

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2024 205

Entscheid vom 18. Juni 2025

Besetzung

Dr.iur. Jeremias Fellmann, Vizepräsident
Monica Huber-Landolt, Richterin
lic.iur. Karl Gasser, Richter
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger, Gerichtsschreiberin

Parteien

1. A. _____,
2. B. _____,
Beschwerdeführer,

gegen

1. **Bezirksrat Küssnacht**, Seeplatz 2/3, Postfach 176,
6403 Küssnacht,
2. **Tiefbauamt**, Postfach 1251, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,

Gegenstand

Strassenverkehrsrecht (Verkehrsordnung)

Sachverhalt:

A. Das Tiefbauamt des Kantons Schwyz hat mit Verfügung vom 18. Juni 2024 die vom Bezirksrat Küssnacht am 24. April 2024 beschlossenen Verkehrsanordnungen auf der Haltikerstrasse sowie in den angrenzenden Quartieren wie folgt genehmigt:

1. (...)

a. "Tempo-30-Zone" (SSV Signal Nr. 2.59.1 und 2.59.2) auf folgenden Strassen:

- Haltikerstrasse, im Abschnitt zwischen der Bahnhofstrasse und Grundstück KTN 3616
- Haldenweg
- Im Ländli
- Ländlihöhe
- Chliarniweg, Abschnitt Haltikerstrasse bis Abzweigung Jaistweg
- Jaistweg
- Ginsterweg
- Grossarniweg, Abschnitt Haltikerstrasse bis Parkieranlage KTN 2458
- Allmigstrasse, Abschnitt Haltikerstrasse bis KTN 2193
- Gloritobelweg
- Obergsteigweg
- Chaletweg

b) Aufhebung. Die mit Verfügung des Tiefbauamtes des Kantons Schwyz vom 16. Januar 2007 verfügte und im Amtsblatt vom 19. Januar 2007 publizierte Verkehrsordnung "Stop" (SSV-Signal Nr. 3.01) auf dem Chliarniweg, Grundstücke KTN 1789/3536, in die vortrittsberechtigten Haltikerstrasse, Grundstück KTN 1220, wird aufgehoben.

2. Die beiden Verkehrsgutachten "Haltikerstrasse" und "Angrenzende Quartierstrassen Haltikerstrasse", (...) vom 18. Januar 2024 sowie der Signalisations- und Massnahmenplan bilden Bestandteil dieser Genehmigung. (...).

Die Genehmigung des Beschlusses wurde im Amtsblatt Nr. 25 vom 21. Juni 2024 publiziert (S. 1535 f.).

B. Gegen diese Verkehrsanordnung erhoben u.a. A._____ und B._____ (sowie weitere ca. 148 Mitunterzeichner) am 11. Juli 2024 beim Regierungsrat des Kantons Schwyz gemeinsam Beschwerde mit den Anträgen:

- Auf der Haltikerstrasse ist keine Tempo-30-Zone oder Tempo 30 zu verfügen.
- Alle bestehenden Fussgängerstreifen sind unverändert zu erhalten.

- Auf dem gesamten Strassenstück ist kein Rechtsvortritt einzurichten.
- Die Verbesserung der Warteräume bei den Bushaltestellen soll im Einvernehmen mit den Anrainern verbessert werden.
- Auf den weiteren einbezogenen Quartierstrassen ist Tempo 30 nur dort zu verfügen, wo dies insofern Sinn macht, als die bauliche Situation ein schnelleres Fahren ermöglicht.
- Bei der gesamten Umsetzung ist insbesondere der auch nach SSV verlangten Verhältnismässigkeit (auch bezüglich des Finanzaufwandes) Nachachtung zu verschaffen.

Mit Beschluss Nr. 844/2024 vom 19. November 2024 (Versand 26.11.2024) hat der Regierungsrat die Beschwerde abgewiesen unter Kostenfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

C. Gegen diesen Regierungsratsbeschluss erheben A._____ und B._____ mit Eingabe vom 15. Dezember 2024 fristgemäss Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit dem Antrag:

Die Beschränkung auf Tempo 30 sowie die vorgesehenen baulichen Massnahmen sind abzulehnen. Der Bezirk Küssnacht ist anzuweisen, nötigenfalls punktuell verhältnismässige, sicherheitsfördernde und wirtschaftliche Massnahmen umzusetzen (z.B. Markierung der Einmündung Chliarniweg als Trottoirüberfahrt, Schallschutzfenster u.a.).

D. Der Bezirksrat Küssnacht beantragt mit Schreiben vom 23. Dezember 2024 die Abweisung der Beschwerde unter Verzicht auf eine Vernehmlassung.

Das Sicherheitsdepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 14. Januar 2025 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

Die Beschwerdeführer äussern sich dazu mit Stellungnahme vom 16. Februar 2025.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1. Die Rechtsmittelbefugnis (§ 37 Abs. 1 Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRP; SRSZ 234.110 vom 6.6.1979) der Beschwerdeführer als Voraussetzung für einen Sachentscheid (§ 27 Abs. 1 lit. d VRP) ist gegeben. Beide Beschwerdeführer sind Eigentümer von Liegenschaften im Perimeter der geplanten Tempo-30-Zone und damit von der geplanten Verkehrsregelung auf der Haltikerstrasse besonders betroffen. Es kann diesbezüglich auf die korrekten Ausführungen im angefochtenen Beschluss verwiesen werden (E. 2). Die Rechtsmittelbefugnis sowie

die übrigen Entscheidungsvoraussetzungen sind im Übrigen unbestritten. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

2. Die Beschwerdeführer beantragen einen Augenschein. Der Entscheid darüber, ob ein Augenschein angeordnet wird, steht im pflichtgemässen Ermessen der zuständigen Behörde. Eine dahin gehende Pflicht besteht nur, wenn die tatsächlichen Verhältnisse auf andere Weise nicht abgeklärt werden können (vgl. Urteile BGer 1C_582/2018 vom 23.12.2019 E. 2.4; 1C_313/2015 und 1C_317/2015 vom 10.8.2016 E. 2.2 m.H.).

Die Situation entlang der Haltikerstrasse ergibt sich aus den aufgelegten Plänen inklusive dem 'Technischen Bericht'. Zudem ergibt sie sich aus den Gutachten, den darin enthaltenen Plänen und photographischen Darstellungen sowie aus den öffentlich zugänglichen elektronischen Karten (gis.sz.ch, vgl. Urteil BGer 1C_593/2020 vom 12.5.2021 E. 2.1). Inwiefern ein Augenschein zusätzliche Erkenntnisse erbringen soll, ist nicht ersichtlich.

3. Die Beschwerdeführer beanstanden die vom Bezirksrat Küssnacht beschlossene Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich der Haltikerstrasse und der angrenzenden Quartierstrassen, wobei allerdings die für die Quartierstrassen vorgesehenen Massnahmen nicht substantiiert gerügt werden. Die Beschwerdeführer beziehen sich in ihrer Beschwerde ausschliesslich auf die für die Haltikerstrasse vorgesehenen Verkehrsanordnungen. Sie machen geltend, die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Haltikerstrasse seien nicht erfüllt. Gefahrenstellen könnten dadurch nicht entschärft werden. Die Strasse sei entgegen der Ansicht der Vorinstanzen nicht zu schmal für eine Begegnung zwischen zwei LKW's bei Tempo 50. Die vorgesehenen Verengungen würden dem Grundsatz der Verflüssigung des Verkehrs und dem Lärm- sowie Umweltschutz widersprechen. Vermehrtes Anfahren auf dem steilen Strassenstück führe zu mehr Lärm. Auch würden LKW's bei Tempo 30 niedertouriger fahren, was ebenfalls zu mehr Lärm führe. Entgegen den Ausführungen im Regierungsratsbeschluss hätten sich innert fünf Jahren auch nicht acht Unfälle auf der Haltikerstrasse ereignet, sondern diese Unfälle hätten im Zeitraum von 12 Jahren stattgefunden. Die meisten Unfälle hätten sich gemäss Ansicht der Beschwerdeführer auch bei Tempo 30 ereignet. Die Sicherheit der Fussgänger werde nicht verbessert, mit der Aufhebung von zwei Fussgängerstreifen werde sie vielmehr verschlechtert. Die Übergänge bildeten Teil des Schulweges für die Kinder des ganzen Quartiers. Auf dem Fussgängerstreifen hätten sie Vortritt. Müssten die Kinder als Nicht-Vortrittsberechtigte die Strasse überqueren, sei dies deutlich weniger sicher. Insbesondere jüngere Schulkinder könnten die Strasse nur sicher

überqueren, wenn das Fahrzeug anhalte. Bei Tempo 30 müssten die Kinder eine Lücke abwarten. Der Fussgängerstreifen beim Obergsteigweg sei deshalb unbedingt zu belassen. Auch die vorgesehenen baulichen Veränderungen werden beanstandet. Die Verengungen der Fahrbahn führten dazu, dass Fahrzeuge nicht mehr kreuzen könnten. Insgesamt werde die Sicherheit durch die Einführung der Tempobeschränkung verschlechtert, indem Fussgängerstreifen aufgehoben und die Verengungen zu einer Gefährdung der Fahrradfahrer führe. Eine Lärmverminderung und Luftverbesserung könne nicht belegt werden.

4.1 Gemäss Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) vom 18. April 1999 erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Er übt die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung aus; er kann bestimmen, welche Durchgangsstrassen für den Verkehr offen bleiben müssen (Art. 82 Abs. 2 BV). Der Bund regelt den Strassenverkehr im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und in den gestützt darauf erlassenen Verordnungen. Auf Strassen, die von den Kantonen dem Verkehr übergeben wurden, gilt das Strassenverkehrsrecht des Bundes. Die Kantone und die Gemeinden sind nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu beschränken (BGE 150 II 444 E. 3.1 m.H. auf BGE 130 I 134 E. 3.2). Die Kantone dürfen gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG einzig für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen (Satz 1). Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen, unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Satz 2). Die Kantone bzw. die von den Kantonen ermächtigten Gemeinden können unter anderem den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagen oder zeitlich beschränken, wobei Fahrten im Dienste des Bundes gestattet bleiben (Art. 3 Abs. 3 SVG). Ausserdem können sie für bestimmte Strassen aus gewissen Gründen sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen erlassen (Art. 3 Abs. 4 SVG; zum Ganzen: BGE 150 II 444 E. 3.1).

4.2 Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung vom 13.11.1962 [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zuständige Behörde kann innerorts tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone anordnen (Art. 108 Abs. 5 lit. d und lit. e der Signalisationsverordnung vom 5.9.1979 [SSV; SR 741.21]). Das Signal "Tempo-30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, in denen besonders

vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a SSV). Es handelt sich dabei um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 150 II 444 E. 3.2 m.H. auf BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest (Art. 108 Abs. 6 SSV).

4.3 Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b), es kann damit auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden (lit. c) oder es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Die in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründe sind alternativ und damit je für sich genügend (BGE 150 II 444 E. 6.4).

4.4 Art. 32 Abs. 3 SVG sieht vor, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde grundsätzlich bzw. unter Vorbehalt von durch den Bundesrat vorgesehenen Ausnahmen nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden kann. Art. 108 Abs. 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, wobei insbesondere zu prüfen ist, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Als bundesrätliche Ausnahme im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG schreibt der auf den 1. Januar 2023 in Kraft getretene Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV (AS 2022 498) kein solches Gutachten für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen mehr vor. Auch die Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 3.4741.213.3; nachfolgend: ZonenV UVEK) wurde entsprechend angepasst (AS 2022 499). Allerdings betrifft diese Ausnahme nur "nicht verkehrsorientierte" Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV in der seit 1. Januar 2023 in Kraft stehenden Fassung [AS 2022 498]). Mit dem Verzicht auf das Erfordernis eines Gutachtens für nicht verkehrsorientierte Strassen wurde eine verfahrensrechtliche Nebenbestimmung abgeschafft; das Verfah-

ren zur Einführung einer Tempo-30-Zone wurde dadurch leicht abgeändert und vereinfacht. Diese und die weiteren damit zusammenhängenden verfahrensrechtlichen Änderungen sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sofort und in vollem Umfang anwendbar (BGE 150 II 444 E. 3.3.1 m.H.). Auch soweit es sich bei den per 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Normen um Änderungen des materiellen Rechts handelt, ergibt sich nichts anderes (BGE 150 II 444 E. 3.3.2 m.H.).

4.5 Für nicht verkehrsorientierte Strassen wurde auch in materieller Hinsicht eine Erleichterung eingeführt, indem sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Abweichung von Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG richtet (Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV). Für die mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone einhergehenden Geschwindigkeitsreduktion auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse müssen mithin keine qualifizierten Gründe bzw. öffentlichen Interessen im Sinne des Art. 108 Abs. 2 SSV mehr gegeben sein (BGE 150 II 444 E. 3.3.2). Vielmehr kann auf nicht verkehrsorientierten Strassen eine entsprechende funktionelle Verkehrsanordnung erlassen 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 (Art. 3 Abs. 4 Satz 1 SVG).

Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV in der seit dem 1. Januar 2023 geltenden Fassung (AS 2022 498) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (BGE 150 II 444 E. 6.5 m.H.). Die Einschränkung des Art. 2a Abs. 6 SSV in der bis 31. Dezember 2022 geltenden Fassung (AS 2001 2719), wonach ein Hauptstrassenabschnitt nur ausnahmsweise bzw. bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfe, wurde mithin aufgegeben. Bei verkehrsorientierten Strassen ist der Entscheid über die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit allerdings weiterhin gestützt auf ein Gutachten in Beachtung der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV im Rahmen einer Interessenabwägung zu prüfen, wobei die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV alternativ und damit je für sich genügend sind (BGE 150 II 444 E. 6.4).

4.6 Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse verbunden. Die zuständigen Behörden besitzen einen erheblichen Gestaltungsspielraum (vgl. BGE 136 II 539 E. 3.2 m.H.), der im Rahmen der gerichtlichen Kontrolle zu beachten ist.

Des Weiteren besteht der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (vgl. § 25 VRP). In Fachfragen dürfen die Verwaltungsbehörde und auch das Gericht allerdings nicht ohne triftige Gründe von Sachverständigengutachten abweichen (BGE 145 II 70 E. 5.5; 132 II 257 E. 4.4.1; 130 I 337 E. 5.4.2). Solche triftigen Gründe liegen etwa vor, wenn ein Gutachten Irrtümer, Lücken oder Widersprüche enthält (Urteil BGer 1C_595/2013 vom 21.2.2014 E. 4.1.1), der Gutachter nicht über hinreichende Sachkenntnisse sowie die erforderlichen Unterlagen verfügt, wenn der Gutachter die ihm gestellten Fragen nicht beantwortet oder seine Erkenntnisse nicht begründet hat (Plüss in: Kommentar VRG, 3.A., § 7 Rz 146 f.). Solche triftigen Gründe liegen des Weiteren vor, wenn die Fachmeinung auf unzureichenden oder falschen tatsächlichen Verhältnissen beruht oder Widersprüche zu den erörterten Grundlagen, zum wissenschaftlichen Schrifttum oder zu anderen Gutachten oder Fachansichten bestehen (vgl. BGE 125 V 351 E. 3b/aa; Daum in: Kommentar zum bernischen VRPG, 2.A., Art. 19 Rz 38 m.H.).

5.1 Verkehrsorientierte Strassen sind gemäss Art. 1 Abs. 9 SSV alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Die Haltikerstrasse hat Verbindungsfunktion (vgl. § 4 ff. Strassenverordnung, StraV; SRSZ 442.111, Anhang); das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt bei 5'000 – 6'000 Motorfahrzeugen (DTV, vgl. Verkehrsgutachten Haltikerstrasse, S. 9). Sie ist unstreitig eine verkehrsorientierte Strasse im Sinne von Art. 1 Abs. 9 SSV (Verfügung des Tiefbauamtes S. 3). Die in der angefochtenen Verkehrsanordnung einbezogenen aufgeführten Quartierstrassen sind demgegenüber keine verkehrsorientierten Strassen, wobei die Verkehrsanordnung auf diesen Strassen von den Beschwerdeführern nicht konkret beanstandet wird.

Für die im Ergebnis beanstandete Temporeduktion auf der Haltikerstrasse gelten mithin weiterhin die qualifizierten Herabsetzungsgründe und die Gutachterspflicht gemäss Art. 108 Abs. 1-4 SSV.

5.2 Der Pflicht zur Einholung eines Verkehrsgutachtens ist der Bezirksrat mit Einholung des Verkehrsgutachtens Tempo-30-Zone Haltikerstrasse der TEAMverkehr.zug Verkehrsingenieure vom 18. Januar 2024 nachgekommen. Das Gut-

achten hat gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Entscheidend ist nach wie vor, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen erhält, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen (vgl. BGE 150 II 444 E. 6.3 m.H.). Dass das Gutachten diesen Anforderungen nicht entsprechen würde, wird nicht geltend gemacht und ist auch nicht ersichtlich.

Im Verkehrsgutachten werden vorab die Ziele der Verkehrsmassnahme definiert (Verbesserung der Wohnqualität durch Senkung der Lärmbelastung, Anpassung des Temporegimes an die Nutzungsstrukturen, Schulwegsicherung, wobei den Querungsstellen besondere Beachtung geschenkt und die Fussgängerstreifen erhalten bleiben sollen). Des Weiteren wird die bestehende Situation analysiert unter Berücksichtigung der planerischen Einordnung, von Verkehrserhebungen, des Unfallgeschehens in den letzten fünf Jahren, einer Umweltanalyse (Lärm) sowie diverser weiterer technischer Parameter (Strassenausbau, Zufahrten, ÖV, Velo- und Fussgängerverkehr). Die bestehenden Mängel werden umfassend dargelegt unter Hinweis auf die Mittel zur Behebung derselben und zusammenfassend wird dazu ausgeführt (S. 26):

Die Haltikerstrasse ist als Sammelstrasse typisiert und mit 50 km/h signalisiert. Sie wird am Tag von etwa 6'000 Fahrzeugen befahren, wobei die Geschwindigkeiten im V_{85} bei 51 km/h liegen. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 4%. In den letzten fünf Jahren ereigneten sich acht Unfälle im Perimeter. Die Strassenbreite liegt bei 6.00 bis 6.50 m und ist somit für den Begegnungsfall LW/LW bei 50 km/h zu schmal. Die horizontale Linienführung weist ein Gefälle von 5–9% in Richtung Küssnacht auf. Die vertikale Linienführung wird durch zwei Kurven mit engen Radien (ca. 20 m) gekennzeichnet. Es befinden sich viele Grundstückszufahrten direkt an der Strasse. Diese erfordern ein Manövrieren über die Strasse, wobei die Knotensichtweiten oft nicht eingehalten werden können. Es verkehrt eine Buslinie im Stundentakt. Die beiden Bushaltestellen weisen jedoch Defizite auf. Die Haltikerstrasse ist als Radweg gekennzeichnet. Dabei wird das Velo oft auf einen Radstreifen bergwärts geführt. Im Querschnitt wird die Strasse von ca. 80 Velos am Tag befahren. Ebenfalls die Strasse als Fussweg ist die Strecke im kommunalen Richtplan gekennzeichnet. Zudem bestehen mit dem Halden-, Gloritobel- und Obergsteigweg wichtige Fussverbindungen im Gebiet. Die Fussgängerstreifen sind allerdings nicht stark frequentiert.

Gemäss dem Gutachten entspricht der Ausbau der Haltikerstrasse nicht ihrer Funktion im Netz sowie der Verkehrsmenge. Kurzfristig liessen sich die Mängel nur durch eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs mit tieferen Geschwindigkeiten beheben. Diese könne entweder mit einer Tempo-30-Strecke oder einer Tempo-30-Zone signalisiert werden. Nachdem es sich bei der Haltikerstrasse um eine verkehrsorientierte Strasse handelt, ist die im Gutachten gezogene Schluss-

folgerung, wonach eine Signalisation als Tempo-30-Strecke Sinn mache, begründet. Die Haltikerstrasse solle aufgrund einer einheitlichen Signalisation mit den angrenzenden Tempo-30-Zonen im Gebiet in diese integriert werden. Sie solle allerdings weiterhin vortrittsberechtigt geführt und mit verkehrsorientierten Elementen gestaltet werden. Bestehende Fussgängerstreifen, welche der Norm entsprechen würden, sollen erhalten bleiben (S. 30 des Gutachtens).

Das Gutachten setzt sich des Weiteren ausführlich mit den Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV auseinander und kommt zum Schluss, dass die in lit. a (Gefahrenbehebung) und lit. b (Schutz bestimmter Strassenbenützer) vorgesehenen Gründe erfüllt seien. Die diversen festgestellten Mängel entlang der Strasse könnten mittels anderer verhältnismässigeren Massnahmen nicht behoben werden. Dafür wären enorme bauliche Vorkehrungen und Eingriffe in das private Eigentum erforderlich. Die Haltikerstrasse werde aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion für Wohngebiete vermehrt von Kindern benutzt. Durch eine abweichende Höchstgeschwindigkeit könnten diese zusätzlich geschützt werden. Ein zusätzlicher Schutz wird auch für die Fahrradfahrer (eine nationale Veloroute führe durch den Perimeter) anerkannt. Der in lit. c vorgesehene Grund (Verbesserung des Verkehrsablaufs) werde nicht erfüllt. Das Gebiet sei keiner grossen Verkehrsbelastung ausgesetzt und diese entspreche der Typisierung der Strasse. Der in lit. d vorgesehene Grund (Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung) sei teilweise erfüllt. Eine abschliessende Beurteilung der Umweltbelastung sei nicht Teil des Gutachtens. Es sei jedoch festgestellt worden, dass insbesondere in Strassennähe der Grenzwert für reine Wohnnutzungen teilweise überschritten werde. Dies könne durch eine tiefere Geschwindigkeit verbessert werden (S. 31). Es wird mit Massnahmenkosten in der Pilotphase von etwa Fr. 30'000 und für die definitive Umsetzung von weiteren Fr. 45'000 gerechnet (S. 35).

Das Gutachten setzt sich nach dem Gesagten unter Prüfung der örtlichen Gegebenheiten mit der Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Massnahme auseinander und entspricht mithin den Anforderungen von Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV.

5.3 Die angefochtene Geschwindigkeitsreduktion und die damit einhergehenden Verkehrsregelungen auf der Haltikerstrasse und den angrenzenden Quartieren basieren auf den Verkehrsgutachten und dem in den Verkehrsgutachten integrierten Signalisations- und Markierungsplan. Die beiden Verkehrsgutachten "Haltikerstrasse" und "Angrenzende Quartierstrassen" bilden Bestandteil der Genehmigung. Die Massnahmen entsprechen mithin dem Fachgutachten und das

Tiefbauamt als Fachbehörde hat die Massnahme bestätigt. Relevante Mängel des Gutachtens sind nicht erkennbar. Soweit die Beschwerdeführer geltend machen, Gefahrenstellen könnten nicht entschärft werden, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die Mängel werden im Gutachten detailliert und - soweit erforderlich - unter Hinweis auf die berücksichtigten VSS-Normen dargestellt. Dies betrifft u.a. auch die Breite der Haltikerstrasse, welche die minimale Breite von 6.80 m für eine Begegnung LKW/LKW bzw. Bus/Bus nicht gewährleistet (S. 13 und 14 Gutachten). Es werden zudem diverse weitere Mängel aufgeführt, welche die Beschwerdeführer nicht substantiiert zu bestreiten vermögen (Nichteinhaltung der Sichtweiten, gefährliche Grundstückszufahrten, enge Kurvenradien, schmale Wartebereiche bei Bushaltestellen, fehlender Radstreifen, zu schmales Trottoir, überfahrbare Wartebereiche für Fussgängerstreifen u.w.).

Soweit die Beschwerdeführer rügen, die vorgesehenen Verengungen würden dem Grundsatz der Verflüssigung des Verkehrs widersprechen, ist darauf hinzuweisen, dass die Verbesserung des Verkehrsablaufs zwar ein Grund zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit darstellen kann (Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV), die Verbesserung des Verkehrsablaufs jedoch nicht Ziel der vorliegend streitigen Massnahme ist (vgl. Gutachten S. 3). Im Gutachten wird dazu denn auch ausgeführt, dass eine Verbesserung des Verkehrsablaufs nicht erzielt werden könne, die Strasse aber nicht überlastet sei und auch nach der Geschwindigkeitsreduktion dieselbe Verkehrsmenge zu verarbeiten habe (Gutachten S. 31).

In Bezug auf die im Gutachten berücksichtigten acht Unfälle in den letzten fünf Jahren auf der Haltikerstrasse weist das Sicherheitsdepartement vernehmlassend korrekt darauf hin, dass die Unfallanalyse nicht nur Unfälle mit Personen-, sondern auch Unfälle mit Sachschaden umfasse, weshalb im Gutachten von korrekten Zahlen ausgegangen werde. Im Übrigen ist die Feststellung eines Sicherheitsdefizits nicht davon abhängig, dass und wie viele Unfälle sich bereits ereignet haben und ob zu hohe Geschwindigkeiten oder andere Umstände unfallursächlich waren (BGE 139 II 145 E. 5.6; Urteil BGer 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.3; 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 3.3.1). Dass die Einführung von Tempo 30 die Zahl der schweren Unfälle im Vergleich zum Vorher-Zustand mit Tempo 50 relevant reduziert, ergab zudem eine umfassende Evaluation der Wirksamkeit von Infrastrukturmassnahmen zur Verkehrssicherheit der Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu (vgl. Medienmitteilung vom 21. März 2023, <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/deutlich-weniger-schwere-verkehrsunfaelle>).

Soweit die Beschwerdeführer eine lärmreduzierende Wirkung der Massnahme bestreiten, ist festzuhalten, dass die Rechtsprechung die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ohne Weiteres als taugliches Instrument nicht nur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigem Lärm anerkennt (Urteil BGer 1C_574/2020 vom 9.3.2023 E. 6.4; 1C_11/2017 vom 2.3.2018 E. 4). Zudem ist weder rechtsgenügend geltend gemacht noch ersichtlich, dass die geplante Einführung von Tempo 30 zu einer Verschlechterung der Lärmsituation führen soll.

5.4 Umstritten ist zudem die Aufhebung von zwei Fussgängerstreifen auf der Höhe der Grundstücke KTN Nr. 1201 (Haldenweg) und KTN Nr. 1206 (Gloritobel).

Gemäss Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) ist die Anordnung von Fussgängerstreifen unzulässig. In Tempo 30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Allerdings kommen diese Vorgaben des UVEK auf einem verkehrorientierten Strassenabschnitt der Tempo-30-Zonen nicht zur Anwendung, d.h. es müssen weder Rechtsvortritt eingeführt noch alle Fussgängerstreifen aufgehoben werden (Bundesamt für Strassen, ASTRA, Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen - Einsatzgrenzen und Umsetzung, Oktober 2019, nachfolgend: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, S. 38 m.H.). Fussgängerstreifen können - über die erwähnten Vorgaben des UVEK hinausgehend - insbesondere auch dort belassen werden, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist oder bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Zu berücksichtigen sind auch sensible Benutzergruppen (z.B. Kinder bei Schulen) und die Art der Querungsbedürfnisse (punktuell oder flächig, vgl. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, S. 44).

Aktuell befinden sich sieben Fussgängerstreifen auf der in die Tempo-30-Zone einzubeziehenden Strecke der Haltikerstrasse. Vier Fussgängerstreifen werden so belassen wie sie sind. Ein Fussgängerstreifen soll leicht verschoben werden. Zwei Fussgängerstreifen sollen aufgehoben werden. Einer der aufzuhebenden Fussgängerstreifen befindet sich bei der Bushaltestelle Gloritobel. Im Verkehrsgutachten Haltikerstrasse wird dazu ausgeführt, der Wartebereich des Fussgängerstreifens befinde sich im Einmündungsbereich einer Strasse. Er soll aufgehoben und durch eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche, die das flächige Queren fördert, ersetzt werden. Um die Querung den Schulkindern zu signalisie-

ren, sollen "bfu-Füsschen" angebracht werden (Gutachten S. 34). Der zweite zu entfernende Fussgängerstreifen befindet sich beim Haldenweg und zwar ebenfalls im Einmündungsgebiet einer Strasse, weshalb er aufgehoben werden soll. Anstelle dessen wird ebenfalls eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche markiert und das flächige Queren gefördert. Auch an diesem Standort sollen "bfu-Füsschen" angebracht werden. Flächige Querungsmöglichkeiten werden mithin auch an diesen beiden Standorten, welche aktuell ungenügende Halteräume aufweisen, weiterhin angezeigt. Damit entspricht das Vorgehen grundsätzlich der Empfehlung gemäss der ASTRA-Publikation Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen (S. 83) und ist nicht zu beanstanden. Bezüglich der beiden aufgehobenen Fussgängerstreifen ist im Übrigen - wie auch bezüglich der gesamten Verkehrsanordnung - auf Dispositiv Ziff. 3 der Genehmigungsverfügung des Tiefbauamtes zu verweisen, wonach der Bezirk Küsnacht im Sinne von Art. 6a Abs. 3 SVG eine Nachkontrolle der Tempo-30 zu veranlassen hat und den entsprechenden Bericht dem Tiefbauamt spätestens ein Jahr nach Umsetzung der Tempo-30-Zone zuzustellen hat. Die Evaluation der Verkehrsmassnahme umfasst insbesondere auch die Situation bei den aufgehobenen Fussgängerstreifen. Sollten sich dort wider Erwarten und entgegen den Annahmen im Verkehrsgutachten Probleme ergeben, wären allfällige weitere Massnahmen (z.B. Wiederherstellung bzw. Verlegung der Fussgängerstreifen, Warnanlagen o.ä.) zu prüfen, wie dies in Dispositiv Ziff. 3 der Genehmigungsverfügung des Tiefbauamtes auch vorgesehen ist.

5.5 Zusammenfassend ist die der streitigen Verkehrsanordnung auf der Haltikerstrasse zu Grunde liegende Interessenabwägung durch die Vorinstanzen in Berücksichtigung des Fachgutachtens nicht zu beanstanden. Zudem kommt den Vorinstanzen nach dem Gesagten in dieser Frage ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu, der im Rechtsmittelverfahren zu beachten ist. Entsprechend ist der angefochtene Beschluss zu bestätigen.

6. Diesem Verfahrensausgang entsprechend sind die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'000.-- den Beschwerdeführern unter solidarischer Haftbarkeit aufzuerlegen (§ 72 Abs. 2 VRP). Parteientschädigungen sind nicht geschuldet.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) werden auf Fr. 2'000.-- festgesetzt und den Beschwerdeführern unter solidarischer Haftbarkeit auferlegt. Nachdem sie am 27. Dezember 2024 einen Kostenvorschuss in gleicher Höhe geleistet haben, ist die Rechnung ausgeglichen.
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).
5. Zustellung an:
 - die Beschwerdeführer (2/R)
 - den Bezirksrat Küssnacht (R)
 - den Regierungsrat (z.K.)
 - das Sicherheitsdepartement des Kantons Schwyz (EB)
 - das Tiefbauamt (EB).

Schwyz, 18. Juni 2025

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident:

Die Gerichtsschreiberin:

***Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

Die Beschwerdeschrift ist in einer Amtssprache (Deutsch, Französisch, Italienisch, Romansch 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. Juli 2025