

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2023 47

Entscheid vom 27. Juni 2023

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident
lic.iur. Karl Gasser, Richter
Dr.oec. Andreas Risi, Richter
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger, Gerichtsschreiberin

Parteien

A. _____,
Beschwerdeführerin,
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. **B.** _____,

gegen

1. **Gemeinderat Steinen**, **A.** _____,
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. **B.** _____,
2. **Tiefbauamt**, Postfach 1251, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,
4. **C.** _____
5. **Bezirksrat Schwyz**, Rathaus, Postfach 60, 6430 Schwyz,
Beigeladener,

Gegenstand

Strassenverkehrsrecht (Verkehrsordnung)

Sachverhalt:

A.1 Mit Beschluss (GRB) vom 29. November 2019 verfügte der Gemeinderat Steinen folgende (vom kantonalen Tiefbauamt am 9.1.2020 genehmigte) Verkehrsanordnungen auf der im Erschliessungsplan als Groberschliessungsstrasse ausgeschiedenen Breitenstrasse sowie dem als Fussweg ausgeschiedenen Verbindungsstück zwischen Breitenstrasse-Bahnhofstrasse und dem Parkplatz vor dem Feuerwehrlokal (KTN 1308):

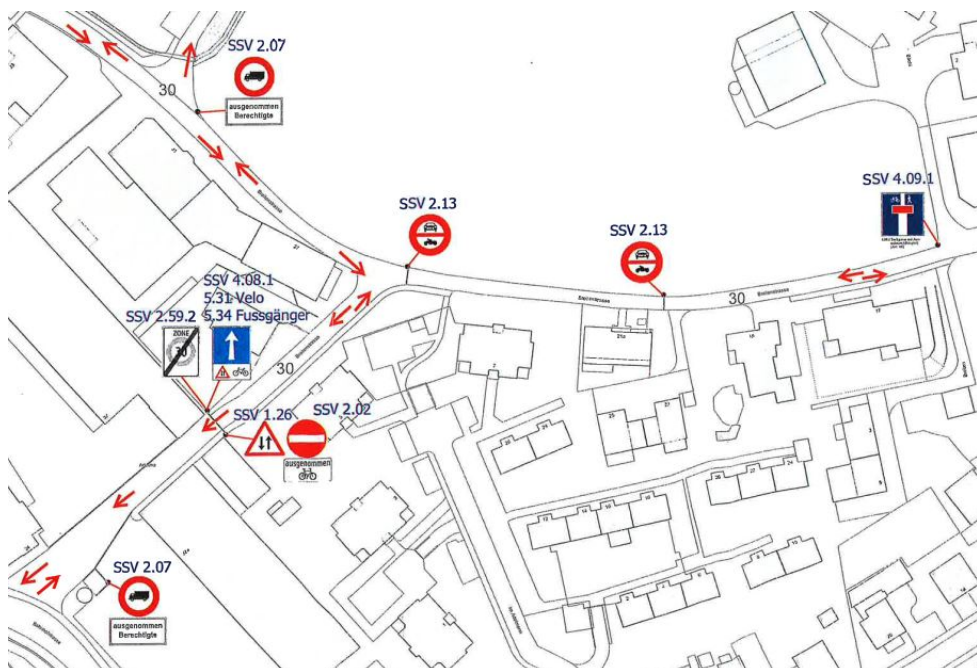
- a) "Einbahn mit Gegenverkehr von Radfahrern" (SSV-Signal Nr. 4.08.1) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Bahnhofstrasse nach der Zufahrt zum Gebäude Breitenstrasse Nr. 29.
- b) "Einfahrt verboten" (SSV-Signal Nr. 2.02) mit Zusatz "ausgenommen Fahrrad" (SSV-Symbol Nr. 5.31) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Breitenstrasse ab der Parzellengrenze KTN 1308 / KTN 841.
- c) "Verbot für Motorwagen und Motorräder" (SSV-Signal Nr. 2.13) auf der Breitenstrasse zwischen Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse und der Zufahrt zu den Gebäuden Breitenstrasse Nr. 21 bis Nr. 25.
- d) "Verbot für Lastwagen" (SSV-Signal Nr. 2.07) auf der Breitenstrasse in Fahrtrichtung Ost ab der Verzweigung Nagelstrasse/Breitenstrasse.
- e) "Verbot für Lastwagen" (SSV-Signal Nr. 2.07) mit Zusatz "ausgenommen Berechtigte" auf dem Parkplatz KTN 1308 (bei Feuerwehrlokal).

A.2 Auf Beschwerde hin hob der Regierungsrat mit Beschluss (RRB) Nr. 689/2020 vom 15. September 2020 diesen GRB sowie die Verfügung des Tiefbauamtes insoweit auf, als die Verkehrsanordnungen lit. a bis d erlassen bzw. genehmigt worden waren. Der Regierungsrat sah einen Widerspruch des Teilfahrverbots auf der Breitenstrasse sowie des Einbauregimes auf der Verbindungsstrasse zur Erschliessungsplanung der Gemeinde. Die Verkehrsanordnungen setzten eine Zustimmung der Stimmbürger zum abgeänderten Erschliessungsplan voraus (Erw. 9.1 ff.).

A.3 Hiergegen erhob die Gemeinde am 13. Oktober 2020 beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Beschwerde, welche mit VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 "im Sinne der Erwägungen abgewiesen" wurde. Das Verwaltungsgericht erwog unter anderem, die Kleinräumigkeit der Auswirkungen und das fehlende Erfordernis baulicher Massnahmen könnten es grundsätzlich rechtfertigen, die mit den Verkehrsanordnungen bezweckte Änderung der Groberschliessung ohne entsprechende Änderung des Erschliessungsplanes zu akzeptieren. Es fehlten allerdings die für diese Beurteilung erforderlichen Grundlagen (Verkehrsgutachten, mögliche Lärmauswirkungen (Erw. 5.5.1 f.).

B. Nach Einholung eines Lärmgutachtens der AKP Verkehrsingenieure AG vom 21. April 2022 und eines Lärmgutachtens der suisseplan Ingenieure AG vom 22. April 2022 sowie der Erteilung der Einfahrtsbewilligung in die bezirkseigene Bahnhofstrasse durch den Bezirksrat (mit Beschluss [BRB] Nr. 93 vom 20.5.2022) erliess der Gemeinderat mit GRB Nr. 216 vom 20. Juni 2022 folgende Verkehrsanordnungen:

1. Es werden folgende Verkehrsanordnungen erlassen:
 - a) "Einbahn mit Gegenverkehr von Radfahrern" (SSV-Signal Nr. 4.08.1) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Bahnhofstrasse ab der südlichen Grenze KTN 802.
 - b) "Ende Zone 30" (SSV-Signal Nr. 2.59.2) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Bahnhofstrasse ab der südlichen Grenze KTN 802.
 - c) "Einfahrt verboten" (SSV-Signal Nr. 2.02) mit Zusatz "ausgenommen Fahrrad" (SSV-Symbol Nr. 5.31) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Breitenstrasse ab der Parzellengrenze KTN 1308 / KTN 841.
 - d) "Verbot für Motorwagen und Motorräder" (SSV-Signal Nr. 2.13) auf der Breitenstrasse zwischen Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse und der Zufahrt zu den Gebäuden Breitenstrasse Nr. 21 bis Nr. 25.
 - e) "Verbot für Lastwagen" (SSV-Signal Nr. 2.07) mit Zusatz "ausgenommen Berechtigte" auf der Breitenstrasse in Fahrtrichtung Ost ab der Verzweigung Nagelstrasse/Breitenstrasse.
 - f) "Verbot für Lastwagen" (SSV-Signal Nr. 2.07) mit Zusatz "ausgenommen Berechtigte" auf dem Parkplatz KTN 1308 (bei Feuerwehrlokal).
2. (...).



Am 13. September 2022 verfügte das Tiefbauamt die Genehmigung dieser Verkehrsanordnung, wobei es betreffend die Anordnung c) folgende Änderung vornahm (Änderung nachstehend kursiv):

- c) "Einfahrt verboten" (SSV-Signal Nr. 2.02) mit Zusatz "ausgenommen Fahrrad" (SSV-Nr. 5.31) auf der Verbindungsstrasse Breitenstrasse-Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Breitenstrasse *ca. 10 m vor der südwestlichen* Parzellengrenze (KTN 1308 / KTN 841).

Des Weiteren wies das Tiefbauamt darauf hin (S. 2), dass die Anordnung lit. f (= lit. e des GRB vom 29.11.2019 und der Verfügung des Tiefbauamts vom 9.1.2020) bereits in Rechtskraft erwachsen ist.

C. Gegen diese im Amtsblatt Nr. 37 vom 16. September 2022 publizierten und öffentlich aufgelegten Verkehrsanordnungen erhoben C._____ mit Eingabe vom 4. Oktober 2022 Beschwerde beim Regierungsrat mit den folgenden Anträgen:

1. Die Verkehrsanordnung sei vollständig aufzuheben und an die Gesuchstellerin zur Neubeurteilung zurückzuweisen.
2. Die Vorinstanzen haben mit den Beschwerdeführern Verhandlungen aufzunehmen, und für die Auswirkungen auf KTN 871 und 804 [recte 803] Lösungsansätze zu finden.
3. Alles unter Kostenfolge zu Lasten der Gesuchstellerin.

D. Mit RRB Nr. 185/2023 vom 7. März 2023 entschied der Regierungsrat wie folgt:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen und der Beschluss Nr. 93/2022 des Beigeladenen [d.h. des Bezirksrats] vom 20. Mai 2022, der Beschluss Nr. 216 der Vorinstanz 1 [d.h. des Gemeinderates] vom 20. Juni 2022 sowie die Verfügung der Vorinstanz 2 [d.h. des Tiefbauamtes] vom 13. September 2022 werden aufgehoben.
2. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von Fr. 1500.-- werden zur Hälfte (Fr. 750,-) der A._____ auferlegt. (...). Ebenfalls zur Hälfte (Fr. 750.--) werden die Verfahrenskosten auf die Staatskasse genommen. (...).
3. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen.
- 4.-6. (Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

E. Gegen diesen RRB (Versand am 14.3.2023) erhebt die Gemeinde mit Eingabe vom 4. April 2023 (Postaufgabe am gleichen Tag) fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss Nr. 185/2023 des Regierungsrates vom 07.03.2023 sei aufzuheben.

2. Der Beschluss Nr. 216 des Gemeinderates Steinen vom 20.06.2022, die Verfügung des Tiefbauamtes vom 13.09.2022 und der Beschluss Nr. 93/2022 des Bezirksrates Schwyz vom 20.05.2022 seien zu bestätigen.
3. Eventuell sei die Sache an den Regierungsrat zur Neubeurteilung und Neuentscheidung zurückzuweisen.
4. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zu Lasten des Kantons Schwyz und der Beschwerdegegner bei solidarischer Haftbarkeit für das vorliegende und das vorinstanzliche Verfahren.

F. Die Beschwerdegegner teilen mit Schreiben vom 13. April 2023 ihren Verzicht auf eine Vernehmlassung mit, ebenso der Bezirksrat am 18. April 2023. Das Sicherheitsdepartement beantragt am 14. April 2023 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführerin. Der Gemeinderat als Vorinstanz verweist mit Schreiben vom 20. April 2023 auf die Beschwerde der Gemeinde vom 4. April 2023. Das Tiefbauamt hat sich nicht vernehmen lassen.

G. Mit Replik vom 22. Mai 2022 hält die Beschwerdeführerin an den Anträgen gemäss der Beschwerde vom 4. April 2023 fest.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Die Breitenstrasse (Groberschliessungsstrasse) nimmt ihren Anfang im Osten bei der Bahnhofstrasse und verläuft mehr oder weniger parallel zu dieser Richtung Westen. Sie misst insgesamt rund 550 m (gemessen aus dem WebGIS-SZ).

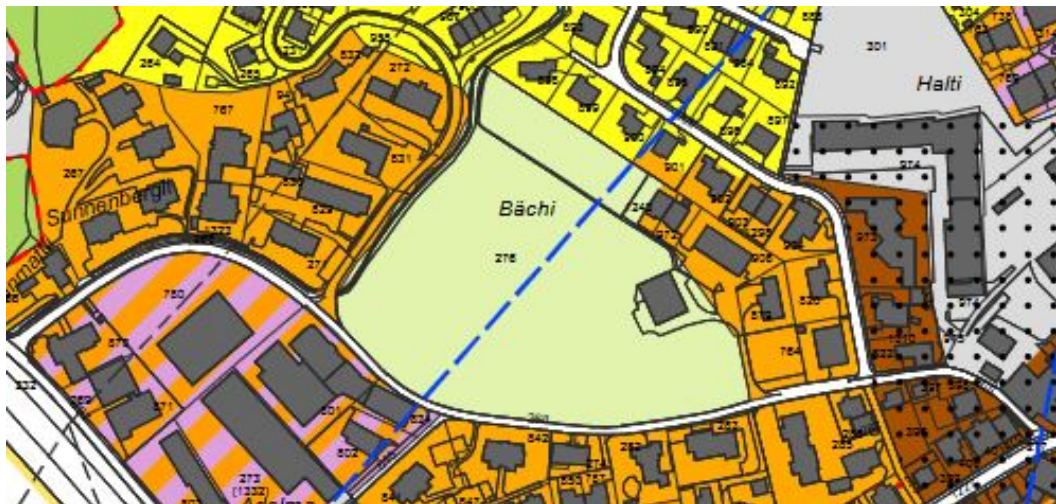
Nach rund 100 m kreuzt sie die Bächirainstrasse/Breitenweg (nördlich bzw. südlich der Breitenstrasse). In diesem ersten Bereich befindet sich der Zugang zur nördlich gelegenen Primar- und Mittelpunktschule Halti (KTN 974, 4'888 m²).

Nach weiteren knapp 60 m werden die Wege Bächli (nördlich) und Breiten (südlich) gekreuzt. Rund 150 m weiter zweigt die rund 130 m lange nach Südwesten zur Bahnhofstrasse führende Verbindungsstrasse ab; in diesem Bereich sind die Verbote für Motorwagen und Motorräder (SSV-Signal Nr. 2.13) auf der Breitenstrasse auf der Höhe des Ostrand von KTN 274 (Breitenstrasse Nr. 21) und östlich der Abzweigung der Verbindungsstrasse (Höhe Westrand KTN 842) vorgesehen (Verkehrsordnung lit. d).

Gut 70 m weiter zweigt in nördliche Richtung die Nagelstrasse (eine Stichstrasse) ab; von hier ist auf der Breitenstrasse in östlicher Richtung ein Verbot für Lastwagen" (SSV-Signal Nr. 2.07) vorgesehen (Verkehrsordnung lit. e). Im Bereich zwischen dem Bächliweg und der Nagelstrasse liegt nördlich der Breitenstrasse die Parzelle KTN 276 (20'810 m²; Bächli, im Eigentum einer Erbengemeinschaft).

Von der Abzweigung der Nagelstrasse führt die Breitenstrasse in einer weiten Kurve über rund 170 m zur Rütistrasse (die sich in diesem Bereich im Eigentum der Gemeinde befindet). Diese verläuft in südöstliche Richtung und mündet nach rund 150 m in die Bahnhofstrasse, unmittelbar vor deren Unterführung unter der westlich parallel zur Rütistrasse verlaufenden Eisenbahnlinie. Dieser Abschnitt der Rütistrasse (sowie rund 20 m von der Einmündung der Breitenstrasse her in nordwestliche Richtung bis zu KTN 233) ist eine Strassenanlage der Groberschliessung (vgl. Erschliessungsplan vom 3.3.2002).

Gemäss dem geltenden Zonenplan (vom Regierungsrat letztmals genehmigt mit RRB Nr. 849/2013 vom 17.9.2013) quert die Breitenstrasse (von Osten her) bis zur Bächirainstrasse/Breitenweg die Kernzone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, anschliessend bis zur Verbindungsstrasse eine Wohnzone 3 (W3) sowie



nach der Verbindungsstrasse (südlich der Breitenstrasse) eine Wohn- und Gewerbezone 3 (WG3) und nördlich (nach der Abzweigung der Nagelstrasse) eine W3 (an welche nördlich eine Wohnzone 2 [W2] anschliesst). Das Grundstück KTN 276 ist der Landwirtschaftszone zugeordnet.

1.2 Die streitigen Verkehrsanordnungen stehen im Zusammenhang mit der Bereitstellung einer genügenden Groberschliessung für die noch unüberbauten Gebiete Nagel und Nagelrain (insbesondere KTN 1408 und KTN 1345, 5'701 m² bzw. 11'009 m², beide Grundstücke W2). In den vergangenen Jahren wurde verschiedentlich auf die ungenügende Verkehrserschliessung des Baugebietes "Nagel" über die bestehende Breitenstrasse und die ungenügende Verkehrssicherheit dieser Strasse hingewiesen (vgl. GRB Nr. 216 vom 20.6.2022 lit. A; VGE III 2020 176 vom 22.2.2021 Erw. 3.2).

2.1 Der Gemeinderat erwog im GRB Nr. 216 vom 20. Juni 2022 unter anderem, mit dem Verkehrsgutachten der AKP Verkehrsingenieur AG (nachstehend Ver-

kehrsgutachten) vom 21. April 2022 sowie dem Lärmgutachten der suisseplan Ingenieure AG vom 22. April 2022 (nachstehend Lärmgutachten) werde aufgezeigt, dass mit den zur Diskussion stehenden Verkehrsanordnungen die Verhältnismässigkeit gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) vom 19. Dezember 1958 gewahrt sei. Mit Hinweis auf die verwaltungsgerichtlichen Erwägungen lasse sich gestützt auf die eingeholten Gutachten und Sachverhaltsabklärungen zudem feststellen, dass die Verkehrsanordnungen dem kommunalen Erschliessungsplan nicht widersprechen und ohne vorgängige Anpassung dieses Planes erlassen werden könnten (Erw. 3).

2.2 Der Regierungsrat führt im angefochtenen Beschluss unter anderem aus, die Verkehrsanordnungen lit. a bis d des aufgehobenen GRB vom 25. November 2019 seien praktisch identisch mit denjenigen gemäss lit. a sowie c bis e der nunmehr angefochtenen. Die verwaltungsgerichtlichen Ausführungen im VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 zur Zulässigkeit dieser Verkehrsanordnungen seien damit auch im neuen Beschwerdeverfahren einschlägig bzw. massgebend. Neu komme lit. b betreffend die Signalisation "Ende-Tempo-30-Zone" hinzu (Erw. 2.1). Das Lastwagenverbot für den Parkplatz auf KTN 1308 sei bereits rechtskräftig erlassen. Bei den Signalen "Sackgasse mit Ausnahmen" (SSV-Signal 4.09.1) bei der Einmündung Bächli sowie "Gegenverkehr" (SSV-Signal 1.26) an der südlichen Parzellengrenze von KTN 802 handle es sich nicht um zu erlassende und genehmigende Verkehrsanordnungen; sie seien folglich nicht Gegenstand des Verfahrens (Erw. 2.2).

Mit der Zonenplanänderung vom 11. März 2007 seien auch die beiden Parzellen KTN 1345 und 1408 im Gebiet Nagel bzw. Nagelrain der Bauzone zugewiesen worden. Damals sei von einer Anpassung des Erschliessungsplans abgesehen worden. Man habe auch das erweiterte Baugebiet Nagel bzw. Nagelrain über die Breitenstrasse und die Rütistrasse als hinreichend groberschlossen erachtet. Da bereits schon eine Plangrundlage für die Groberschliessung des Baugebietes Nagel vorhanden sei, müsse geprüft werden, ob das neue, durch die Verkehrsanordnungen Bst. a, c und d bedingte Groberschliessungsregime diesem bestehenden Erschliessungsplan entspreche (Erw. 5.1). Der vom Totalfahrverbot betroffene Abschnitt diene gar nicht mehr sowie die übrige östliche Breitenstrasse nur noch eingeschränkt zu Groberschliessungszwecken. Hingegen soll die Verbindungsstrasse, welche im Erschliessungsplan nur als Fussweg ausgeschieden sei, künftig als Groberschliessungsstrasse genutzt werden. Die Verkehrsanordnungen entsprächen nicht dem Groberschliessungsregime, welches im Erschliessungsplan vorgesehen sei (Erw. 5.2). Gemäss dem Verkehrsgutachten vergrössere sich das Verkehrsaufkommen auf der Rütistrasse, der westlichen Breitenstrasse und der

Verbindungsstrasse teils erheblich; auf der östlichen Breitenstrasse reduziere sich der Verkehr hingegen (Erw. 5.3). Auf dem nördlich der Breitenstrasse und östlich der Nagelstrasse gelegenen Grundstück KTN 276 (20'810 m²; Bächli; derzeit Landwirtschaftszone) soll der westliche Teil als "Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen" eingezont werden zwecks Realisierung einer Dreifachturnhalle. Auf dem östlichen Teil sei eine Überbauung mit Mehrfamilienhäusern und Doppel Einfamilienhäusern geplant. Dieser Verkehr verteile sich ungleich auf die (westliche) Breitenstrasse, die Rütistrasse und die Verbindungsstrasse (Erw. 5.4). Insbesondere auf der Verbindungs- und der Rütistrasse, aber auch auf der westlichen Breitenstrasse führe das neue Verkehrsregime zu erheblichen Zunahmen der Lärmimmissionen. Es könne nicht mehr von kleinräumigen Auswirkungen gesprochen werden. Die Verkehrsanordnungen seien ohne Anpassung des Erschliessungsplanes nicht zulässig. Faktisch werde eine Änderung des im Erschliessungsplan vorgesehenen Groberschliessungsregimes herbeigeführt. Eine solche Planänderung mittels Verkehrsanordnungen sei unzulässig (Erw. 5.5 f.).

Die Verkehrsanordnungen könnten sich auch nicht auf den kommunalen Richtplan stützen. Es komme hinzu, dass der kommunale Richtplan widersprüchliche Aussagen zur Groberschliessungsfunktion der Breitenstrasse und der Verbindungsstrasse mache (Erw. 6.1 ff.). Da sich die Verkehrsanordnungen Bst. a, c und d auf keine hinreichende Plangrundlage stützten, sei auch das öffentliche Interesse an den Verkehrsanordnungen zu verneinen, und es seien keine in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründe für die Verkehrsanordnungen vorhanden (Erw. 6.4).

Die fünf angefochtenen Verkehrsanordnungen lit. a bis e seien als Gesamtkonzept zur Neuregelung des Verkehrs im Bereich der Breitenstrasse, der Rütistrasse und der Verbindungsstrasse zu verstehen. Die Unzulässigkeit der Verkehrsanordnungen Bst. a, c und d führe dazu, dass sämtliche Verkehrsanordnungen Bst. a bis e aufzuheben seien. Auf die Zulässigkeit der Verkehrsanordnungen Bst. a (Ende Tempo-30-Zone auf der Verbindungsstrasse an der südlichen Parzellengrenze von KTN 802 in Fahrtrichtung Bahnhofstrasse) sowie Bst. e (Lastwagenverbot auf dem westlichen Abschnitt der Breitenstrasse) müsse demnach nicht mehr näher eingegangen werden (Erw. 7).

2.3 Die Beschwerdeführerin führt aus, das Verkehrsgutachten komme zum Schluss, dass mit dem neuen Verkehrsregime die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs verbessert werde und die Verkehrserschliessung der angrenzenden Wohnquartiere gewährleistet bleibe. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, welches sich aufgrund der neuen Überbauungen ergebe, könne mit dem vorhandenen Strassennetz problemlos bewältigt werden. Eine leichte Überschreitung der Belastungsgrenze könne bei der Rütistrasse toleriert werden. Aus dem Lärmgutachten,

das die Lärmemissionen der Breitenstrasse West, der Rütistrasse, der Verbindungsstrasse und der Nagelstrasse zum Gegenstand habe, ergebe sich klar, dass aus den geplanten Verkehrsanordnungen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an den Empfangspunkten entlang diesen Strassen resultierten (Beschwerde S. 7 f. Ziff. 1.4; vgl. S. 10 Ziff. 2.3).

Der Regierungsrat gehe über die als einschlägig bzw. massgebend bezeichneten Ausführungen des VGE III 2020 176 zur Zulässigkeit der Verkehrsanordnungen hinweg. Er beharre weiter auf einer Erschliessungsplanpflicht (Beschwerde S. 9 Ziff. 2.2). Wenn der Regierungsrat von erheblichen Veränderungen schreibe und damit die geplanten Verkehrsanordnungen zu Fall bringen wolle, sei auf die Gutachten zu verweisen, wo klar aufgezeigt werde, dass die verkehrslenkenden, ohne bauliche Massnahmen auskommenden Verkehrsanordnungen verhältnismässig seien und keine vorgängige Anpassung des Erschliessungsplans notwendig machten. Völlig ausser Acht gelassen habe der Regierungsrat, dass gemäss verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung (EGV-SZ 2004 B 8.1 Erw. 5.2) der Erschliessungsplan bei Bedarf auch noch nachträglich angepasst werden könne (Beschwerde S. 10 Ziff. 2.3). Die geplanten Verkehrsanordnungen bewirkten Veränderungen, damit einerseits eine genügende Groberschliessung für die noch unüberbauten Gebiete "Nagel" und "Nagelrain" bereitgestellt und die Verkehrssicherheit auf der östlichen, auch als Schulweg dienenden Breitenstrasse verbessert werden könne. Aus den Gutachten ergebe sich klar, dass diese Ziele mit den geplanten Verkehrsanordnungen erreicht werden könnten. Mit dem neuen Verkehrsregime werde die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs verbessert und bleibe die Verkehrserschliessung der angrenzenden Wohnquartiere gewährleistet. Es komme hinzu, dass die Veränderungen durch die Verkehrsanordnungen mit und ohne vorherige Anpassung des Erschliessungsplans gleich seien. Eine solche Anpassung des Erschliessungsplans könne dann verlangt werden, wenn die Groberschliessungsstrassen zuerst gebaut oder ausgebaut oder Wegrechte beschafft werden müssten (Beschwerde S. 11 f. Ziff. 2.4). Schliesslich treffe es nicht zu, dass die Verkehrsanordnungen dem kommunalen Richtplan zuwiderliefen. Im Richtplan seien die betroffenen Strassen als Nebenstrassen gemäss § 7 des Strassengesetzes (StraG; SRSZ 442.110) vom 15. September 1999 aufgeführt. Das heisst, es handle sich um öffentliche Strassen innerhalb der Gemeinde, mithin also um Groberschliessungsstrassen (Beschwerde S. 11 Ziff. 2.5).

2.4 Vernehmlassend bringt das Sicherheitsdepartement unter anderem vor, der Regierungsrat habe sich nicht über den VGE III 2020 176 hinweggesetzt, da dieser die Frage der "Planungspflicht für die Verkehrsanordnungen" offen gelassen habe.

Die Verkehrsanordnungen hätten Auswirkungen auf sämtliche Grundstücke, welche über die Breiten- und/oder Rütistrasse groberschlossen werden sowie an der Verbindungsstrasse lägen. Die Auswirkungen könnten nicht als kleinräumig eingestuft werden (S. 2 Ziff. 2). Da der Regierungsrat die Planungspflicht bejaht habe, habe er die Frage der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes offen lassen können (S. 2 Ziff. 3).

3.1 Das Verwaltungsgericht erwog mit VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 unter anderem was folgt:

- Am Erlass funktioneller Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG müsse ein in den örtlichen Verhältnissen begründetes öffentliches Interesse bestehen und die Verkehrsmassnahmen müssten verhältnismässig sein (Erw. 3.1).
- Ob die angeordneten Verkehrsbeschränkungen dem Gebot der Verhältnismässigkeit entsprächen und insbesondere zweckmässig und wirksam seien, sei von der Vorinstanz allerdings nicht geprüft bzw. offen gelassen worden, da die Verkehrsbeschränkungen infolge Widerspruchs zum Erschliessungsplan aufgehoben worden seien (Erw. 3.4).
- Der Erschliessungsplan der A. _____ datiere vom 14. Mai 2002 (Genehmigung durch den Regierungsrat). Die gesamte Breitenstrasse sowie die Rütistrasse (bis zur Einmündung Breitenstrasse) seien im Erschliessungsplan als Groberschliessungsstrassen verzeichnet. Die Verbindungsstrasse (zwischen Breiten- und Bahnhofstrasse) sei als Fussweg eingezeichnet.
- Auf Groberschliessungsstrassen seien Fahrbeschränkungen nicht generell unzulässig. Auch auf Groberschliessungsstrassen könne es punktuell gerechtfertigt sein, Fahrbeschränkungen oder Teilfahrverbote im Sinne von Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG anzuordnen. Vorausgesetzt sei jedoch, dass eine hinreichende Erschliessung gewährleistet bleibe. In diesem Sinne habe das Verwaltungsgericht in VGE 889/97 vom 18. September 1998 (= EGV SZ 1998 Nr. 11) anerkannt, dass eine Groberschliessungsstrasse nicht zwingend dem allgemeinen Verkehr offenstehen müsse. Es sei zu unterscheiden zwischen der Qualifikation einer Strasse (als Fein-, Groberschliessungs-, Verbindungsstrasse usw.) einerseits und der Frage nach den massgebenden Verkehrsanordnungen andererseits (Erw. 4.3).
- Das von der Vorinstanz beanstandete Fahrverbot für den motorisierten Verkehr auf einem kleinen Teil der östlichen Breitenstrasse und die umstrittenen Verkehrsanordnungen insgesamt führten vorliegend unstreitig nicht dazu, dass das Baugebiet "Nagel" oder andere durch die Breitenstrasse erschlossene

Baugebiete oder bebaute Gebiete für den motorisierten Verkehr nicht mehr erreichbar wären. Es sei nicht ersichtlich, dass irgendein Grundstück im Einzugsgebiet der Breitenstrasse durch das fragliche Teilfahrverbot oder die weiteren Verkehrsanordnungen nicht mehr genügend erschlossen sei oder dass eine bestimmungsgemässe Nutzung dieser Grundstücke nicht mehr möglich wäre. Nachdem auch dem für den motorisierten Fahrzeugverkehr gesperrten Teil der Breitenstrasse weiterhin als Fuss- und Veloweg Groberschliessungsfunktion zukomme, stehe die fragliche Verkehrsbeschränkung nicht im Widerspruch zum Erschliessungsplan (Erw. 4.3).

- Bei den umstrittenen Verkehrsanordnungen gehe es im Ergebnis allerdings um eine Neukonzipierung der Strassenerschliessung im Hinblick auf noch unüberbaute Baugebiete und auch bereits überbaute Baugebiete im Bereich der östlichen Breitenstrasse. Damit bewirke die streitige Verkehrsanordnung eine Änderung der strassenmässigen Groberschliessung mit einer Umlenkung des Verkehrs; dazu sollten auch neu bis anhin nicht im Erschliessungsplan als Groberschliessungsstrassen bezeichnete Strassen für den Fahrzeugverkehr einbezogen werden, weshalb sich die Frage nach der Planungspflicht für dieses Vorhaben stelle, was der Regierungsrat nicht geprüft habe (Erw. 5.1).
- Die Beantwortung dieser Frage der Planungspflicht liege nicht im Autonomiebereich der Gemeinde, da die Grundsätze der Planungspflicht durch das Bundes- und ergänzend durch das kantonale Recht geregelt würden (Erw. 5.2).
- Gewisse Auswirkungen der umstrittenen Verkehrsanordnungen auf die Erschliessungssituation im Bereich des Einzugsgebiets der westlichen Breitenstrasse seien offenkundig (Erw. 5.3).
- Die streitigen Verkehrsanordnungen führten weder zu einer Verunmöglichung einer systematischen Erschliessung noch präjudizierten sie diese ungünstig. Die Kleinräumigkeit der Auswirkungen (im Wesentlichen betreffend das Wohn- und Gewerbequartier zwischen Breitenstrasse und Rütistrasse sowie die Wohnquartiere nördlich und nordwestlich der westlichen Breitenstrasse) und das fehlende Erfordernis baulicher Massnahmen könnten es grundsätzlich rechtfertigen, die mit den Verkehrsanordnungen bezweckte Änderung der Groberschliessung ohne entsprechende Änderung des Erschliessungsplanes zu akzeptieren (Erw. 5.5.1).
- Vorliegend fehlten allerdings die Grundlagen dafür, um die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung abschliessend beurteilen zu können. Es sei nicht ersichtlich, welche Auswirkungen die geänderte Verkehrsführung auf die zusätzlich belasteten Strassen (westliche Breitenstrasse, Rütistrasse, Verbindungsstrasse, Bahnhofstrasse) hätten und ob der zusätzlich anfallende Verkehr von diesen Strassen absorbiert werden könne (Erw. 5.5.2).

3.2.1 Das Verkehrsgutachten legt unter anderem einleitend die Ausgangslage und Aufgabenstellung (Ziff. 1.1) dar, analysiert den bestehenden Zustand (Ziff. 2) mit Beschreibung der relevanten Strassenzüge (Ziff. 2.2), äussert sich zum neuen Verkehrsregime (Ziff. 3), ermittelt das bestehende Verkehrsaufkommen (Ziff. 4.1), das erwartete Verkehrsaufkommen aus der Überbauung Nagelrain sowie Bächli (Ziff. 4.2 u. 4.3) und beschreibt das "Verkehrsmengengerüst" mit schematischer Darstellung der verschiedenen Nutzungszustände (Ziff. 4.4 mit Abb. 6).

Als relevante Strassenzüge werden die Breiten-, die Nagel-, die Rüti- und die Verbindungsstrasse beschrieben.

Zur Breitenstrasse, auf der durchgehend Tempo-30 gilt, wird namentlich festgehalten, dass der Strassenquerschnitt ab der Einmündung der Nagelstrasse bis zum Gebäude Breitenstrasse 17 lediglich 3.6 m messe und damit zum Kreuzen von zwei Personenwagen (PW) zu schmal sei; die Fussgänger würden im Mischverkehr geführt (Ziff. 2.2). Nach Massgabe der Normalprofile typischer Begegnungsfälle erfülle die Breitenstrasse im Bereich dieser Engstelle die Anforderungen an den Begegnungsfall PW-Velo (Ziff. 2.3).

Begegnungsfälle zwischen zwei PW seien auf der Rütistrasse (im Betrachtungsperimeter) und der Nagelstrasse auf den meisten Abschnitten bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich. Auf der Breitenstrasse sei dieser Begegnungsfall nur abschnittsweise gewährleistet. Zwischen der Nagelstrasse und der Breitenstrasse 17 könnten zwei PW nur unter Mitbenützung von Vorplätzen und Einfahrten kreuzen. Die Fussgänger würden im Mischverkehr geführt, wodurch die Komplexität der Begegnungen zunehme (Ziff. 2.3).

Die Fahrbahnbreiten der untersuchten Strassenzüge seien zu schmal, um den Begegnungsfall PW - Lastwagen (LKW) zu gewährleisten. Der Begegnungsfall könne nur unter Mitbenützung von privaten Vorplätzen und Einfahrten oder den Fussverkehrsflächen bewerkstelligt werden. Wo seitliche Hindernisse ein Ausweichen behinderten, sei das Kreuzen von PW-LKW nicht möglich (Ziff. 2.3).

Aufgrund der vorhandenen Infrastrukturelemente, Ausbaugrad, Funktion und Geometrie würden nach Massgabe der VSS-Norm 40 045 ("Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrassen") die Nagelstrasse und die Breitenstrasse Ost verkehrstechnisch als Zufahrtsstrassen (Belastbarkeit 100 Fz/h), die Breitenstrasse West und die Rüti- sowie die Verbindungsstrasse als Quartiererschliessungsstrassen (Belastbarkeit 150 Fz/h) klassiert (Ziff. 2.4.1 f. i.V.m. S. 18 Abb. 9).

Die Verkehrserhebungen des bestehenden Zustandes seien vom 28. Januar 2022 bis 3. Februar 2022 an vier Stellen vorgenommen worden (Breitenstrasse 21, Nagelstrasse, Breitenstrasse 30 und Rütistrasse 4). Aufgrund des Vergleichs mit Daten der Verkehrsmessstelle "90 Goldau Steinerbergstrasse" habe von einer pandemiebedingten Korrektur der Daten abgesehen werden können, während eine saisonalbedingte Korrektur erfolgt sei (Ziff. 4.1).

Dies führte zu einem folgenden täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) und folgender Abendspitze (ASP; 17 bis 18 Uhr):

	DTV (Fz/d)	ASP (Fz/h)
Nagelstrasse	280	29
Breitenstrasse 21	420	41
Breitenstrasse 30	365	44
Rütistrasse	870	99

Des Weiteren wurde aus der Überbauung Nagelrain, wofür bereits ein Bauprojekt vorliegt (Überbauungsplan vgl. Verkehrsgutachten S. 11 Abb. 4), ein erwartetes Verkehrsaufkommen von 270 DTV und 40 ASP ermittelt. Dies ergibt zusammen mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen neu zu erwartende 550 DTV und 69 ASP.

Gestützt auf eine Überbauungsstudie wurde für das Gebiet Bächli ein Verkehrsaufkommen von 167 DTV und 26 ASP ermittelt. Das spezifische Verkehrsaufkommen aus einer Turnhalle/Sportplatz und Tiefgarage, die auf dem für öffentliche Bauten vorgesehenen Bereich in Frage kommt, wurde ein DTV von 52 und eine ASP von 8 veranschlagt. Von diesen insgesamt 219 DTV und 34 ASP wurden 29 DTV und 5 ASP der Breitenstrasse Ost sowie 190 DTV und 29 ASP der Breitenstrasse West zugeschlagen (Ziff. 4.3).

Unter "Verkehrsmengengerüst" (Ziff. 4.4) werden die Verkehrsaufkommen der verschiedenen Nutzungszustände (Ist-Zustand; Ist-Zustand mit neuer Verkehrsführung; Ist-Zustand und Überbauung Nagelrain mit neuer Verkehrsführung; Ist-Zustand und Überbauung Nagelrain und Bächli mit neuer Verkehrsführung) schematisch mit folgenden Zahlen dargestellt (vgl. auch angefochtener RRB Erw. 5.3 f.):

DTV (ASP)	Rütistrasse	Verbind.str.	Br.str. Ost	Br.str. West
Ist-Zustand	870 (99)	0 (0)	420 (41)	365 (44)
Mit VA*	1000 (121)	120 (13)	280 (27)	380 (46)
Mit VA + Baugebiet				
Nagel	1140 (148)	260 (26)	280 (27)	520 (73)
Mit VA + Nagel + Bächli	1240 (167)	360 (36)	310 (32)	620 (92)

*Verkehrsanzahl

Weiter wird im Verkehrsgutachten (Ziff. 5) folgende Beurteilung der Strassenzüge mit der zukünftigen Verkehrsbelastung anhand der Einstufung der verschiedenen

Strassen als Zufahrtsstrasse (Nagelstrasse; Breitenstrasse Ost) sowie Quartiererschliessungsstrasse (Breitenstrasse Ost, Breitenstrasse West, Verbindungsstrasse) vorgenommen (nach Massgabe der VSS Norm 40 045):

Strassenzug	Strassenklass.	Spitzenstunde (ASP)		
		Belastbarkeit (Fz/h)	künft. Verk.aufkommen (Fz/h)	Reserve (Fh/h)
Nagelstrasse	Zufahrtsstr.	100	69	31
Br.str. Ost	Zufahrtsstr.	100	32	68
Br.str. West	Quart.erschl.str.	150	92	58
Rütistrasse	Quart.erschl.str.	150	167	-17
Verbind.str. bei Feuerwehrlokal	Quart.erschl.str.	150	36	86*

* recte wohl: 114

Laut dem Verkehrsgutachten kann bei der Rütistrasse eine leichte Überschreitung der Belastbarkeit gemäss der VSS-Norm akzeptiert werden. Dies wird damit begründet, dass die vorhandene Strassenbreite von 4.60 m das Kreuzen zwischen PW und LKW nicht bzw. nur durch Ausweichen auf das (schmale) Trottoir möglich macht. Allerdings erschliesse die Rütistrasse primär Wohnzonen. In der ASP sei aufgrund der erschlossenen Liegenschaften in der ASP nicht mit einem relevanten Anteil von LKW zu rechnen. Zudem führe die Rütistrasse entlang der Bahnlinie und weise daher nur eine einseitige Bebauung auf. Die Strassenbreite und das Erscheinungsbild der Rütistrasse passten mit der signalisierten Tempo-30-Zone überein. Eine Verbreiterung der Strasse würde zu höheren Geschwindigkeiten führen, was unter den gegebenen Umständen nicht erwünscht sei.

Abschliessend findet sich im Fazit des Verkehrsgutachtens auch die Feststellung, dass sich mit dem neuen Verkehrsregime die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs verbessere und die Verkehrserschliessung der angrenzenden Wohnquartiere gewährleistet bleibe. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, welches sich aufgrund der neuen Überbauungen ergebe, könne mit dem vorhandenen Strassennetz problemlos bewältigt werden.

3.2.2 In der Wohnzone W3 gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II, in der Kernzone, der WG3 sowie der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen die ES III. Für Strassenverkehrslärm sind daher Planungswerte in der ES II von 55 dB(A) bei Tag und von 45 dB(A) bei Nacht und Immissionsgrenzwerte von 60 dB(A) bzw. 50 dB(A) einzuhalten; in der ES III Planungswerte von 60 dB(A) bei Tag und 50 dB(A) bei Nacht sowie Immissionsgrenzwerte von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) (vgl. Anhang 3 zur Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41] vom 15.12.1986). Die Immissionsgrenzwerte, berechnet mit der Software CadnA und dem Berechnungsmodell sonROAD 18, werden bei der Breitenstrasse, der Nagelstrasse und der Verbindungsstrasse auf der Basis der Zahlen des neuen Verkehrsregimes unter Einschluss der (Bau-)Gebiete Nagelrain sowie Bächli und unter einem konservativ

angenommenen Anteil lauter Fahrzeuge (10.5%, vgl. S. 11 Ziff. 4.1) gewährt, ebenso auf der Rütistrasse, wo im fraglichen Bereich bereits eine Tempo-30-Zone besteht (S. 13 Ziff. 4.3).

3.3.1 Im Vergleich mit dem VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 ist zum einen festzuhalten, dass das Verkehrsgutachten nichts an der dort wiedergegebenen (Erw. 4.3) Rechtsprechung ändert, dass auch auf Groberschliessungsstrassen punktuelle Fahrbeschränkungen oder Teilfahrverbote gerechtfertigt sein können, sofern gleichwohl eine hinreichende Erschliessung gewährleistet bleibt. Ergänzend kann angefügt werden, dass eine Groberschliessung nicht zwingend eine motorisierte Befahrbarkeit der betreffenden Verkehrsanlage voraussetzt. So hat es das Verwaltungsgericht in VGE III 2013 127 vom 18. Dezember 2013 nicht ausgeschlossen, dass eine Planungsbehörde separierte Fussgängerverbindungen mit Groberschliessungsfunktion in den Erschliessungsplan aufnehmen kann (Erw. 4.1). Umgekehrt kann also auch ein partielles Fahrverbot der Qualifizierung als Groberschliessungsstrasse nicht entgegenstehen.

Vorliegend bleibt die hinreichende Erschliessung trotz des Teilfahrverbotes auf der Breitenstrasse gewährleistet, wie das Verkehrsgutachten bestätigt und was von der Vorinstanz nicht in Abrede gestellt wird. Es wird des Weiteren vom Regierungsrat nicht dargetan und ist auch nicht ersichtlich, dass den verbindlich als Groberschliessung im geltenden Erschliessungsplan verzeichneten Breitenstrasse (namentlich der längere Westteil) und Rütistrasse aufgrund des geänderten Verkehrsregimes eine andere Erschliessungsfunktion zukommen müsste. Das gleiche gilt hinsichtlich der Nagelstrasse als Feinerschliessungsanlage.

3.3.2 Zum ändern wurde im VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 erwogen (Erw. 5.5.1), die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung seien lokal sehr beschränkt, betreffen im Wesentlichen einzig das Wohn- und Gewerbequartier zwischen Breitenstrasse und Rütistrasse sowie die Wohnquartiere nördlich und nordwestlich der westlichen Breitenstrasse, und seien somit kleinräumig.

Hieran kann das Verkehrsgutachten auch nichts ändern (VGE III 2020 176 vom 22.2.2021 Erw. 5.5.1). Betroffen ist nach wie vor das gleiche Quartier mit den gleichen drei Strassen bzw. vier Strassenabschnitten (Breitenstrasse Ost und West, Rütistrasse, Verbindungsstrasse; vgl. angefochtener Entscheid Erw. 5.6). Für das Verwaltungsgericht besteht kein Anlass, von dieser Beurteilung der Kleinräumigkeit abzuweichen.

Die Breiten- und Rütistrasse müssen so oder anders und unabhängig von der Verkehrsführung in der Lage sein, ihrer Funktion als Groberschliessung gerecht zu

werden. Wenn das neue Verkehrsregime zu entsprechend höheren (oder reduzierten) Verkehrsbewegungen auf diesen Strassen führt, ohne dass sich eine andere Erschliessungsfunktion dieser Strassen aufdrängt, kann entsprechend - sofern andere, namentlich immissionsrechtliche, Vorgaben gewahrt bleiben - erschliessungsrechtlich nicht neu von grossräumigen Auswirkungen gesprochen werden. Im Lichte der Erschliessung betreffen die Auswirkungen effektiv neu nur den Bereich der Verbindungsstrasse, welche bis anhin verkehrsfrei war und der bis anhin eine Erschliessungsfunktion nur als Fussweg zukam.

3.3.3 Schliesslich ist auch unbestritten, dass keine (grösseren) baulichen Massnahmen erforderlich sind (vgl. angefochtener RRB Erw. 5.6). Dies wird auch vom Verkehrsgutachten bestätigt.

3.4.1 Bauzonen umfassen gemäss Art. 15 RPG Land, das sich für die Überbauung eignet und weitgehend überbaut ist (lit. a) oder voraussichtlich innert 15 Jahren benötigt und erschlossen wird (lit. b). Nutzungs- und Erschliessungsplanung müssen also im Gleichschritt gehen; eine Einzonung von Land in die Bauzone ist nur sinnvoll, wenn dieses Land durch Erschliessung auch überbaubar gemacht wird. Selbst eine vollständige Erschliessung begründet allerdings noch keinen Anspruch auf Einzonung in das Baugebiet, sonst wäre eine sinnvolle Planung oft von vornherein unmöglich (BGE 117 Ia 434 Erw. 3.g; BGE 107 Ia 243 mit Hinweis). Die Erschliessungsplanung hat sich vielmehr nach der Nutzungsplanung zu richten und nicht umgekehrt (vgl. VGE 895/05 vom 26.1.2006 Erw. 6.4.1 mit Hinweisen auf Haller/Karlen, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, 3.A., Rz. 591; VGE 1030/03 vom 6.8.2003 Erw. 4.a; BGE 115 Ia 348 Erw. 5 f.; BG 112 Ib 392 Erw. 4.c; VGE III 2009 1 vom 28.7.2009 Erw. 5.1). Werden Zonenplanänderungen vorgesehen, bewirken diese potentiell immer, dass auch der zugehörige Erschliessungsplan in Frage gestellt wird. Darauf nimmt Satz 2 von § 15 Abs. 1 PBG, wonach bei Änderungen der Zonenordnung der Erschliessungsplan zu überprüfen und nötigenfalls gleichzeitig anzupassen ist, Bezug. Analog wird auch in § 16 Abs. 3 der Verordnung zum Planungs- und Baugesetz (PBV; SRSZ 400.111) vom 2. Dezember 1997 festgehalten, dass dann, wenn Land neu einer Bauzone zugewiesen oder die bisherige Nutzung wesentlich erhöht wird, nötigenfalls der Erschliessungsplan gleichzeitig anzupassen ist (VGE III 2009 1 vom 28.7.2009 Erw. 5.1; vgl. Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen, Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich 2016, Art. 19 N 56 zweites Alinea). Des Weiteren legt Art. 32 Abs. 2 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) vom 28. Juni 2000 fest, dass im Kanton insgesamt nicht mehr Bauzonen erschlossen sein dürfen, als unter Annahme eines Wachstums gemäss dem mittleren Szenario des BFS für die Bevölkerungsentwicklung für die jeweils nächsten 15 Jahre benötigt werden.

3.4.2 Angesichts dieser Rechtslage geht es nicht an, den potentiellen Zusatzverkehr aus einem Nichtbaugebiet bei der Ermittlung des massgebenden (zusätzlichen) Verkehrsaufkommens zu berücksichtigen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür und wird auch nicht geltend gemacht, dass betreffend das Gebiet Bächli bereits eine Nutzungsplanungsrevision in die Wege geleitet würde.

Dies bedeutet zum einen, dass die in Betracht gezogene Einzonung und Nutzung dieses Gebietes keine Überprüfung der Erschliessungsplanung rechtfertigen kann. Zum andern sind bei der (zusätzlichen) Verkehrsbelastung der Erschliessungsanlagen nur die bereits projektierten Überbauungen des Gebietes Nagel zu berücksichtigen, also folgende Zahlen:

DTV (ASP)	Rütistr.	Verbind.str.	Br.str. Ost	Br.str. West
Ist-Zustand	870 (99)	0 (0)	420 (41)	365 (44)
Mit VA*	1000 (121)	120 (13)	280 (27)	380 (46)
Mit VA + Baugebiet Nagel	1140 (148)	260 (26)	280 (27)	520 (73)

Keine Berücksichtigung finden können hingegen die für das Gebiet Bächli veranschlagten folgenden Zahlen:

DTV (ASP)	Rütistr.	Verbind.str.	Br.str. Ost	Br.str. West
Mit VA + Bächli	100 (19)	100 (10)	30 (5)	100 (19)

In diesem Umfang geht die Vorinstanz also von zu hohen Verkehrszahlen aus. Entsprechend dürften sich auch die Lärmimmissionen verringern.

Zu korrigieren ist gleichermassen auch die zukünftige Verkehrsbelastung der Strassenzüge anhand der Einstufung der verschiedenen Strassen als Zufahrts- bzw. Quartierserschliessungsstrassen:

Strassenzug	Strassenklass.	Spitzenstunde (ASP)		
		Belastbarkeit (Fz/h)	künft. Verk.aufkommen (Fz/h)	Reserve (Fh/h)
Nagelstrasse	Zufahrtsstr.	100	69	31
Br.str. Ost	Zufahrtsstr.	100	27	73
Br.str. West	Quart.erschl.str.	150	73	77
Rütistrasse	Quart.erschl.str.	150	148	2
Verbind.str. bei Feuerwehrlokal	Quart.erschl.str.	150	26	124

3.5 Angesichts der dargelegten Rechts- und Sachlage können die strittigen Verkehrsanordnungen keine Verpflichtung der Gemeinde zur Revision der Erschliessungsplanung rechtfertigen. Der Beschwerdeführerin ist beizupflichten, dass sich eine Erschliessungsplanpflicht aufgrund der strittigen Verkehrsanordnungen auch nicht aus dem kommunalen Richtplan ableiten lässt (Beschwerde S. 11 Ziff. 2.5). Folglich können sich die Verkehrsanordnungen lit. a, c und d auf eine hinreichende (Erschliessungs-)Plangrundlage stützen bzw. stehen nicht im Widerspruch zum bestehenden Erschliessungsplan.

3.6 Den Verkehrsanordnungen lit. b und e hat der Regierungsrat keine eigenständige Bedeutung beigemessen, sondern diese analog zum Vorverfahren (vgl. VGE III 2020 176 vom 22.2.2021 Erw. 6.3.1) als Teil eines Gesamtkonzepts zur Neuregelung des Verkehrs ebenfalls (mit-)aufgehoben. Sie erweisen sich entsprechend im Sinne des Gesamtkonzepts, jedoch unter veränderten Vorzeichen, ebenfalls als rechtmässig, d.h. können sich auf den bestehende Erschliessungsplan abstützen.

4.1 Der Regierungsrat hat als Folge der Verneinung einer hinreichenden Plangrundlage für die strittigen Verkehrsanordnungen das öffentliche Interesse an den Verkehrsanordnungen wie auch in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe für die Verkehrsanordnungen ebenfalls verneint und dahingestellt gelassen, ob "die übrigen Voraussetzungen für den Erlass der angefochtenen Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben" seien (Erw. 6.4).

4.2 Das Verwaltungsgericht hat mit dem VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 (Erw. 3.4) das öffentliche Interesse (verbesserte Erschliessung; Verkehrssicherheit, insbesondere sicherer Schulweg) und in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe der Verkehrsanordnungen bejaht. Hierauf ist grundsätzlich nicht mehr zurückzukommen. Gleichenorts hat das Verwaltungsgericht auch festgehalten, dass der Regierungsrat die Frage der Verhältnismässigkeit der angeordneten Verkehrsbeschränkungen und insbesondere der Zweckmässigkeit und Wirksamkeit nicht geprüft bzw. offen gelassen hat.

4.3 Die Beschwerdegegner (Beschwerdeführer im regierungsrätlichen Verfahren) haben mit ihrer Verwaltungsbeschwerde vom 4. Oktober 2022 unter anderem in Auseinandersetzung mit dem Verkehrsgutachten und in Kritik an demselben namentlich die fehlende Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnungen geltend gemacht. Hierzu hat sich der Regierungsrat nach der Bejahung einer Planungspflicht für die geänderte Verkehrsführung nicht weiter auseinandergesetzt (vgl. VGE III 2020 176 vom 22.2.2021 Erw. 5.5.3). Ebenso wenig ist er auf die von den Beschwerdegegnern geltend gemachten negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihren Betrieb eingegangen und hat sich ebenso wenig zum Antrag Ziff. 2 der Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdegegner geäußert.

Im vorliegenden Verfahren gehen weder die Beschwerdeführerin noch insbesondere das Sicherheitsdepartement auf diese Argumente ein - oder höchstens am Rande. Die Beschwerdegegner hatten daher auch keinen Grund, sich mit einer Vernehmlassung zur Sache zu äussern. Es bleibt dem Verwaltungsgericht daher benommen, die noch offenen Fragen aus verfahrensökonomischen Gründen unter Übergehung der Vorinstanz direkt selber zu beurteilen.

Die Sache ist daher erneut an den Regierungsrat zurückzuweisen, damit er sich mit den offen gelassenen Fragen, wie sie sich aus dem VGE III 2020 176 vom 22. Februar 2021 ergeben, sowie den nicht behandelten Rügen der Beschwerdegegner in der Verwaltungsbeschwerde vom 4. Oktober 2022 rechtsgenüglich auseinandersetzt.

5.1 Eine Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zu neuem Entscheid (mit noch offenem Ausgang) gilt nach ständiger Praxis für die Frage der Auferlegung der Gerichtskosten (wie auch der Zusprechung einer Parteientschädigung) als Ob-siegen der Beschwerde führenden Partei, und zwar unabhängig davon, ob die Rückweisung überhaupt beantragt oder ob das entsprechende Begehren im Haupt- oder im Eventualantrag gestellt wurde (vgl. Bundesgerichtsurteile 8C_78/2009 vom 31.8.2010 [teilweise publ. in BGE 136 II 393ff.] Erw. 12.1; Urteil 8C_503/2009 vom 6.11.2009 Erw. 5 mit Verweisen; vgl. VGE III 2011 78 vom 27.10.2011 Erw. 5; VGE III 2011 43 vom 6.7.2011 Erw. 5; VGE III 2011 41 vom 14.4.2011 Erw. 3.2.1; VGE II 2008 50 vom 4.3.2009 Erw. 6 f.).

5.2 Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- sind entsprechend dem Kanton aufzuerlegen.

5.3 Der Kanton hat der beanwalteten Gemeinde eine Parteientschädigung auszurichten. Diese wird in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, der ordentlicherweise für das Honorar in Verfahren vor dem Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht und in § 2 die Bemessungskriterien erwähnt, unter Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf Fr. 2'000.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) festgelegt.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. In Gutheissung der Beschwerde wird der angefochtene RRB Nr. 185/2023 vom 7. März 2023 aufgehoben und die Sache im Sinne der Erwägungen zur Neubeurteilung an den Regierungsrat zurückgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- werden dem Kanton auferlegt.
Auf die kantonsinterne Verrechnung wird verzichtet.
3. Der Kanton hat der beanwalteten Gemeinde eine Parteientschädigung von Fr. 2'000.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) 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).
Soweit die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nicht zulässig ist, kann in derselben Rechtsschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).
5. Zustellung an:
 - den Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin (2/R)
 - die Beschwerdegegner (R)
 - den Beigeladenen (R)
 - den Regierungsrat (EB)
 - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (EB)
 - und das Tiefbauamt (EB).

Schwyz, 27. Juni 2023

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

***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: 4. August 2023