaufnahmen zeigen und der Regierungsrat schon in RRB Nr. 41 vom 23. Januar 2024 feststellte, wurde die Fahrspur tatsächlich überfahren resp. weist die Fahrspur eine Überbreite im Vergleich zur amtlichen Vermessung auf. D.h. schon damals war nicht die amtlich vermessene Fahrspur massgeblich, sondern die Tatsache, dass die Durchfahrt effektiv gelebt wurde, was zur Überbreite führte. Diese Durchfahrt musste mit den Auflagen in der Baubewilligung und Baufreigabe auch während den Bauarbeiten gewährleistet werden.

2012 führten der Beschwerdegegner sowie J. \_\_\_\_\_ (damaliger Eigentümer KTN 002. \_\_\_\_\_, wovon KTN 001. \_\_\_\_\_ abparzelliert wurde) betreffend Fahrwegrecht Vergleichsverhandlungen. Grundlage des Vergleichs bildete eine Überfahrt mit einem LKW der Firma Brändle mit Radstand 3.8m. Schon damals wurde festgestellt und planmässig festgehalten, dass über die Fahrspur hinaus Landfläche beansprucht wird und werden kann. Mit entsprechendem Flächenzuschlag in der Kurve konnte das (heutige) Grundstück KTN 001. \_\_\_\_\_ von und zu KTN 003. \_\_\_\_\_ überfahren werden. Dies ist soweit unbestritten und wird so auch vom Beschwerdegegner betont (vgl. oben E. 1.10).

Der Baustelleninstallationsplan von 2020 war ebenfalls Gegenstand von Vergleichsgesprächen zwischen dem Bauherrn/Beschwerdeführer und dem Beschwerdegegner. Zum einen wurde das Durchfahrtsrecht anerkannt und zum andern der Baustelleninstallationsplan seitens Beschwerdegegner gutgeheissen (vgl. oben E. 1.1). Tatsache ist nun aber, dass einerseits dieser gutgeheissene und bewilligte Baustelleninstallationsplan nie umgesetzt wurde und andererseits die Durchfahrt kaum je für längere Zeit unbehindert war. Hiervon zeugen die wiederholten Interventionen der PUV und Kantonspolizei (vgl. Historie oben E. 1). Eine Durchfahrt gemäss Plan 2020 erfolgte nie, weshalb dessen Eignung theoretisch bleibt.

Auch die Überprüfung des Planes vom 24. April 2024 erfolgte primär in Theorie. Aber selbst hierbei zeigt sich - wie der Regierungsrat zu Recht feststellte - dass das Befahren mit einem LKW mit Radstand 3.8m nicht innerhalb des am 26. Januar / 6. Februar 2024 aufgenommenen Fahrbahnrandes möglich ist. An mehreren Stellen geht die vom LKW für die Befahrung benötigte Fläche über den vermessenen Fahrbahnrand hinaus. Der Beschwerdeführer macht wohl zu Recht geltend, der Beschwerdegegner könne aus seinem Durchfahrtsrecht keine Ansprüche auf die Fläche neben der Fahrbahn geltend machen und er selber dürfe da deponieren, was er wolle. Wenn aber schon die theoretische Prüfung ergibt, dass das Befahren mit einem LKW Radstand 3.8m auch Fläche ausserhalb der vermessenen Fahrspur und gemäss Baustelleninstallationsplan zur Verfügung gestellten Fläche benötigt, dann ist ein Befahren nicht möglich, wenn hier Material deponiert oder eine Abschränkung montiert wird. Damit aber sind unter Berücksichtigung der Historie unweigerlich weitere Durchfahrtsbehinderungen nicht nur absehbar, sondern unausweichlich. Das Ziel muss es aber sein, dass die Durchfahrt künftig ohne Probleme und ohne Beizug der Polizei, der PUV oder anderen Amtsstellen und Behörden möglich ist, was nur dann der Fall ist, wenn die theoretische Überprüfung die Durchfahrt ohne jegliche Zweifel und, ohne Annahmen treffen zu müssen, bestätigt. Dies ist mit dem Plan vom 24. April 2024 offenkundig nicht der Fall.

Hieran ändert die angebliche positive Testfahrt der Feuerwehr nichts. Denn es ist unbekannt, wie sich die Situation anlässlich der Fahrt präsentierte, ob sich die Probefahrt auf die gemäss Baustelleninstallationsplan zur Verfügung gestellte Fläche beschränkte oder darüberhinaus Fläche beansprucht wurde, welche der Beschwerdeführer dem Beschwerdegegner nicht zur Verfügung zu stellen gedenkt. Der Annahme des Regierungsrates, dass die Durchfahrt nicht innerhalb der Fahrbahnfläche möglich war, nachdem diese gemäss Plan schon bei einem LKW mit Radstand 3.8m scheitert, ist beizupflichten. Das Nämliche gilt für Durchfahrten von LKWs und landw. Fahrzeugen, auf welche der Beschwerdeführer verweist. Auch für diese ist nicht bekannt, ob sie sich innerhalb der von ihm im Baustelleninstallationsplan zur Verfügung gestellten Fahrbahnfläche bewegt haben oder nicht. Falls nicht, kann der Baustelleninstallationsplan nicht genehmigt werden. Denn nach dessen Genehmigung könnte sich der Beschwerdeführer auf diesen berufen, wodurch unweigerlich neue Probleme anstehen würden. Ein zu genehmigender Baustelleninstallationsplan darf indes nicht Quelle neuer Auseinandersetzungen sein, sondern muss solche verhindern.

Damit aber steht fest, dass der Regierungsrat die Baufreigabe gestützt auf den Baustelleninstallationsplan vom 24. April 2024 zu Recht verweigert und den Baustopp bestätigt bzw. die Aufhebung des Baustopps aufgehoben hat. Mit dem Plan wird allein schon theoretisch die von der Durchfahrt eines LKW Radstand 3.8m beanspruchte Fläche nicht zur Verfügung gestellt.

**3.2** Der Beschwerdeführer beantragt eventualiter, in Aufhebung des angefochtenen Regierungsratsbeschlusses sei das Verfahren mit verbindlichen Weisungen an eine der Vorinstanzen zum neuen Entscheid zurückzuweisen. Auch dieser Eventualantrag ist abzuweisen. Mit der Baubewilligung und der Baufreigabe wurde der Beschwerdeführer verpflichtet, die bisherige Durchfahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ weiterhin zu gewährleisten. Es wurde hierfür ein Baustelleninstallationsplan vom 25. Mai 2020 genehmigt, der jedoch nie umgesetzt wurde. Seit Baubeginn kam es nachweislich und dokumentiert zu sehr vielen Durchfahrtsbehinderungen, welche die Behörden ungebührlich beansprucht haben. Dies trotz der unzweideutigen Pflicht, dass das Bauvorhaben an der bis dahin möglichen Durchfahrt zu KTN 003.\_\_\_\_\_ nichts ändern darf. Eine klarere Auflage als diese kann nicht formuliert werden. Eine weitergehende Formulierung würde - in Anbetracht der Historie - nichts daran ändern, dass alle vom Durchfahrtsrecht betroffenen Personen an einer nachhaltigen Lösung interessiert sein und Hand bieten müssten. Diesbezüglich schiene es womöglich angezeigt zu sein, erneut die Vermittlungsdienste von z.B. H.\_\_\_\_\_ in Anspruch zu nehmen, sich auf die Rahmenbedingungen der Durchfahrt zu einigen, dies textlich und planmässig

festzuhalten und dann auch effektiv umzusetzen/einzuhalten. Die Anweisung hierzu hat der Regierungsrat mit der deutlich formulierten Dispo-Ziff. 1 im angefochtenen RRB festgelegt.

**4.** Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist.

**5.1** Die Verfahrenskosten für dieses Verfahren sind auf Fr. 2'000.-- festzusetzen (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) und dem Beschwerdeführer sowie dem Bezirk je hälftig aufzuerlegen.

**5.2** Die Kosten für das Zwischenbescheidverfahren (III 2024 129) sind auf Fr. 500.-- festzusetzen und dem Beschwerdeführer aufzuerlegen.

**6.** Bei diesem Verfahrensausgang hat der Beschwerdegegner Anspruch auf eine Parteientschädigung für das Haupt- und das Zwischenbescheidverfahren (§ 74 Abs. 1 VRP). Sie ist in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, welcher für das Honorar im Verfahren vor Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht, und unter Beachtung der in § 2 des Gebührentarifs enthaltenen Kriterien sowie in Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf insgesamt Fr. 2'500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) für das Haupt- und das Zwischenbescheidverfahren festzusetzen. Hiervon hat der Beschwerdeführer einen Anteil von 3/5, der Bezirk von 2/5 zu tragen.

## **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten für das vorliegende Verfahren und das Zwischenbescheidverfahren (Ill 2024 129) werden auf total Fr. 2'500.-- festgesetzt und zu Fr. 1'500.-- dem Beschwerdeführer und zu Fr. 1'000.-- dem Bezirk auferlegt.

Der Beschwerdeführer hat am 6. August 2024 einen Kostenvorschuss von Fr. 2'500.-- geleistet, so dass ihm Fr. 1'000.-- aus der Gerichtskasse zurückerstattet werden. Der Bezirk hat seinen Kostenanteil innert 30 Tagen seit Zustellung des Entscheids auf das Postkonto IBAN CH10 0900 0000 6002 2238 6 des Verwaltungsgerichts zu überweisen.

3. Der Beschwerdegegner hat Anspruch auf eine Parteientschädigung für das Haupt- und das Zwischenbescheidverfahren. Sie wird auf Fr. 2'500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) festgesetzt und ist zu 3/5 vom Beschwerdeführer und zu 2/5 vom Bezirk zu bezahlen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde\* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 42 und 82ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110] vom 17.6.2005).
5. Zustellung an:
  - den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers (2/R; inkl. Eingabe des Beschwerdegegners vom 6.11.2024)
  - den Rechtsvertreter des Beschwerdegegners (2/R)
  - der Bezirksrat Küssnacht (R; inkl. Eingabe des Beschwerdegegners vom 6.11.2024)
  - das Amt für Raumentwicklung (EB; inkl. Eingabe des Beschwerdegegners vom 6.11.2024)
  - den Regierungsrat des Kantons Schwyz (EB; inkl. Eingabe des Beschwerdegegners vom 6.11.2024)
  - und das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (A).

Schwyz, 27. November 2024

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident:

Der Gerichtsschreiber:

**\*Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache (Deutsch, Französisch, Italienisch, Rumantsch Grischun) abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. In der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Entscheid Recht verletzt. Die Urkunden, auf die sich die Partei als Beweismittel beruft, sind beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat; der angefochtene Entscheid ist beizulegen.

Versand: 15. Januar 2025