

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2024 164

## Entscheid vom 17. Januar 2025

---

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident  
lic.iur. Karl Gasser, Richter  
Irene Thalman, Richterin  
MLaw Fiona Schuler, a.o. Gerichtsschreiberin

---

Parteien

**A.** \_\_\_\_\_,  
Beschwerdeführer,

**gegen**

**Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,  
Postfach 1260, 6431 Schwyz,  
Vorinstanz,

---

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Projektgenehmigung: Umgestaltung  
B. \_\_\_\_\_gasse)

## Sachverhalt:

**A.** Die B. \_\_\_\_\_gasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse mit Verbindungsfunktion. Das Verkehrsaufkommen (DTV [durchschnittlicher täglicher Verkehr]) beträgt rund 8'000 Fahrzeuge (Verkehrserhebungen 2019). Im Amtsblatt Nr. \_\_ vom \_\_\_\_\_ 2023 (S. \_\_\_\_\_) publizierte das Baudepartement das Bauprojekt " 'Umgestaltung B. \_\_\_\_\_gasse" und legte es öffentlich auf. Neben drei weiteren Einsprechern, die ihre Einsprache wieder zurückzogen, erhob innert Frist auch A. \_\_\_\_\_ am 26. September 2023 Einsprache. Zusammenfassend hielt er Folgendes fest (S. 2):

Das aktuelle Bauprojekt ist ein Widerspruch bezüglich Strassenbreite, fehlender Raum für Velos resp. Mischverkehr inkl AAGS und obsoleten Parkfeldern im Bereich C. \_\_\_\_\_. Details wie zB Ausführung der Beleuchtung oder der LSA [Lichtsignalanlage] für den ÖV sind mangelhaft projektiert und die Anliegen der Anwohner wurden nicht berücksichtigt. Die kleine Fläche zusätzliche Pflasterung im Bereich der D. \_\_\_\_\_treppe ist ein eigentlicher Schildbürgerstreich, weil dadurch kein Nutzen, jedoch mehr Lärm und damit verbundene Kosten für Fenstersanierungen ausgelöst werden. Die Pflasterung der Trottoirs ist keine Verbesserung für den Nutzer, sondern eine ideologische Frage.

Positiv ist die Reduktion auf Tempo 30, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen und die Lärmbelastung reduzieren wird und bereits heute meist der aktuell möglichen Geschwindigkeit entspricht wegen des hohen Verkehrsaufkommens und den Hindernissen, sei es Velos oder Parkfelder und fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten im Bereich C. \_\_\_\_\_.

Am 15. Dezember 2023 fand in Anwesenheit des Einsprechers sowie Vertretern des Kantons eine Einspracheverhandlung vor Ort (B. \_\_\_\_\_gasse \_\_01) statt (Baudepartement [BauD]-act. 3.3).

**B.** Mit Beschluss (RRB) Nr. 700/2024 vom 17. September 2024 beschloss der Regierungsrat was folgt:

1. Die Einsprache von A. \_\_\_\_\_, wird abgewiesen.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. Es wird keine Parteientschädigung ausgerichtet.
4. Das Bauprojekt «Umgestaltung B. \_\_\_\_\_gasse», inklusive dazugehöriger Lärmschutzbeurteilung vom 2. August 2023 wird genehmigt.
- 5.-12. (Integrierende Bestandteile der Genehmigung; Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde; Aufträge ans Hochbauamt betr. Landerwerbsverträge und ans Tiefbauamt betr. Einbau von Schallschutzfenstern; Prüfung der Bauabrechnung; Rechtsmittelbelehrung und Zustellung).

**C.** Gegen diesen RRB Nr. 700/2024 (Versand am 24.9.2024) erhebt A. \_\_\_\_\_ mit Eingabe vom 14. Oktober 2024 (Postaufgabe am gleichen Tag)

fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss Nr. 700/2024 sei aufzuheben, die Genehmigung für das Bauprojekt "Umgestaltung B. \_\_\_\_\_gasse" sei zu verweigern und der Regierungsrat sei anzuhalten, das Bauprojekt nur bei Weglassen der 5 Parkplätze beim C. \_\_\_\_\_ oder einer Verbreiterung der Fahrbahn, welche das Kreuzen für alle nötigen Bewegungsfälle auf einer Hauptverkehrsstrasse zulässt, zu bewilligen.
2. Eventualiter sei der Beschluss Nr. 700/2024 aufzuheben und an den Regierungsrat zur vollständigen Sachverhaltsabklärung zurückzuweisen.
3. Es sei ein zweiter Schriftenwechsel durchzuführen.
4. Es sei ein Gutachten zur Frage, ob an der B. \_\_\_\_\_gasse im Bereich der Parkplätze beim C. \_\_\_\_\_ das Kreuzen von zwei Personenwagen bei einer effektiven Fahrbahnbreite (exkl. Parkplätze) von 440 cm möglich ist, anzuordnen.
5. Dem Beschwerdeführer sei bei der Auswahl des Gutachters und bei Gutachterauftrag das rechtliche Gehör zu gewähren.
6. Es ein Augenschein vor Ort durchzuführen.
7. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Vorinstanz.

**D.** Mit Vernehmlassung vom 31. Oktober 2024 beantragt der Vorsteher des Baudepartements, die Beschwerde vom 14. Oktober 2024 sei vollumfänglich abzuweisen - alles unter Kostenfolge zulasten des Beschwerdeführers.

**E.** Mit Verfügung vom 4. November 2024 setzte der verfahrensleitende Richter dem Beschwerdeführer Frist bis spätestens 25. November 2024 an, um dem Gericht allfällige Bemerkungen (Replik) zur Vernehmlassung des Baudepartements einzureichen. Der Beschwerdeführer reichte innert Frist (25.11.24) weder eine Vernehmlassung ein noch ersuchte er um eine Fristerstreckung.

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

**1.1** Laut dem Technischen Bericht der E. \_\_\_\_\_ AG vom 2. August 2023 (BauD-act. 1.1; nachstehend: Technischer Bericht) soll die B. \_\_\_\_\_gasse in Schwyz im Abschnitt D. \_\_\_\_\_ bis F. \_\_\_\_\_/Schulhaus aufgewertet und saniert werden. Als Basis für die Projektierung gelte ein im April 2021 erstelltes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) B. \_\_\_\_\_gasse (S. 3 Ziff. 1.2.1). Der Projektperimeter erstreckt sich von km \_\_\_\_\_ bis km \_\_\_\_\_ und misst rund 360 m. Der Strassenperimeter befindet sich ausschliesslich im Innerortsbereich (S. 4 Ziff. 1.4).

Der Kanton hatte folgende Hauptziele definiert (S. 3 Ziff. 1.3):

- Erhöhung / Optimierung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fuss- und Zweiradverkehrs ohne Reduktion der Leistungsfähigkeit der Strassenanlage.
- Anpassung der Funktionalität an die neuen oder bestehenden Bedürfnisse (öffentlicher Verkehr, Erdgeschossnutzungen, Schulkinder, Geschwindigkeitsregime usw.).
- Anpassung der Bushaltestellen gemäss Vorgaben Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).
- Neuordnung der Parkfelder (Längsparkfelder) für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Erneuerung Strassenentwässerung und Strassenkörper.

Gemäss dem Verkehrskonzept (S. 5 Ziff. 2.2) ist geplant, dass die B.\_\_\_\_\_gasse künftig rund 20 m vor der G.\_\_\_\_\_schule «F.\_\_\_\_\_» als Tempo-30-Strecke umgesetzt und in die Tempo-30-Zone integriert wird. Weiter soll eine Mässigung des Geschwindigkeitsniveaus über die Reduktion der Fahrbahnbreite angestrebt werden. Die Anzahl der Parkfelder soll möglichst erhalten bleiben. Die Parkfelder werden neu auf dem Niveau des Gehweges angeordnet. Zwischen dem fahrenden und ruhenden Verkehr wird ein Sicherheitsabstand von 0.50 m eingeplant. Beim Knoten B.\_\_\_\_\_gasse / H.\_\_\_\_\_strasse soll künftig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) eine Buspriorisierung umgesetzt werden, womit das Abbiegen und Einmünden durch die Busse deutlich vereinfacht wird und die Fahrplanstabilität für den Busverkehr verbessert werden kann. Die Bushaltestellen B.\_\_\_\_\_gasse sollen nach den BehiG-Vorgaben angepasst werden. Grundsätzlich werden in der Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen markiert. Im Bereich Schulhaus B.\_\_\_\_\_gasse wird, aufgrund der Schulwegsicherheit, ein Fussgängerstreifen mit einer integrierten Mittelschutzinsel markiert. Der leichte Zweiradverkehr wird wie im Ist-Zustand mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischverkehr geführt. Durch die Verschmälerung der Fahrbahn auf 6.00 m soll die Verträglichkeit zwischen Rad- und motorisierten Individualverkehr deutlich verbessert werden können. Desweiteren könne durch die Zurückversetzung der Parkfelder um 50 cm der Konflikt zwischen ruhendem und fahrendem Verkehr insbesondere für den Radverkehr reduziert werden.

Die Längsparkfelder entlang der C.\_\_\_\_\_mauer des C.\_\_\_\_\_würden auf fünf Parkfelder begrenzt (S. 10 Ziff. 3.4.2). Die Linienführung der Fahrbahn und Parkplätze werde zwischen QP [Querprofil] 16 und QP 17 bezüglich der bergseitigen Natursteinmauer und der C.\_\_\_\_\_mauer so verschoben, dass die Gehwegbreiten beidseitig der Fahrbahn möglichst an die gewünschte Trottoirbreite von 2.0 m herankämen. Die Abschnittslänge der Fahrbahneinengung (Fahrbahnbreite 4.40 m, verkehrsberuhigende Massnahme) werde somit im ähnlichen

Rahmen wie im heutigen Zustand ausfallen. Die Parkfelder könnten nicht um 50 cm gegenüber der Fahrbahn zurückversetzt werden, weil nicht genügend Platz vorhanden sei.

**1.2.1** In der Projektgenehmigung führt der Regierungsrat zum Ist-Zustand unter anderem aus, im gesamten Projektperimeter bestehe ein hoher Anteil an Fussgängerverkehr. Im Bereich des historischen Ortskerns befänden sich entlang der B.\_\_\_\_\_gasse zahlreiche Geschäfte. Dadurch seien in diesem Abschnitt vermehrt Fussgängerquerungen zu verzeichnen. Durch die angrenzende Schule im äusseren Bereich der B.\_\_\_\_\_gasse werde der Abschnitt zudem während der Schulzeit von vielen Schulkindern frequentiert. Auf der gesamten Länge der B.\_\_\_\_\_gasse sei beidseitig ein Trottoir vorhanden. Seine Breite variere zwischen 1.5 m und 2 m. Die bestehende Fahrbahnbreite betrage zwischen 6.4 m und 10 m. Im Projektperimeter sei keine Veloverkehrsinfrastruktur vorhanden. Der Veloverkehr werde in beiden Fahrtrichtungen im Mischverkehr geführt. Die vorhandene Fahrbahnbreite erlaube es den Motorfahrzeugführern, den Veloverkehr auch bei Gegenverkehr zu überholen, dies teilweise mit nur geringem Abstand. Daraus resultierten entsprechende Sicherheitsdefizite beim Veloverkehr. Im gesamten Strassenabschnitt befänden sich heute 28 öffentliche Parkfelder. Diese seien entlang der B.\_\_\_\_\_gasse als Längsparkfelder angeordnet. Zusätzlich seien diverse private Parkfelder hinter dem Gehweg vorhanden. Im vorliegenden Strassenabschnitt, auf dem eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelte, liege kein Unfallschwerpunkt vor. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche seien jedoch verschiedene Defizite bekannt, welche die allgemeine Verkehrssicherheit beeinträchtigten. Beim Knoten B.\_\_\_\_\_gasse / H.\_\_\_\_\_strasse sei festgestellt worden, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse bei entgegenkommenden Bussen auf die Trottoirflächen ausgewichen werde, um dem Bus das Abbiegen zu ermöglichen. Die Verkehrssicherheit der Fussgänger könne dadurch nicht gewährleistet werden. Die B.\_\_\_\_\_gasse werde von vier Buslinien befahren. Aufgrund der engen Platzverhältnisse am Knoten B.\_\_\_\_\_gasse / H.\_\_\_\_\_strasse seien die Ein- und Abbiegebeziehungen für den Busverkehr stark erschwert. Dies führe in den Hauptverkehrszeiten zu Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr (S. 3 Ziff. 3.4 ff.).

**1.2.2** Dem baulichen Beschrieb der Projektgenehmigung ist unter anderem zu entnehmen, dass in der B.\_\_\_\_\_gasse die Fahrbahnbreite (ungefähr ab Höhe C.\_\_\_\_\_gässli) neu auf 6 m reduziert werde. Innerhalb der neuen Fahrbahnbreite würden am Fahrbahnrand beidseitig optische, überfahrbare Bänder (Granitplatten) von je 30 cm eingebaut. Daraus ergebe sich eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 5.4 m. Damit sei der geplante Querschnitt an das neue Ge-

geschwindigkeitsregime (30 km/h) angepasst und könne eine Mässigung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs gewährleisten. Der massgebende Begegnungsfall (Bus / Bus) werde durch den neuen Strassenquerschnitt abgedeckt. Die Beanspruchung der Granitplatten erfolge nur im Begegnungsfall zweier Busse oder Lastwagen. Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit werde der Bereich vor dem Schulhaus B.\_\_\_\_\_gasse grundlegend angepasst (neue zentrale Fussgängerquerung mit einer 2 m breiten Mittelschutzinsel; zusätzlicher direkter Zugang zum Schulhaus über eine neue Treppenanlage). Durch den neuen Strassenquerschnitt könne in Teilbereichen eine Verbreiterung des Trottoirs erreicht werden. Des Weiteren könne durch die neue Fahrbahnbreite die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht werden, da bei Gegenverkehr kein Anreiz mehr bestehe, den Veloverkehr mit geringem Abstand zu überholen. Die Veloverkehrsführung erfolge weiterhin im Mischverkehr, ein eigenständiger Veloweg sei aus Platzgründen nicht realisierbar. Innerhalb des Projektperimeters bestünden mehrere Busverbindungen. Im Fahrplankonzept 2025 sei die H.\_\_\_\_\_strasse ein zentrales Element, weil sie als wichtige Verbindungsachse diene. Dank der H.\_\_\_\_\_strasse könnten die Busse im Zentrum von Schwyz effizient als Durchmesserlinien oder Rundkurse geführt werden. Im Rahmen des Strassenbauprojektes sei der Einsatz einer neuen Busbevorzugungsanlage (LSA) beim Knoten H.\_\_\_\_\_strasse / B.\_\_\_\_\_gasse vorgesehen. Damit sollen die Ein- und Abbiegebeziehungen für den öffentlichen Verkehr verbessert und die Fahrplanstabilität sowie die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht werden. Die öffentlichen Parkfelder würden neu auf Trottoirniveau angehoben und seien grundsätzlich nicht mehr Bestandteil der Fahrbahn. Zudem würden die Parkfelder nach Möglichkeit aus Sicherheitsgründen um 50 cm vom Fahrbahnrand zurückversetzt. In der gesamten B.\_\_\_\_\_gasse reduziere sich das Parkplatzangebot um fünf Parkfelder auf insgesamt 23 Parkfelder. Die Aufhebung einzelner Parkfelder erfolge im Einvernehmen mit den betroffenen Anstössern aus Gründen der Verkehrssicherheit und des behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen. Die privaten Parkfelder, die sich auf Privatgrund befänden, könnten weiterhin bestehen bleiben (S. 5 f. Ziff. 4.2.1 ff.).

## **2.1 Der Beschwerdeführer beantragt einen Augenschein.**

Beim Augenschein handelt es sich um ein Beweismittel (§ 24 Abs. 1 lit. d des Verwaltungsrechtspflegegesetzes [SRSZ 234.110; VRP] vom 6.6.1974). Bei der Beurteilung der Frage, ob solche Beweismittel notwendig sind, kommt der entscheidenden Behörde ein erheblicher Ermessensspielraum zu (vgl. VGE III 2016 103 vom 21.12.2016 E. 3.7; III 2014 136 vom 30.3.2016 E. 7.2; Plüss in: Kommentar VRG, § 7 Rz. 67).

Vorliegend ist der massgebende örtliche Sachverhalt zum einen mit den vom Baudepartement eingereichten Plänen und Unterlagen hinreichend dokumentiert. Aus diesen Planunterlagen ergeben sich die räumlich-metrischen Verhältnisse zuverlässiger als sie augenscheinlich erfasst werden können. Zum andern vermitteln die allgemein zugänglichen elektronischen Hilfsmittel einen rechtsgenügenden Einblick in die bauliche Struktur des Quartiers und der Umgebung, in welche das Bauvorhaben zu liegen kommt (webGIS; Google Earth; vgl. Urteile BGer 1C\_138/2014 vom 3.10.2014 E. 5.2; 1C\_157/2016 vom 6.9.2016 E. 2.2 [i.Sa. P. c. GR Schwyz betr. Eruierung des gewachsenen Terrains]). Im Weiteren kann die Situation, die sich in einer Entfernung (Luftlinie) von nur rund 400 m vom I. \_\_\_\_\_ befindet, grundsätzlich als (gerichts-)notorisch erachtet werden.

Vom beantragten Augenschein kann folglich ohne Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes und/oder des Anspruchs des Beschwerdeführers auf rechtliches Gehör (namentlich Anspruch auf Beweisabnahme) abgesehen werden.

**2.2** Die Vernehmlassung des Baudepartements vom 31. Oktober 2024 wurde dem Beschwerdeführer unter Ansetzung der Frist zur Einreichung einer Replik zugestellt. Dem Antrag auf Durchführung eines zweiten Schriftenwechsels wurde somit rechtsgenügend Nachachtung verschafft. Der Beschwerdeführer hat mit der Nichteinreichung einer Replik stillschweigend seinen Verzicht auf eine Replik bzw. einen zweiten Schriftenwechsel kundgetan. Entsprechend ist auch der vom Baudepartement vernehmlassend (S. 2 Ziff. 4) angebrachte Vorbehalt weiterer Ausführungen im Rahmen eines allfälligen zweiten Schriftenwechsels hinfällig geworden.

**2.3** Die rechtlichen Grundlagen der Projektgenehmigung sowie des Projektgenehmigungsverfahrens wurden im angefochtenen RRB dargestellt und werden vom Beschwerdeführer nicht in Frage gestellt. Es kann darauf verwiesen werden (angefochtener RRB S. 10 f. E. 6.1). Namentlich betont der Regierungsrat zu Recht, dass Einspracheverhandlungen gegebenenfalls zu Projektanpassungen führen können und sollen, sofern diese bei einer gesamtheitlichen Betrachtung noch als zweck- und verhältnismässig beurteilt werden können. Dadurch könne die Akzeptanz des Projekts verbessert werden.

**2.4** Dem Verwaltungsgericht kommt gestützt auf § 55 Abs. 1 VRP nur eine beschränkte Kognition zu, nämlich eine Rechtskontrolle inkl. Sachverhaltsüberprüfung, indes keine Prüfung der richtigen Handhabung des Ermessens (vgl. § 55 Abs. 2 lit. a VRP), da sich die Beschwerde gegen eine Verfügung des Regierungsrates richtet und kein Anwendungsfall von § 9 Abs. 2 VRP oder § 52 VRP vorliegt (vgl. § 55 Abs. 2 lit. b VRP). Hat bei der vorinstanzlichen Ermessensaus-

übung ein Fachgremium (oder haben Fachgremien) mitgewirkt, auferlegt sich das Gericht zudem selbst bei voller Kognition gemäss ständiger Rechtsprechung Zurückhaltung bei der Überprüfung der Ermessensausübung (VGE III 2022 156 vom 31.3.2023 E. 4.3.2; VGE III 2016 210 vom 25.4.2017 E. 3.2; VGE III 2018 66 vom 11.9.2018 E. 3.3.2; VGE III 2014 29 vom 18.7.2014 E. 3.1; VGE III 2013 25 vom 25.6.2013 [je betr. Amt für Umweltschutz]; VGE III 2014 137 vom 29.10.2014 E. 4.3.1; VGE III 2011 202 vom 23.5.2012 E. 6 [je betr. Tiefbauamt]).

**3.1** Der Regierungsrat hat im angefochtenen Beschluss in der materiellen Beurteilung der Einsprache des Beschwerdeführers unter anderem namentlich Folgendes erwogen:

- Anlässlich der Einspracheverhandlung vom 15. Dezember 2023 habe der Beschwerdeführer die Kritik an der geplanten LSA und der Verschiebung eines Beleuchtungskandelabers zurückgezogen (S. 11 Ziff. 6.3.2.1; vgl. Aktennotiz vom 21.12.2023 zur Einspracheverhandlung vom 15.12.2023 [BauD-act. 3.3] S. 6 "Punkt 4" sowie "Punkt 5").
- Betreffend die Strassenbreite:
  - Die Einhaltung einer (bestehenden) Strassenbreite von 6.5 m sei nicht zwingend erforderlich.
  - Die Reduktion der Strassenbreite stehe im Zusammenhang mit der geplanten Tempo-30-Zone, die eine schmale (Strassen-)Raumgestaltung aufzuweisen habe.
  - Die geringere Fahrgeschwindigkeit erhöhe die Verkehrssicherheit und verringere die Unfallschwere.
  - Die Reduktion der Strassenbreite habe erfahrungsgemäss keinen Einfluss auf die Staubbildung. Dies sei von anderen Faktoren abhängig (Anzahl querende Fussgänger, Bushaltestellen, Parkvorgänge).
  - Das neue Geschwindigkeitsregime könne - als positiver Effekt - eine gewisse Verkehrsverlagerung auf die Umfahrungsstrasse bewirken.
  - Der geltend gemachten Reduktion des Manövrierraums für Busse werde durch eine Verbesserung der Einfahrtsradien in die B. \_\_\_\_\_gasse sowie die Einrichtung einer Busbevorzugung am Knoten B. \_\_\_\_\_gasse/H. \_\_\_\_\_strasse begegnet, was die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhe.
  - Die Sicherheit für Velofahrer werde verbessert, da bei der reduzierten Strassenbreite nur noch überholt werden könne, wenn kein Gegenverkehr vorhanden sei.
  - Durch die Reduktion der Strassenbreite werde dem Fussverkehr eine breitere Fläche zur Verfügung gestellt, womit die Attraktivität des Fuss-

verkehrs und der an der B.\_\_\_\_\_gasse angrenzenden Erdgeschossnutzungen, namentlich des dortigen Gewerbes, gefördert werde.

- Betreffend die Parkfelder im Bereich C.\_\_\_\_\_
  - Die bestehenden Parkfelder im Strassenraum der B.\_\_\_\_\_gasse würden im Sinne der Bestandesgarantie und auch im Interesse der angrenzenden Gewerbebetriebe beibehalten, soweit dies mit den Anforderungen an die Verkehrssicherheit vereinbar sei.
  - Die vom Beschwerdeführer verlangte Aufhebung der Parkfelder soll grundsätzlich die Ausnahme bleiben.
  - Die Beibehaltung der insgesamt fünf Parkfelder im Bereich des C.\_\_\_\_\_ (Parzelle KTN \_\_02; auf einer Länge von knapp 80 m anstossend an die B.\_\_\_\_\_gasse) sei möglich und habe auch eine verkehrsberuhigende Wirkung.
  - Das Kreuzen mit Fahrzeugen bleibe möglich, wobei sich die kreuzenden Fahrzeuge (Personenwagen [PW]/PW) zwar kurzzeitig auf ungefähr 20 km/h zu verlangsamen haben, um ein sicheres Kreuzen zu ermöglichen.
  - Insgesamt werde dem Anliegen des Einsprechers, die Anzahl Parkfelder generell zu reduzieren, teilweise Rechnung getragen. Einzelne Parkfelder würden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit denn auch aufgehoben.
- Betreffend die Pflasterung im Bereich B.\_\_\_\_\_gasse \_\_03 (J.\_\_\_\_\_) und \_\_04 (K.\_\_\_\_\_)ate:
  - Mit der geplanten Fahrbahnplasterung werde die bereits bestehende Pflasterung vor der D.\_\_\_\_\_ in die B.\_\_\_\_\_gasse weitergeführt.
  - Der Knoten B.\_\_\_\_\_gasse/Schulgasse soll durch die gestalterische und geometrische Anpassung für die Verkehrsteilnehmer besser erkennbar gemacht werden. Eine zusätzliche Markierung auf dem Boden sei nicht erforderlich.
  - Die Überschreitung von Lärmgrenzwerten bei einzelnen Gebäuden (vgl. S. 7 Ziff. 4.4: die acht Liegenschaften B.\_\_\_\_\_gasse \_\_03 bis \_\_05 sowie \_\_06 bis \_\_07) werde mit Schallschutzfenstern beseitigt und damit saniert.
  - Die Notwendigkeit von Lärmschutzmassnahmen sei zudem auf die einschlägigen Immissionsgrenzwerte (IGW) und nicht auf die Erstellung der Pflasterung zurückzuführen. Es handle sich hierbei um Sanierungsmassnahmen aufgrund einer wesentlichen Änderung der Strassenanlage.
  - Benutzerunfreundlich sei nicht eine bestimmte Bodenmaterialisierung als vielmehr die Abfolge unterschiedlicher Beläge. Die Pflasterung erfolge in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege und nehme die bereits heu-

te bestehende Materialisierung eines erheblichen Teils des Raums der B.\_\_\_\_\_gasse und namentlich der Trottoirflächen auf.

- Betreffend die Pflasterung des Trottoirs bestehe die gleiche Sach- und Rechtslage. Mit der Umgestaltung der B.\_\_\_\_\_gasse werde eine Vereinheitlichung der Materialisierung erreicht. Auf dem Trottoir entlang der publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen sei dabei eine einheitliche Pflasterung bis zur jeweiligen Hausfassade vorgesehen, was von der überwältigenden Mehrheit der Anstösser begrüsst werde.
- Betreffend Lärmbelastung und -ermittlung:
  - Das Tiefbauamt habe eigene Messungen vorgenommen, welche in den Technischen Bericht Eingang gefunden hätten.
  - Im Rahmen des bestehenden Lärmsanierungsprojektes seien Schallmessungen vor Ort vorgenommen worden. Es genüge, innerhalb des zu betrachtenden Strassenabschnitts mehrere Referenzmessungen durchzuführen. Diese dienten lediglich der Prüfung und Eichung des Lärmberechnungsmodells. Das eingesetzte sonROAD18-Emissionsmodell entspreche dem aktuellen Stand der Technik und liefere vor allem bei tiefen Geschwindigkeiten belastbare Ergebnisse.
  - Da die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte im tieferliegenden und vom Lärm stärker betroffenen 3. Obergeschoss (OG, der B.\_\_\_\_\_gasse \_\_01) nicht überschritten würden, gelte das erst recht für die Wohnung des Beschwerdeführers im 4. OG.
  - Die Terrasse stelle einen Aussenraum und damit keinen lärmempfindlichen Raum nach Art. 2 Abs. 6 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) vom 15. Dezember 1986 dar.
- Betreffend technische Grundlagen:
  - Das Tiefbauamt habe wie gesagt eigene Messungen vorgenommen, verfügte über aktuellere Zahlen als die Gemeinde (im "Agglomerationsprogramm L.\_\_\_\_\_") und habe eine entsprechende Hochrechnung vorgenommen.
  - Die Beurteilungsgrundlagen für die Einführung der Tempo-30-Zone seien korrekt. Der Mehrverkehr (seit 1979) sei berücksichtigt worden.

**3.2.1** Vor dem Verwaltungsgericht richtet der Beschwerdeführer seinen Fokus auf die Geltendmachung der Verunmöglichung eines Kreuzens zweier PW auf der Höhe des C.\_\_\_\_\_ bei einer Belegung der Parkplätze. Dies verdeutlicht auch sein (Haupt-)Antrag (Beschwerdeantrag Ziff. 1).

Die im Einspracheverfahren noch aufgeworfenen und vom Regierungsrat beurteilten Problemkreise (vgl. vorstehend E. 3.1), welche die Strassenbreite der B.\_\_\_\_\_gasse im Allgemeinen, die Pflasterung im Bereich B.\_\_\_\_\_gasse \_\_03 und \_\_04 sowie des Trottoirs und die Lärmbelastung/-ermittlung betrafen, werden nicht mehr thematisiert und/oder gerügt. Insoweit gilt der angefochtene RRB als nicht bestritten.

**3.2.2** Der Beschwerdeführer trägt im Wesentlichen vor, durch die geplanten fünf Parkfelder werde bei einer Verringerung der effektiven Fahrbahnbreite von heute 470 cm auf neu 440 cm das Kreuzen von Fahrzeugen nicht mehr möglich sein. Da die Rückspiegel nicht zur Gesamtbreite des Fahrzeugs gehörten und durchschnittlich rund 12 cm pro Seite überragten, betrage die lichte Fahrbahnbreite effektiv nur noch 428 cm.

Das Kreuzen sei entgegen den Ausführungen im angefochtenen RRB nicht von der Geschwindigkeit abhängig, sondern werde wegen zu geringer Fahrbahnbreite verunmöglicht. Das Bauprojekt verstosse daher gegen die VSS Norm 40 201, welche bei 30 km/h eine lichte Breite von mindestens 480 cm verlange, sowie § 5 Abs. 1 Strassengesetzes (StraG; SRSZ 442.110) vom 15. September 1999. Dadurch werde die Verkehrssicherheit von Velofahrern gefährdet, was ebenfalls eine Rechtsverletzung darstelle. Zudem stelle der RRB mit dem Verkehrsgutachten der M.\_\_\_\_\_ AG vom 3. August 2023 (BauD-act. 5.2; nachstehend: Verkehrsgutachten M.\_\_\_\_\_) auf ein unvollständiges bzw. fehlerhaftes Verkehrsgutachten ab.

Da es sich bei der B.\_\_\_\_\_gasse um eine Hauptverkehrsstrasse handle, müsse der Normalquerschnitt durchgehend mindestens 6.0 m betragen und dürfe stellenweise eine Verschmälerung z.B. für Fussgänger-Querungen auf mindestens 5.0 m aufweisen.

Die Situation mit den Parkfeldern werde noch verschärft durch den Umstand, dass die B.\_\_\_\_\_gasse auch von vier Buslinien, Ortsbussen und Velofahrern befahren werde. Für Velofahrer sehe das Bauprojekt "Umgestaltung B.\_\_\_\_\_gasse" an der betreffenden Stelle keine spezifische Linienführung wie z.B. separate Velostreifen vor. Das geplante Bauprojekt gefährde somit die Sicherheit von Velofahrern in unzumutbarer Weise. Konsequenz der Verengung und der damit fehlenden Kreuzungsmöglichkeit sei, dass mit einem massiven Rückstau zu rechnen sei, wovon auch die Buslinien betroffen seien. Die angestrebte Fahrplanstabilität werde nicht erreicht, sondern verschlechtert.

Das Verkehrsgutachten M.\_\_\_\_\_ sei deshalb unvollständig bzw. fehlerhaft, weil es betreffend die Frage der künftigen Kreuzungsmöglichkeit fälschlicherweise

se auf eine Strassenbreite von 650 cm abstelle. Im Bereich des C.\_\_\_\_\_ hätte es auf die geplante Reduktion auf 630 cm bzw. auf die tatsächlich verfügbare Fahrbahnbreite von 440 cm abstellen müssen.

Es sei zu befürchten, dass das geplante, fehlerhafte Bauprojekt die gleichen Auswirkungen wie bei der Parkstrasse in N.\_\_\_\_\_ zeitigen werde. Bei der Parkstrasse in N.\_\_\_\_\_ habe der Gemeinderat O.\_\_\_\_\_ nach acht Jahren im Juni 2024 die Hindernisse, welche ein Kreuzen verhinderten, entfernt, damit insbesondere der ÖV ohne Zeitverluste den Fahrplan wieder einhalten könne.

**3.3.1** Das Baudepartement entgegnet dem Beschwerdeführer vernehmlassend unter anderem, die VSS-Norm 40 201 ("Geometrisches Normalprofil - Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer") lege grundsätzlich Fahrbahnbreiten fest. Sie sei auch beim vorliegenden Projekt herangezogen worden. Allerdings stelle sie keine formelle Gesetzesnorm dar und sei nicht direkt anwendbar, namentlich nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (S. 3 Ziff. 8). Die B.\_\_\_\_\_gasse als eine siedlungsorientierte Hauptverkehrsstrasse sei so zu gestalten, dass sie mit geringeren Geschwindigkeiten befahren werde. Es seien daher reduzierte Ausbaugrössen anzuwenden. Jeder Benutzer soll erkennen, dass er sich auf einer siedlungsorientierten Hauptverkehrsstrasse befinde (S. 3 f. Ziff. 9). Konkret sei grundsätzlich eine Strassenbreite von insgesamt 6 m vorgesehen. Der Einsatz optischer Bänder entlang des Strassenrandes ziele darauf ab, eine siedlungsverträgliche Hauptverkehrsstrasse umzusetzen und die Geschwindigkeit auf der gesamten B.\_\_\_\_\_gasse an das neue Geschwindigkeitsregime anzupassen. Die Längsparkplätze beim C.\_\_\_\_\_, denen der Regierungsrat auch ein öffentliches Interesse beimesse, würden beibehalten, da diesen nebst ihrer eigentlichen Funktion auch die Wirkung einer Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus und somit der Förderung der Einhaltung des neuen Geschwindigkeitsregimes zukomme. Diese Parkfelder fungierten hier bis zu einem gewissen Grad bewusst (auch) als "Hindernis". Ein sicheres Kreuzen sei bei einer Breite von 4.40 m möglich. Tempo 30 km/h sei als Höchstgeschwindigkeit ausgestaltet (Art. 22a der Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21] vom 5.9.1979). Je nach Situation sei die Geschwindigkeit angemessen zu reduzieren (S. 4 Ziff. 10).

Das Verkehrsgutachten M.\_\_\_\_\_ habe den Zweck, den bestehenden (IST-)Zustand zu erfassen und gestützt darauf mögliche Verkehrs- und Sicherheitsmassnahmen - auch bezüglich der Einführung der Tempo-30-Zone - zu definieren bzw. zu empfehlen. Insofern sei das Verkehrsgutachten zu Recht (implizit)

von der bestehenden Strassenbreite der B.\_\_\_\_\_gasse von 6.50 m ausgegangen (S. 4 f. Ziff. 11).

Die gesetzlichen Verkehrsregeln (Art. 31 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01] vom 19.12.1958, Art. 32 Abs. 1 SVG; Art. 4 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11] vom 13.11.1962) zeigten auf, dass entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ein Kreuzen nicht zwingend möglich sein müsse. Sei auf schmaler Strasse das Kreuzen nicht möglich, so müsse gemäss Art. 9 VRV unter gleichartigen Fahrzeugen jenes zurückfahren, das sich näher bei einer Ausweichstelle befinde. Es gebe Strassen, bei welchen ein Kreuzen aufgrund der örtlichen Platz- bzw. Raumverhältnisse schwierig bis unmöglich sei. Ein solches Szenario werde wie dargelegt insbesondere mit Vortrittsregeln gelöst. Im Hinblick auf die Einführung der Tempo-30-Zone werde ein eingeschränktes (aber weiterhin mögliches) Kreuzen bewusst in Kauf genommen. Insbesondere werde mit der Beibehaltung der Parkfelder vor dem C.\_\_\_\_\_ eine Verkehrsberuhigung bewirkt, da besetzte Parkfelder für die betreffende Fahrspur als "Hindernisse" wahrgenommen werden können. Im Rahmen einer Tempo-30-Zone ist das Aufstellen bzw. die Beibehaltung von Hindernissen, mithin auch das Erschweren des Kreuzens, zulässig. Das Tiefbauamt versuche hierbei, das Fahrverhalten der Fahrzeugführer entsprechend zu lenken (S. 5 Ziff. 12). Noch einmal sei auch auf die Bestandesgarantie betreffend die Parkfelder hinzuweisen (S. 5 Ziff. 13). Was den befürchteten Rückstau anbelange, sei die Kreuzungsstelle beim C.\_\_\_\_\_ räumlich stark begrenzt. Es stelle sich keine wesentlich andere Ausgangslage als heute ein (5 f. Ziff. 14).

Die Norm VSS 40 201 sehe bei einer Bestandesgeschwindigkeit von 50 km/h eine Fahrbahnbreite von 5.50 m vor. Auf der B.\_\_\_\_\_gasse gelte derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer bestehenden Fahrbahnbreite von 4.70 m. Bereits heute reduzierten die Fahrzeugführer an dieser Stelle bzw. bei dieser Strassenbreite ihre Geschwindigkeit. Ein (erheblicher) Rückstau bilde sich hierbei nicht. Auch diesbezüglich zeige sich keine wesentlich andere Ausgangslage als heute (S. 6 Ziff. 15).

**3.3.2** Der Begegnungsfall Lastkraftwagen [LKW]/LKW oder PW/LKW ist in der Beschwerde kein Thema; hiervon geht der Beschwerdeführer soweit ersichtlich auch nicht aus. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die B.\_\_\_\_\_gasse auch von den öffentlichen Diensten, welche regelmässig auch LKW nutzen, bedient wird. Der Regierungsrat spricht entsprechend auch vom Begegnungsfall zweier Busse oder Lastwagen (vgl. vorstehend E. 1.2.2).

**4.1.1** Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen (Art. 108 Abs. 1 SSV). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c) oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann; dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV).

In Abweichung von diesen Vorgaben von Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG (Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV [in Kraft seit 1.1.2023]). Demgemäss (Art. 3 Abs. 4 SVG) können solche Zonen eingerichtet werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG ist in diesem Fall nicht erforderlich. Laut aktueller bundesgerichtlicher Rechtsprechung (Urteil 1C\_615/2021 vom 15.3.2024 E. 4.1) herrschen auf siedlungsorientierten Strassen aufgrund der Dimensionen, der Einrichtung und der Gestaltung der Strassen oft geringe Geschwindigkeiten schon bevor eine Temporeduktion angeordnet wurde. Die Erstellung eines Gutachtens stelle in solchen Fällen einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar, der nicht mit einem Mehrwert verbunden ist. Auch einzelne Abschnitte verkehrsorientierter Strassen, die in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen, müssten jedoch weiterhin nach den bisherigen Regeln (Art 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV) angeordnet werden.

**4.1.2** Laut Art. 22a Satz 1 SSV kennzeichnet das Signal "Tempo-30-Zone" Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Laut Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) vom 28. September 2001 (Stand 1.1.2023) können zwecks Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit neben anderen (vgl. Art. 4 sowie Art. 5 Abs. 1 und 2) nötigenfalls weitere Massnahmen ergriffen werden wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

**4.1.3** Das Tiefbauamt des Kantons Schwyz nennt in seinem "Merkblatt zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen" vom 2. Januar 2023 als Grundlagen und Leitfaden die aktuellen Fachdokumentationen 'Modell 30/50' und 'Tempo-30-Zonen' der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu, 2022).

Das BFU unterscheidet in der Fachbroschüre "Tempo-30-Zonen" (Nr. 2.355; Bern, 2023) zwischen dem übergeordneten Netz (verkehrsorientierte Strassen) und dem untergeordneten Netz (nicht verkehrsorientierte Strassen) (S. 5 f. Ziff. I, S. 7 Ziff. 2 und 3; vgl. auch Fachdokumentation 'Modell 30/50', S. 2 f. Ziff. 2.1 [je mit schematischer Illustration]). Nach der Begriffsbeschreibung des BFU besteht das übergeordnete Netz in der Regel aus den Kantons- und Gemeindestrassen mit Durchgangsverkehr bzw. stark befahrenen Gemeindestrassen (vgl. BFU-Forum Strassenverkehr, 9.11.2023, "Modell 30/50 der BFU: Eine ausgewogene und differenzierte Lösung", S. 5). Strassen des übergeordneten Netzes eignen sich insbesondere dann für einen Einbezug in eine Tempo-30-Zone, wenn ein grosses, flächiges Querungsbedürfnis des Fuss- und Veloverkehrs besteht. Diese Voraussetzung ist insbesondere in Gebieten mit beidseitig dichter, geschäftlicher Nutzung und / oder bei Wohnnutzung oder attraktiven öffentlichen Anlagen wie Parks, Spielplätzen oder Gebäuden gegeben (S. 9 Ziff. III.1; vgl. 'Modell 30/50' S. 4 Ziff. 2.2.2). Das aus den nicht verkehrsorientierten Strassen bestehende untergeordnete Netz bilden in der Regel Quartierstrassen (S. 13 Ziff. IV.1; vgl. 'Modell 30/50' S. 5 Ziff. 2.3). Für das übergeordnete Netz ist das Gutachten das Kernstück der Arbeiten bei der Umsetzung von Tempo-30-Zonen; es muss den rechtlichen Grundlagen gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV entsprechen. Auf dem untergeordneten Netz ist kein Gutachten erforderlich. Für diese Strassen gilt die "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" (S. 20 Ziff. 2.1).

**4.1.4** Laut der Fachdokumentation 'Modell 30/50' (Nr. 2.458-2023/MS.014; S. 5 Ziff. 2.4) sollen auch auf dem übergeordneten Netz Tempo-30-Strassenabschnitte mit Gestaltungselementen ausgestattet werden. Bis zu einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 10'000 kann sich eine Einengung der

Fahrbahn auf 5.5 m bis 6 m eignen - ohne Markierung der Fahrbahnmitte - oder aber eine farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen (FGSO). Bei einem DTV von über 10'000 sind die betreffenden Strassenabschnitte mit entsprechenden Strassenraumgestaltungselementen zu versehen, z. B. mit einem Mehrzweckstreifen. Falls in einem Abschnitt der Tempo-30-Zone auf dem untergeordneten Netz immer noch zu schnell gefahren wird, sollen dort bauliche Verkehrsberuhigungselemente in Betracht gezogen werden. Dies können insbesondere auf Fahrbahnen mit mehr als 5.5 m Breite seitliche Einengungen oder ein Vertikalversatz sein.

**4.2.1** Zwischen Strassen mit verkehrs- bzw. siedlungsorientierter Ausrichtung unterscheidet auch die VSS Norm 40 040b (Projektierung, Grundlagen, Ziff. 5). Siedlungsorientierte Strassen werden als verkehrlich untergeordnete Strassen definiert, welche allen Verkehrsteilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen; neben Fahren sind auch Anhalten, Wenden und Güterumschlag zulässig. Für den leichten Zweiradverkehr ist im Allgemeinen keine besondere Regelung notwendig. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Bei der Projektierung sollen deshalb reduzierte Ausbaugrössen angewendet werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Jeder Benützer soll aufgrund der Gestaltung erkennen, dass er sich auf einer siedlungsorientierten Strasse befindet.

**4.2.2** Die VSS Norm 40 201 (Geometrisches Normalprofil) legt das Lichtraumprofil für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie die nötigen Zuschläge für deren Begegnung fest. Als Grundabmessung für einen Personenwagen werden 1.80 m (mit Anhänger 2.10 m) vorgegeben, für leichte Zweiräder (wie auch für Fussgänger mit oder ohne Kinderwagen) 0.60 m (Ziff. 3; zu den Grundabmessungen vgl. auch Anhang 1). Die VSS Norm 40 291 (Parkieren) nennt hingegen eine Breite der Fahrzeuge ohne Rückspiegel von 1.85 m (Ziff. 5.2). Der Beschwerdeführer seinerseits verweist (Beschwerdebeilage 1) auf sechs gängige Automarken mit Spurbreiten von 1'825 mm bis 1'900 mm sowie Gesamtbreiten von 2'040 mm bis 2'156 mm.

Der beidseitig zur Grundabmessung anzubringende horizontale Bewegungsspielraum beträgt bei Fussgängern und leichten Zweirädern normal 0.1 m, bei leichten Zweirädern in Steigungen 0.2 m (4 %) bis 0.4 m (8 % und mehr, vgl. Ziff. 6 Tab. 4), bei Personenwagen abhängig von der Geschwindigkeit 0.0 m bis 0.4 m (Ziff. 4 "Bewegungsspielraum"). Hinzu kommt ein Sicherheitszuschlag von 0.1 m bei Fussgängern, von 0.2 m bei leichten Zweirädern sowie bei Personenwagen (Ziff. 5). Das für Fussgänger erforderliche Lichtraumprofil beträgt horizontal also 1.0 m (vgl. Abb. 1), bei leichten Zweirädern 1.2 m, in Steigungen bis zu 1.8 m,

und bei Personenwagen (min.) 2.2 m bis (max.) 3.0 m. Bei Personenwagen kann bei einer Geschwindigkeit bis 20 km/h auf einen Bewegungsspielraum verzichtet werden, womit unter Berücksichtigung des Sicherheitsabstandes von 0.2 m ein Mindestlichtraumprofil von 2.20 m resultiert (Tab. 5). Bei Geschwindigkeiten von unter 30 km/h kann auf einen Gegenverkehrszuschlag von ansonsten (mind. 30 cm) verzichtet werden (Ziff. 7), ebenso in diesem Tempobereich bei Begegnungen mit leichten Zweirädern (Tab. 7). Um Gefährdungen und optische Einengungen zu vermeiden, sollte für Leiteinrichtungen, Signale oder Abschränkungen eine zusätzliche lichte Breite von 0.20 m im Lichtraumprofil der Strasse vorgesehen werden. Sofern dies wirtschaftlich vertretbar ist, sollte aus psychologischen und gestalterischen Gründen möglichst eine über die minimalen Abstände hinausgehende Seitenfreiheit gewährt werden (Ziff. 9).

**4.2.3** Die VSS Norm 40 291 (Parkieren) führt als Grundsatz unter anderem an, dass der Parkierungsverkehr den Verkehrsfluss des öffentlichen Strassennetzes nicht in unzumutbarer Weise behindern darf, insbesondere nicht durch Manöver auf der Fahrbahn oder durch Rückstau bei Einfahrten (Ziff. 7 erstes Lemma). Parkieranlagen, deren Benutzung Manöver auf der Fahrbahn erfordern, sind in der Regel nur an siedlungsorientierten Strassen zulässig. Die Parkfelder können auf oder neben der Fahrbahn angeordnet werden. Parkfelder neben der Fahrbahn sind für den Verkehrsfluss, die Sicherheit der Velos und Fussgängerquerungen günstiger. Parkfelder auf der Fahrbahn können als Verkehrsberuhigungselemente dienen (Ziff. 9.1 mit Hinweis auf VSS Norm 40 213 Entwurf des Strassenraumes; Verkehrsberuhigungselemente). Längsparkfelder bedingen regelmässig ein Manövrieren auf der Fahrbahn (Ziff. 9.1 mit Abb. 2). Besondere Beachtung ist entsprechend bei dieser Situation den Konflikten beim Türöffnen zu schenken (Ziff. 9.2).

**5.1.1** Klarzustellen ist (noch einmal), dass es sich bei der B. \_\_\_\_\_ gasse um eine Kantonsstrasse handelt, die mit gegen 8'000 Fahrzeugen pro Tag (vgl. Verkehrsgutachten M. \_\_\_\_\_ S. 9) stark befahren ist und auch Durchgangsverkehr aufzunehmen hat. Sie entspricht denn auch der gesetzlichen Definition von § 5 Abs. 1 StraG, wonach Hauptstrassen im Sinne des StraG "Strassen mit Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonalen Bedeutung" sind.

Laut dem kommunalen Erschliessungsplan vom 26. September 2010 (letztmals nachgeführt mit Genehmigung RRB Nr. 687/2021 vom 31.8.2021) handelt es sich um eine Basiserschliessungsstrasse. Sie ist folglich dem übergeordneten Netz zuzuordnen und grundsätzlich als eine verkehrsorientierte Strasse zu betrachten. Hieran kann auch der ihr durchaus zuzubilligende Charakter einer gewissen Siedlungsorientierung (im fraglichen Bereich beidseitige geschäftliche

und öffentliche [Schule] Nutzung wie auch Wohnnutzung) nichts ändern (zur grundsätzlich graduellen Natur der Abgrenzung zwischen nicht verkehrsorientierten und verkehrsorientierten [Neben-]Strassen vgl. Urteil BGer 1C\_615/2021 vom 15.3.2024 E. 6.5 mit Hinweisen). Im Verkehrsgutachten M.\_\_\_\_\_ wird entsprechend zu Recht von einer "Kantonsstrasse mit dem Charakter einer siedlungsorientierten Hauptverkehrsstrasse, welche jedoch auch eine bedeutende verkehrliche Funktion als Ein- und Ausfallsachse für das Zentrum von Schwyz hat" gesprochen (S. 4 Ziff. 1), womit auch eine Pflicht zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens bestehe (vgl. vorstehend E. 4.1.1).

Laut dem vorerwähnten Urteil BGer 1C\_615/2021 vom 15. März 2024 (E. 5.1) wirkt die erleichterte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gleichsam als Reflex der Einordnung als nicht verkehrsorientierte Strasse. Entsprechend habe sich das Gutachtenserfordernis nach der geplanten und nicht nach der bisherigen Einordnung der Strasse zu richten. Vorliegend bestehen keine objektiven Anhaltspunkte dafür, dass die B.\_\_\_\_\_gasse auf den fraglichen rund 360 m zu einer reinen siedlungsorientierten Strasse umqualifiziert werden sollte. Zwar hat der Regierungsrat auch argumentiert (vgl. vorstehend E. 3.1), das neue Geschwindigkeitsregime könne - als positiver Effekt - eine gewisse Verkehrsverlagerung auf die Umfahrungsstrasse bewirken. Hierbei handelt es sich indes um eine blosser Vermutung/Hoffnung; eine konkrete strassenplanerische Neukonzipierung des Verkehrsregimes mit klarer siedlungsorientierter und verkehrsorientierter Neuausrichtung der vom Regierungsrat angesprochenen Strassen ist damit nicht verbunden.

**5.1.2** Das Gutachten M.\_\_\_\_\_ äussert sich unter anderem zu den bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefiziten (S. 11 Ziff. 4). Die B.\_\_\_\_\_gasse verfüge über einen breiten Strassenquerschnitt und auf beiden Strassenseiten über ein durchgehendes Trottoir. Bei einem Geschwindigkeitsniveau von über 45 km/h bestehe die Gefahr, dass eine reduzierte Geschwindigkeit nicht genügend eingehalten werde, wenn sie nur signalisiert werde. Gleichzeitig müsse, da es sich um eine Kantonsstrasse handle, aber auch ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet werden. Es gelte daher eine gute Balance zwischen genügend Widerstand zur Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus und einem ausreichenden Verkehrsfluss zu finden. Der Verkehrsfluss solle nicht unnötig gestört werden, damit die B.\_\_\_\_\_gasse ihre Funktion weiterhin wahrnehmen und das Verkehrsaufkommen bewältigen könne. Entlang der B.\_\_\_\_\_gasse seien entlang der Strassenränder zahlreiche Längsparkfelder vorhanden. Diese lägen teilweise in Parkbuchten und teilweise im Strassenraum, so dass sie den Strassenquerschnitt einschränkten und die Fahrzeuge beim Kreuzen langsamer fahren müssen.

ten. Das Kreuzen zweier Personenwagen sei dann möglich, während es bei breiteren Fahrzeugen durch das Abwarten des Gegenverkehrs zu Wartezeiten komme.

Unter "Ziele" (S. 12 Ziff. 5) wird mit Blick auf die Verhältnismässigkeit einer Zone-30 km/h unter anderem dargelegt, im nordwestlichen Abschnitt der B.\_\_\_\_\_gasse, im Bereich des Schulhauses B.\_\_\_\_\_gasse und der Musikschule, sei der Strassenquerschnitt eher breit. Die gemessenen Geschwindigkeiten am Querschnitt kurz danach lägen im Bereich von 50 km/h. Es seien deshalb bauliche Massnahmen erforderlich, damit die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden könne. Die geplanten Anpassungen am Strassenquerschnitt, insbesondere die Querungsstelle mit Fussgängerstreifen und Mittelinsel, sowie die weiteren Massnahmen im Rahmen der Umgestaltung seien aus diesem Grund verhältnismässig. Mit der Einführung einer Tempo 30-Zone würden nicht nur einzelne punktuelle Sicherheitsdefizite behoben oder entschärft, sondern die Sicherheit und Aufenthaltsqualität könne insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr im gesamten Perimeter erhöht werden. Eine Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten werde nicht als zweck- und verhältnismässig erachtet.

Schliesslich werden auch Ausführungen zu den Tempo 30-Massnahmen gemacht (S. 13 Ziff. 6). Damit die Breite der Trottoirs erhöht und eine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus an das neue Geschwindigkeitsregime erreicht werden könne, soll die Fahrbahnbreite reduziert werden. Aufgrund der neuen Strassenbreite verleite es die Fahrzeuglenkenden nicht dazu, bei Gegenverkehr den Zweiradverkehr zu überholen. Die Parkfelder werden neu mehrheitlich auf die Ebene "Gehweg" gesetzt und seien grundsätzlich kein Bestandteil der Fahrbahn mehr. Durch diese neue Anordnung könne der Verkehrsfluss verbessert werden. Das Parkplatzangebot bei der G.\_\_\_\_\_schule (F.\_\_\_\_\_ ) werde mit zwei Längsparkfeldern beibehalten. Die Längsparkfelder entlang der C.\_\_\_\_\_mauer des C.\_\_\_\_\_, welche sich weiterhin auf der Fahrbahn befänden, würden auf fünf Parkfelder reduziert, und ein Parkfeld werde zugunsten eines breiteren Gehwegs aufgehoben.

Soweit ersichtlich werden im Gutachten weder konkrete metrische Angaben zur bestehenden (Strassen-/Fahrbahn-/Trottoirbreite; Dimensionierung der Parkplätze) noch zur geplanten Situation gemacht.

**5.2** Zutreffend ist, dass die VSS-Normen im Wesentlichen Richtschnur- bzw. Leitplankencharakter haben. Das Bundesgericht würdigt die VSS-Normen in ihrer ständigen Rechtsprechung lediglich als Hilfsmittel für die Prüfung der sich bei der Abklärung des öffentlichen Interesses stellenden Frage, ob eine bestimmte Anlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt (vgl. BGE 94 I 138 E. 2.b).

Namentlich sind sie nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Behörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (zum Ganzen: BGE 136 III 130 E. 3.2; Urteile BGer 1C\_153/2021 vom 12.4.2022 E. 2.8; 1C\_178/2014 vom 2.5.2016 i.Sa. A.AG vs. Gemeinderat Schwyz E. 3.4; 1C\_597/2014 vom 1.7.2015 E. 4.1 [Rotenfluebahn]; 1C\_667/2017 vom 18.6.2018 i.Sa. W. vs. Gemeinderat Arth, E. 2.1). Ebenso sind gemäss Bundesgericht (Urteil 1C\_382/2008 vom 5.2.2009 E. 3.2) in der Regel die VSS-Normen heranzuziehen, soweit der Ausbaustandard von Strassen zu beurteilen ist, ebenfalls ohne dass sie allzu schematisch und starr gehandhabt werden dürfen.

**5.3.1** Die Beibehaltung der fünf Parkplätze beim C. \_\_\_\_\_ hat zur Folge, dass die Fahrbahnbreite zwischen QP 15 und QP 16 unvermittelt von 6.0 m (je 3 m) auf insgesamt 4.40 m (3.0 m bergseitig; 1.4 m talseitig bei den Parkplätzen) reduziert wird. Diese Verengung erstreckt sich bis zum QP 18 über die Länge der fünf Parkplätze, also über rund 25 m, und weitet sich anschliessend wieder auf die insgesamt (mindestens) 6.0 m aus.

**5.3.2** Vorab ist festzuhalten, dass Parkplätze, welche ein Manövrieren auf der Fahrbahn erfordern, in der Regel nur an siedlungsorientierten Strassen zulässig sind (vgl. vorstehend E. 4.2.3). Wie dargelegt, kommt der B. \_\_\_\_\_ gasse als Kantonsstrasse trotz der ihr neu zugeordneten Siedlungsorientierung nach wie vor eine wichtige Komponente einer Verkehrsorientierung zu. Dass seitliche Parkplätze vom durchschnittlichen Automobilisten ein Manövrieren abverlangen, kann nicht ernsthaft in Abrede gestellt werden. Die Zulassung von Parkplätzen im Strassenraum erweist sich vorliegend daher schon im Grundsatz als problematisch.

**5.3.3** Die dargelegte vorgesehene (plötzliche) abrupte Verengung steht offenkundig im Widerspruch zu den Hauptzielen des Verkehrskonzepts (vgl. vorstehend E. 1.1). Dieses sieht zwar im Zeichen der Verbesserung der Verkehrssicherheit - namentlich des Radverkehrs - die Verschmälerung der Fahrbahn vor; diese beschränkt sich jedoch auf eine Reduktion auf (insgesamt) 6.0 m. Zum andern soll ebenfalls im Zeichen der verbesserten Verkehrssicherheit zwischen dem fahrenden und dem ruhenden Verkehr ein Sicherheitsabstand von 0.50 m vorgesehen werden. Inwiefern mit einer Reduktion der Fahrbahnbreite auf 4.40 m, was selbst gegenüber dem bereits knappen Ist-Zustand (4.70 m; vgl. Vernehmlassung des BauD S. 6 Rz. 15) noch eine zusätzliche Reduktion bedeutet, im Verbund mit dem Verzicht auf einen Sicherheitsabstand dieses Ziel verwirklicht werden kann, ist weder bei einer abstrakten noch konkreten Betrachtung

nachvollziehbar. Das gleiche gilt mit Blick auf das Postulat, dass mit der Sanierung der B.\_\_\_\_\_gasse keine Reduktion der Leistungsfähigkeit der Strasse einhergehen soll.

**5.3.4** Eine theoretische Fahrbahnbreite von 4.40 m in Anlehnung an die Vorgaben der VSS Norm 40 201 sowie in Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse und der Funktion der Strasse mit einem DTV von immerhin 8'000 Fahrzeugen ist ungenügend. Wird von einer realistischen PW-Breite von (mind.) 1.85 m ausgegangen, erfordert das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ohne Bewegungsspielraum und unter Verzicht auf einen Gegenverkehrszuschlag bereits (mind.) 4.5 m. Es darf auch als notorisch gelten, dass die für den Schwerverkehr gesperrte B.\_\_\_\_\_gasse immerhin regelmässig auch von Fahrzeugen mit Anhängern, Lieferwagen und Kleinbussen befahren wird, mit Breiten von normgemäss 2.10 m oder mehr (vgl. VSS Norm 40 201 Anhang 1). Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung darf angenommen werden, dass das geplante P.\_\_\_\_\_ im Q.\_\_\_\_\_ einen dichteren Busfahrplan zur Folge haben wird, was ebenfalls zusätzliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zeitigen wird, wobei neben der LSA gerade auch die strittige Verengung erschwerend ins Gewicht fallen dürfte.

Dem Beschwerdeführer ist beizupflichten (Beschwerde S. 3), dass überdies und realistischerweise auch die Rückspiegel der fahrenden wie der parkierten Fahrzeuge zu berücksichtigen sind (vgl. vorstehend E. 4.2.2 und E. 3.2.2), womit die Fahrbahnbreite zusätzlich verengt wird. Hinzuweisen ist auch auf den Mitbericht des Sicherheitsdepartements vom 24. Oktober 2023 (act. 2.3; S. 1 wie auch S. 2), womit vorbehaltlos festgehalten wird, dass zwischen dem fahrenden und dem ruhenden Verkehr ein Sicherheitsabstand von 0.50 m eingeplant werden soll.

**5.3.5** Für die (faktische) Herabsetzung der Geschwindigkeit auf ungefähr 20 km/h (vgl. Vernehmlassung BauD S. 4 Ziff. 10) oder sogar darunter besteht vorliegend weder eine rechtliche Grundlage noch eine sachliche Not. Zum einen wirkt neben der Signalisation der Höchstgeschwindigkeit die Mittelschutzinsel samt dem - in der 30 km-Zone grundsätzlich nicht zu markierenden - im Zeichen der Sicherheit der Schulkinder vorgesehenen Fussgängerstreifen rund 50 m vor der fraglichen Verengung verkehrsberuhigend. Zum andern müsste das die Geschwindigkeit limitierende Element sinnvollerweise wohl im ersten Bereich der 30 km-Zone eingebaut werden. Die Auffassung, die Sinnhaftigkeit einer verkehrsberuhigenden Massnahme erst beim C.\_\_\_\_\_ ergebe sich aus der dort beginnenden dicht bebauten Siedlungsstruktur, scheint jedenfalls nicht zwingend

angesichts des unmittelbar davor situierten Schulhauses mit erhöhter Publikumsfrequenz.

Es ist also fraglich, ob sich der Verzicht auf die Anrechnung eines Bewegungsspielraums vertreten lässt. Ein Kreuzen zweier Fahrzeuge dürfte nur unter Anwendung grosser Sorgfalt und entsprechend minimiertem Tempo möglich sein. Hiervon geht offensichtlich vernehmlassend auch das Baudepartement aus (vgl. vorstehend E. 3.3.1), wenn es sogar darauf hinweist, dass dasjenige Fahrzeug zurückfahren muss, welches sich näher bei einer Ausweichstelle befindet.

**5.3.6** Was die Fahrbahnbreite anbelangt, kann ergänzend und vergleichsweise auf die Vorgaben anderer Gemeinden hingewiesen werden. Beispielsweise sieht Art. 9 Abs. 3 i.V.m. Anhang D des Baureglements der Gemeinde Freienbach vom 28. November 1993 für Wohnzonen bis 300 PW bzw. ab 300 PW Fahrbahnbreiten von 4.50 m bzw. 5.40 m zuzüglich jeweils ein Trottoir mit einer Breite von 1.80 m vor. Art. 22 des Strassenreglements der Gemeinde Arth (StrR) vom 4. Januar 1983 kennt für Sammelstrassen (gemäss Art. 6 StrR nehmen Sammelstrassen den Verkehr von Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen auf und führen ihn dem übergeordneten Verkehr zu) eine Fahrbahnbreite von 6 m und in der Regel beidseitige Trottoirs von je 2 m. Gemäss Art. 36 Abs. 2 des kommunalen Baureglements Morschach vom 26. September 1997 sollen Erschliessungsstrassen in der Regel eine Fahrbahnbreite von 4.5 m und eine Trottoirbreite von 1.5 m aufweisen; bei entsprechend höherer Verkehrsbelastung können höhere Anforderungen gestellt werden.

Unbesehen der Frage, wie weit diesen kommunalen Vorgaben angesichts der konkreten lokalen Verhältnisse in den jeweiligen Gemeinden tatsächlich nachgelebt werden kann, spricht dies ebenfalls deutlich dafür, dass die strittige Verengung auf 4.40 m bei einer Kantonsstrasse nicht vertretbar ist, wenn eine andere Lösung in Frage kommt.

**5.4** Fraglich scheint auch bzw. unwahrscheinlich ist, dass die geplante Verengung die Verkehrssicherheit namentlich für die Velofahrer erhöhen wird. Die Vorinstanz sieht diese Verbesserung der Sicherheit darin, dass ein Velofahrer angesichts der Verengung nur noch überholt werden kann, wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist. Richtig ist zwar, dass angesichts des schwierigen, wenn überhaupt möglichen, Kreuzens zweier PWs ein gleichzeitiges Überholen eines Velofahrers ausser Betracht fällt. Indes kann hierin keine Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen werden, da auf dem gesamten übrigen Bereich solche parallelen Verkehrsmanöver bei Fahrbahnbreiten von (mind.) je 3 m mehr oder weniger problemlos möglich bleiben. Bei Gegenverkehr wird es hingegen

zwangsläufig der (namentlich dorfeinwärts) fahrende Velofahrer sein, der infolge der abrupten Einengung der Fahrbahn zu einem Anhalten oder allenfalls Ausweichmanöver (auf das Trottoir) gezwungen sein wird. Das Argument der erhöhten Verkehrssicherheit erweist sich als Scheinargument und steht im Widerspruch zur richtigen Auffassung, dass die Sicherheit, wie erwähnt, insbesondere durch einen Sicherheitsabstand (von 0.5 m) gegenüber dem ruhenden Verkehr zu bewerkstelligen ist. In diesem Sinne hat sich auch der Gemeinderat geäußert (GRB Nr. 237 vom 20.10.2023 [BauD-act. 2.6]), wonach die Parkfelder auf Trottoirniveau angehoben und "wo möglich 50 cm vom Strassenrand zurückversetzt werden" sollen, wodurch "der Konflikt zwischen ruhendem und fahrendem Verkehr (insbesondere Radverkehr) reduziert" werde (S. 1 lit. B).

**5.5** Die fragliche Verengung lässt sich auch nicht mit den Vorgaben der Fachdokumentation 30/50 vereinbaren (vgl. vorstehend E. 4.1.4). Für Strassenabschnitte des übergeordneten Netzes werden Gestaltungselemente zwecks Einengung der Fahrbahn auf 5.5 m bis 6.0 m in Betracht gezogen; für Strassenabschnitte auf dem untergeordneten Netz nur, wenn trotz Tempolimitierung weiterhin zu schnell gefahren wird und dies insbesondere auch nur bei Fahrbahnbreiten von mehr als 5.5 m.

**5.6** Im Zusammenhang mit den fraglichen fünf Parkfeldern wird auch auf die Bestandesgarantie hingewiesen; zudem werde der Erhalt auch von Geschäftsinhabern im nahen Umfeld sowie von Anstössern begrüßt (angefochtener RRB S. 14 f. Ziff. 2; Vernehmlassung BauD S. 5 f. Ziff. 13 und Ziff. 16). Die jeweils gewählten Formulierungen ("die bestehenden Parkfelder ... werden im Sinne der Bestandesgarantie ..."; "im Hinblick auf eine bestimmte Bestandesgarantie") lassen jedoch auf eine geringe diesbezügliche Gewissheit schliessen. Bei anderen Parkfeldern, die infolge einer Unvereinbarkeit mit der Gewährleistung der Verkehrssicherheit aufgehoben werden, sollen die betroffenen Grundeigentümer jedenfalls ihr Einverständnis gegeben haben (angefochtener RRB S. 14 Ziff. 2).

**5.7** Zusammenfassend erweisen sich die Bedenken des Beschwerdeführers somit als begründet. Das Festhalten an den fünf Parkplätzen beim C. \_\_\_\_\_ in der bestehenden bzw. vorliegend geplanten Art ist mit den Zielsetzungen der Sanierung und Umgestaltung der B. \_\_\_\_\_gasse nicht zu vereinbaren, dies zumal vor dem Hintergrund, dass der B. \_\_\_\_\_gasse trotz der ihr (neu) zugeordneten Funktion als siedlungsorientierte Strasse nach wie vor eine bedeutende, wenn nicht vorrangige verkehrliche Funktion zuzuschreiben ist. Die Fahrbahnbreite von 4.40 m erweist sich gemessen an den massgebenden VSS-Normen wie auch in Berücksichtigung der konkreten örtlichen Begebenheiten als knapp

bzw. ungenügend. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, namentlich für den Veloverkehr, kann darin nicht erkannt werden. Ebenso kann nicht gesagt werden, dass durch die Parkplätze, denen an und für sich durchaus eine verkehrsberuhigende bzw. -verlangsamende oder -bremsende Wirkung zukommen kann, der Verkehrsfluss verbessert wird; das Gegenteil dürfte der Fall sein.

**5.8** Die aktenkundigen Angaben und Unterlagen erlauben die vorstehende Beurteilung und die gezogenen Schlüsse. Für das vorliegende Verfahren erübrigt sich die Einholung eines (neuen) Gutachtens. Ein solches dürfte sich indes mit Blick auf die Abklärung der Möglichkeiten (Reduktion des Trottoirs zu Gunsten einer breiteren Fahrbahn; ganze oder teilweise Aufhebung der fünf Parkplätze; Drittvarianten), welche den Zielsetzungen der Sanierung und Umgestaltung gerecht werden, möglicherweise aufdrängen. Indes scheint es sinnvoll, wenn sich ein Gutachten betreffend die Einführung einer Tempo-30-Zone nicht nur auf den Ist-Zustand beschränkt, sondern gerade auch die Konsequenzen einer Einführung der Tempo-30-Zone mit Blick auf den Soll-Zustand konkret beurteilt (vgl. vorstehend E. 5.1.1). Erst so dürften sich die Fragen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses unter dem geplanten Verkehrsregime mit der gebotenen Zuverlässigkeit abschätzen lassen.

**5.9** Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass spätestens ein Jahr nach der Realisierung einer Tempo-30- oder Begegnungszone zu überprüfen ist, ob die angestrebten Ziele erreicht worden sind (vgl. BFU, "Modell 30/50" S. 5 Ziff. 2.4; "Tempo-30-Zonen" S. 24 Ziff. 4; Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.), Broschüre "innerorts Verkehrsberuhigung", 2003, S. 24 Ziff. 4).

**6.** Dem Verfahrensausgang entsprechend gehen die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- zu Lasten des Kantons (§ 72 Abs. 2 VRP). Der obsiegende, indes nicht beanwaltete Beschwerdeführer hat praxisgemäss keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (vgl. statt Vieler VGE II 2021 30 vom 19.5.2021 E. 5.2.2; VGE III 2011 189 + 191 vom 18.4.2012 E. 3; VGE 375/99 vom 1.9.1999 lit. C).

## **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:**

1. In Gutheissung der Beschwerde wird der angefochtene RRB Nr. 700/2024 vom 17. September 2024 aufgehoben. Die Sache wird im Sinne der Erwägungen (insbesondere E. 5.7 f.) zur Neuurteilung an den Regierungsrat zurückgewiesen.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- werden dem Kanton auferlegt. Auf die kantonsinterne Verrechnung wird verzichtet. Der Beschwerdeführer hat am 18. Oktober 2024 einen Kostenvorschuss in gleicher Höhe geleistet, der ihm aus der Gerichtskasse zurückzubezahlen ist.
3. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
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 Rechtschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde\* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).
5. Zustellung an:
  - den Beschwerdeführer (R)
  - den Regierungsrat (EB)
  - das Baudepartement (EB)
  - sowie das kantonale Amt für Raumentwicklung (EB).

Schwyz, 17. Januar 2025

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die a.o. 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: 24. Januar 2025