

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2024 218

## Entscheid vom 26. März 2026

---

Besetzung

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

---

Parteien

**A. \_\_\_\_\_ AG**  
Beschwerdeführerin,  
vertreten durch Rechtsanwalt B. \_\_\_\_\_

### gegen

1. **Gemeinderat Arth**, Rathausplatz 6, Postfach 263, 6415 Arth,  
vertreten durch Rechtsanwältin C. \_\_\_\_\_
2. **Amt für Raumentwicklung ARE**, Bahnhofstrasse 14,  
Postfach 1186, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,  
Postfach 1260, 6431 Schwyz,  
Vorinstanzen,
4. **D. \_\_\_\_\_ AG**  
Beschwerdegegnerin,  
vertreten durch Rechtsanwalt E. \_\_\_\_\_
5. **F. \_\_\_\_\_ Stiftung**  
Beigeladene,

---

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Baubewilligung Umschlag-/Lagerplatz)

## **Sachverhalt:**

**A.** Das Grundstück KTN 001.\_\_\_\_\_, Goldau (15'307 m<sup>2</sup>), befindet sich im Alleineigentum der F.\_\_\_\_\_ Stiftung. Der nördliche Bereich (4'387 m<sup>2</sup>) entlang des G.\_\_\_\_\_ wegs befindet sich in der Wohn- und Gewerbezone mit vier Geschossen (WG4), der südliche Teil entlang der H.\_\_\_\_\_ strasse sowie ein Teil im mittleren Bereich (insgesamt 4'797 m<sup>2</sup>) befinden sich in der Wohn- und Gewerbezone mit drei Geschossen (WG3). Der östliche Bereich entlang der dort von Südwest nach Nordost verlaufenden H.\_\_\_\_\_ strasse ist Wald.

Die I.\_\_\_\_\_ AG, (seit Konkurseröffnung am [...] in Liquidation und nach Schliessung des Konkursverfahrens am [...] im Handelsregister gelöscht [...]) nutzte einen Teil des Grundstückes KTN 001.\_\_\_\_\_ als Lagerplatz für Baumaterial. Der andere Teil des Grundstückes wird von der D.\_\_\_\_\_ AG als Umschlag- und Lagerplatz (Mulden, Baumaterial, Container etc.) genutzt.

**B.** Ein auf kommunale Aufforderung hin im Jahr 2015 von der D.\_\_\_\_\_ AG eingereichtes nachträgliche Baugesuch für einen Lagerplatz wies der Gemeinderat Arth mit Beschluss (GRB) vom 6. Juli 2015 ab und verpflichtete die D.\_\_\_\_\_ AG, den Lagerplatz innert sechs Monaten seit Rechtskraft des Beschlusses zu räumen und den Platz seiner ursprünglichen Nutzung zuzuführen (reiner Kiesplatz ohne Lagernutzung). Für den Fall der Zuwiderhandlung wurde eine Verzeigung gemäss Art. 292 des Schweizerischen Strafgesetzbuchs (StGB; SR 311.0) vom 21. Dezember 1937, Ordnungsbusse sowie Ersatzvornahme auf Kosten der Bauherrschaft angedroht. Dieser Beschluss erwuchs unangefochten in Rechtskraft.

Mit GRB vom 27. Oktober 2015 verweigerte der Gemeinderat Arth danach auch ein nachträgliche Baugesuch der I.\_\_\_\_\_ AG für die Errichtung des Lagerplatzes. Die von der I.\_\_\_\_\_ AG hiergegen erhobene Verwaltungsbeschwerde wies der Regierungsrat des Kantons Schwyz mit Beschluss (RRB) Nr. 860 vom 18. Oktober 2016 ab. Eine dagegen beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde wurde mit VGE III 2016 206 vom 17. März 2017 infolge Rückzugs der Beschwerde als gegenstandslos am Protokoll abgeschrieben.

**C.** Ende 2015 reichte die D.\_\_\_\_\_ AG ein neues Baugesuch für einen Lagerplatz auf KTN 001.\_\_\_\_\_ ein, das am 12. Januar 2016 von der kommunalen Baukommission sistiert wurde, um die Rechtskraft des Entscheides im vorerwähnten Verfahren der I.\_\_\_\_\_ AG abzuwarten. Der Gemeinderat Arth verzichtete mit GRB vom 1. Februar 2016 auf die Umsetzung der Strafmassnahmen und sistierte das Verfahren.

Mit GRB vom 8. Mai 2017 wies der Gemeinderat Arth das Gesuch von J. \_\_\_\_\_ und K. \_\_\_\_\_ vom 7. April 2017 um Erlass eines sofortigen Bau- und Nutzungsstopps für die Lagerplätze der I. \_\_\_\_\_ AG und der D. \_\_\_\_\_ AG ab. Eine dagegen erhobene Verwaltungsbeschwerde vom 22. Mai 2017 hiess der Regierungsrat mit RRB Nr. 829/2017 vom 31. Oktober 2017 teilweise gut und verpflichtete den Gemeinderat Arth, die gegenüber der I. \_\_\_\_\_ AG und der D. \_\_\_\_\_ AG angeordneten Wiederherstellungsmassnahmen durchzusetzen. Auf Verwaltungsgerichtsbeschwerde der I. \_\_\_\_\_ AG und der D. \_\_\_\_\_ AG hin hob das Verwaltungsgericht diese Verpflichtung mit VGE III 2017 219+220 vom 23. Februar 2018 wieder auf. Dieser Entscheid blieb unangefochten.

**D.** Am 6. Februar 2018 reichte die D. \_\_\_\_\_ AG wiederum ein Baugesuch für den Betrieb des Lagerplatzes auf KTN 001. \_\_\_\_\_ ein. Eine von der A. \_\_\_\_\_ AG dagegen erhobene öffentlich-rechtliche Einsprache wies der Gemeinderat Arth mit GRB vom 25. Juni 2018 ab und erteilte, gestützt auf den Gesamtentscheid des kantonalen Amtes für Raumentwicklung (ARE) vom 3. Mai 2018, die Baubewilligung für die Erstellung eines Lagerplatzes unter Auflagen. Mit RRB Nr. 50/2019 vom 22. Januar 2019 hiess der Regierungsrat eine dagegen von der A. \_\_\_\_\_ AG erhobene Verwaltungsbeschwerde primär wegen Verletzung von Ausstandsregeln gut und hob den angefochtenen GRB vom 25. Juni 2018 sowie den Gesamtentscheid des ARE vom 3. Mai 2018 auf. Sekundär monierte der Regierungsrat das Fehlen eines Lärmschutznachweises bzw. Lärmgutachtens (unter Mitberücksichtigung der Transporte anderer Gewerbebetriebe; namentlich des Umschlag- und Lagerplatzes der I. \_\_\_\_\_ AG) sowie weitere (verfahrensrechtliche) Versäumnisse und Mängel. Dieser Entscheid blieb unangefochten.

**E.** Ein Schreiben der A. \_\_\_\_\_ AG vom 10. Februar 2020, in dem u.a. eine Ungleichbehandlung und eine Verfahrensverzögerung gerügt wurde, nahm der Regierungsrat als Aufsichtsbeschwerde entgegen, und leistete dieser in dem Sinne teilweise Folge, als er mit RRB Nr. 346/2020 vom 12. Mai 2020 die Baubewilligungsbehörde aufsichtsrechtlich anwies, die betreffende Nutzung des Grundstücks KTN 001. \_\_\_\_\_ als Umschlag- und Lagerplatz durch die D. \_\_\_\_\_ AG nunmehr umgehend (nachträglich) zu legalisieren oder zu unterbinden.

**F.** Gestützt auf den Gesamtentscheid des ARE vom 8. September 2020 erteilte der Gemeinderat Arth der D. \_\_\_\_\_ AG mit GRB vom 23. November 2020 die (nachträgliche) Baubewilligung für den Lager- und Umschlagplatz unter Auflagen und Bedingungen und wies die von der A. \_\_\_\_\_ AG dagegen erhobene öffentlich-rechtliche Einsprache ab, soweit er darauf eintrat. Eine von der A. \_\_\_\_\_ AG dagegen erhobene Beschwerde wies der Regierungsrat mit RRB

Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 ab. Das Verwaltungsgericht hiess die von der A.\_\_\_\_\_ AG dagegen am 15. Juni 2021 erhobene Beschwerde mit VGE III 2021 107 vom 30. September 2021 gut, hob den angefochtenen RRB Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 sowie die mitangefochtenen vorinstanzlichen Beschlüsse (GRB vom 23.11.2020 und Gesamtentscheid ARE vom 8.9.2020) auf und wies die Sache zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung und Neubeurteilung an die Baubewilligungsbehörde zurück.

**G.** Am 21. September 2021 reichte auch die I.\_\_\_\_\_ AG dem Gemeinderat Arth ein neues Baugesuch für den Betrieb des Lager- und Umschlagplatzes, die Sanierung des Einmündungsbereichs und die Errichtung einer neuen Einfriedung ein, das publiziert (Abl 2021, Nr. 38 S. 2580) und öffentlich aufgelegt wurde. Dagegen erhob die A.\_\_\_\_\_ AG am 14. Oktober 2021 Einsprache.

Auf Aufforderung der Baukommission der Gemeinderat Arth hin, die Baubewilligungsunterlagen mit einem Lärmschutz- und Verkehrsgutachten zu ergänzen, reichten die D.\_\_\_\_\_ AG und die I.\_\_\_\_\_ AG am 11. April 2022 eine neue Lärmbeurteilung der L.\_\_\_\_\_ AG vom 28. Februar 2022 (nachfolgend: L.\_\_\_\_\_ -Lärmbeurteilung) sowie ein Verkehrsgutachten der M.\_\_\_\_\_ AG vom 11. April 2022 (nachfolgend: M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten) ein.

**H.** Mit zwei separaten Gesamtentscheiden (B2020-0800 und B2021-1375) vom 23. Januar 2023 erteilte das ARE der D.\_\_\_\_\_ AG sowie der I.\_\_\_\_\_ AG die kantonale Baubewilligung unter Auflagen und Nebenbestimmungen und wies die Einsprachen der A.\_\_\_\_\_ AG aus kantonalen Sicht ab.

Gestützt darauf erteilte der Gemeinderat Arth mit zwei separaten GRB (Nr. 2018-0022 und 2021-0408) vom 26. Juni 2023 (versendet am 27.6.2023) der D.\_\_\_\_\_ AG und der I.\_\_\_\_\_ AG je die Baubewilligung für den Betrieb eines Umschlag- und Lagerplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_, unter Auflagen und Nebenbestimmungen (Disp.- Ziff. 1). Die kantonalen Gesamtentscheide des ARE vom 23. Januar 2023, das M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten sowie die L.\_\_\_\_\_ -Lärmbeurteilung wurden zum integrierenden Bestandteil der Baubewilligung erklärt (Disp.-Ziff. 2-4) und die Einsprachen der A.\_\_\_\_\_ AG abgelehnt, soweit darauf eingetreten wurde (Disp.-Ziff. 5). Es folgten Anweisungen bezüglich Zufahrtsbewilligung, bewilligten Planunterlagen, Bauausführung, Kosten, Gebühren, die Rechtsmittelbelehrung und spezielle Auflagen gegenüber der I.\_\_\_\_\_ AG (Disp.-Ziff. 6-12, resp. 6-14).

**I.** Am 18. Juli 2023 reichte die A.\_\_\_\_\_ AG dagegen fristgerecht zwei separate Beschwerden ein und beantragte die Aufhebung der Baubewilligungen des Gemeinderats Arth vom 26. Juni 2023 und der kantonalen Baubewilligungen vom

23. Januar 2023 sowie die Verweigerung der Baubewilligungen; je unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerinnen.

**J.** Mit RRB Nr. 909/2024 vom 3. Dezember 2024 (versendet am 10.12.2024) entschied der Regierungsrat wie folgt:

1. Die Beschwerde I [VB 148/2023; betr. D. \_\_\_\_\_ AG] wird abgewiesen.
2. Die Beschwerde II [VB 149/2023; betr. I. \_\_\_\_\_ AG] wird als gegenstandslos geworden am Protokoll abgeschrieben. Die der Beschwerdegegnerin II von der Vorinstanz 1 erteilte Baubewilligung vom 26. Juni 2023 sowie der von der Vorinstanz 2 in diesem Zusammenhang gefällte Gesamtentscheid vom 23. Januar 2023 werden aufsichtsrechtlich aufgehoben.
3. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Verfahren I im Betrag von Fr. 1500.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt [...]. Im Verfahren II wird auf die Erhebung von Verfahrenskosten verzichtet. [...]
4. Die Beschwerdeführerin [hat] der Beschwerdegegnerin I eine Parteientschädigung von Fr. 1200.- und der Gemeinde Arth eine solche von Fr. 1000.- zu bezahlen. [...]
- 5.-7. (Rechtsmittelbelehrung, Zustellung).

**K.** Gegen diesen RRB Nr. 909/2024 erhebt die A. \_\_\_\_\_ AG mit Eingabe vom 30. Dezember 2024 (Postaufgabe am selben Tag) fristgerecht beim Verwaltungsgericht Beschwerde mit den folgenden Anträgen:

1. Die Beschwerde sei bezüglich des Beschwerdeentscheids VB 148/2023 gutzuheissen und der Entscheid Nr. 909/2024 des Regierungsrats vom 3. Dezember 2024 diesbezüglich aufzuheben.
2. Die Baubewilligung für den Lagerplatz der D. \_\_\_\_\_ AG sei zu verweigern.
3. Bezüglich des Beschwerdeverfahrens VB 149/2023 sei der Rechtsspruch insoweit zu ergänzen, als der Gemeinderat Arth anzuweisen sei, für die Räumung des Lagerplatzes der ehemaligen I. \_\_\_\_\_ AG zu sorgen und diesbezüglich den gesetzmässigen Zustand wieder herzustellen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin vor allen Beschwerdeinstanzen.

**L.** Das Sicherheitsdepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 10. Januar 2025 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführerin. Das ARE schliesst mit Stellungnahme vom 15. Januar 2025 auf Abweisung der Beschwerde und Bestätigung der Beschlüsse der Vorinstanzen. Die Beschwerdegegnerin ersucht mit Vernehmlassung vom 23. Januar 2025 um Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführerin und um Erteilung der Baubewilligung. Den inhaltlich gleichen Antrag stellt der Gemeinderat am 24. Februar 2025.

**M.** Mit Eingabe vom 17. März 2025 teilt die Beschwerdeführerin u.a. ihren Beschluss mit, "von sich aus und auf eigene Kosten die erforderlichen verkehrstechnischen Abklärungen zu treffen und ein entsprechendes Fachgutachten einzuholen" und sie beantragt, die Frist zur Einreichung der Replik bzw. des Gutachtens bis 18. Juni 2025 zu erstrecken. Dagegen opponiert keiner der Verfahrensbeteiligten.

Innert der ein weiteres Mal erstreckter Frist ersucht die Beschwerdeführerin mit Replik vom 14. Juli 2025 darum, den Anträgen in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 30. Dezember 2024 zu entsprechen und sie reicht eine Lärmuntersuchung der N.\_\_\_\_\_ AG vom 8. Juli 2025 (nachfolgend: N.\_\_\_\_\_ -Lärmuntersuchung) ein.

**N.** Die Beschwerdegegnerin hält mit Duplik innert erstreckter Frist vom 23. August 2025 an den mit Vernehmlassung vom 23. Januar 2025 gestellten Anträgen fest und sie reicht eine Stellungnahme der L.\_\_\_\_\_ AG vom 6. August 2025 ein.

**O.** Die Beschwerdeführerin hält mit Triplik innert erstreckter Frist vom 14. November 2025 an ihren Beschwerdeanträgen fest und sie reicht eine Stellungnahme der N.\_\_\_\_\_ AG vom 25. September 2025 sowie ein Verkehrsgutachten der O.\_\_\_\_\_ AG vom 28. Oktober 2025 (nachfolgend: O.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten) ein.

**P.** Mit Quadruplik vom 5. Dezember 2025 resp. vom 8. Dezember 2025 erneuern die Beschwerdegegnerin und der Gemeinderat ihre mit Vernehmlassung vom 23. Januar 2025 resp. vom 24. Februar 2025 gestellten Anträgen.

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

**1.1** Nach § 14 VRP kann eine Drittperson auf ihr Gesuch hin, auf Antrag einer Partei oder von Amtes wegen als Nebenpartei in das Verfahren einbezogen werden, wenn sie durch eine Verfügung oder einen Entscheid voraussichtlich in ihren schützenswerten Interessen betroffen ist (Abs. 1). Die beigelegene Person kann im Verfahren Parteirechte ausüben; sie kann Anträge nur zu Gunsten oder zu Lasten der Hauptparteien stellen (Abs. 2). Die Verfügung oder der Entscheid wird auch gegenüber der beigelegenen Person rechtswirksam (Abs. 3).

**1.2** Das Grundstück KTN 001.\_\_\_\_\_ steht im Eigentum der Beigeladenen. Damit ist sie vom Ausgang des Verfahrens voraussichtlich in ihren schützenswerten Interessen betroffen, weswegen der Regierungsrat sie im Verwaltungsbe-

schwerdeverfahren als Beigeladene ins Verfahren einbezogen hat. Aus denselben Gründen ist sie auch ins vorliegende Verfahren beigelegt worden.

**1.3** Auf einen Einbezug der Q.\_\_\_\_\_ als Eigentümerin an der P.\_\_\_\_\_strasse kann vorliegend verzichtet werden. Für Land, das im Erschliessungsplan für die Groberschliessung bestimmt ist, gelten die Abtretungspflicht und die Eigentumsbeschränkungen gemäss § 32 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; SRSZ 400.100) vom 14. Mai 1987 (vgl. auch § 21 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 der Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz [PBV; SRSZ 400.111] vom 2.12.1997). Die Erschliessungsplanung der Gemeinde Arth (publ. auf: [www.arth.ch/reglemente](http://www.arth.ch/reglemente)), welche u.a. die Groberschliessung der damals neu zu erstellenden Pädagogischen Fachhochschule Goldau (nachfolgend: PHSZ) sowie des Berufsbildungszentrums Goldau (nachfolgend: BBZ) über die P.\_\_\_\_\_strasse und den G.\_\_\_\_\_weg als Groberschliessungsstrasse beinhaltet, wurde am 7. Dezember 2003 von den Stimmberechtigten der Gemeinde Arth angenommen und vom Regierungsrat mit RRB Nr. 378 vom 16. März 2004 genehmigt. Mit der letztinstanzlichen Abweisung der gegen diese Erschliessungsplanung erhobenen Verwaltungsgerichtsbeschwerde und dem Nichteintreten auf die gleichzeitig erhobene staatsrechtliche Beschwerde wurde diese rechtskräftig (Urteil BGer 1A.123/2003 und 1P.345/2003 vom 7.6.2004; vgl. auch die [den Parteien ebenfalls bekannten] Entscheide VGE III 2008 79 vom 17.6.2008 Ingress lit. A; VGE III 2013 12 vom 17.1.2013 Ingress lit. A u. B; VGE III 2016 184 vom 29.3.2017 E. 3.1.2 u. E. 3.2.2).

Dass die im Reglement zum Erschliessungsplan der Gemeinde Arth (Anhang 1) vorgesehene Übernahme u.a. der P.\_\_\_\_\_strasse (Abschnitt R.\_\_\_\_\_strasse bis Verzweigung G.\_\_\_\_\_weg) bis anhin offenbar nicht realisiert werden konnte, die Q.\_\_\_\_\_ also weiterhin deren Eigentümerin ist, ist für vorliegendes Verfahren ohne Relevanz.

**2.1** Zweck eines nachträglichen Baugesuches ist es, die Bewilligungsfähigkeit der bestehenden, formell baurechtswidrigen Baute (d.h. der nicht bewilligten Baute) zu prüfen und entweder die Baute nachträglich zu bewilligen (weil sie bewilligungsfähig ist) oder aber die Bewilligung zu verweigern und ggf. (in der Regel) die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes zu bewirken (vgl. zum Ganzen: Beeler, Die widerrechtliche Baute, Zürich 1984, S. 62 ff.; Hagenbuch, Kontrolle, Vollstreckung und Vollzug von Verfügungen im Baurecht, EGV-SZ 1998 S. 179 ff., 190 ff.; Fierz, Massnahmen gegen illegales Bauen, Zürich 1999, S. 108 ff.; Mäder, Das Baubewilligungsverfahren, Zürich 1991, S. 337 ff., Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz, Zürcher Planungs- und Baurecht, 7. Aufl. 2024, S. 819 ff.; Zaugg/Ludwig, Baugesetz des Kantons Bern, 5. Aufl. 2020, Art. 46 N 14 ff.; vgl. auch VGE III 2023 66

vom 29.11.2023; VGE III 2021 126 vom 8.3.2022). Formell rechtswidrige Bauten, die nachträglich nicht bewilligt werden können, müssen grundsätzlich beseitigt werden (BGE 136 II 359 E. 6; Urteil BGer 1C\_280/2022 vom 15.3.2024 E. 4.2; VGE III 2022 91 vom 22.7.2022 E. 4). Die Bewilligungsbehörde hat auf Kosten des Bauherrn die Abänderung oder Entfernung von widerrechtlichen Bauten und Anlagen zu verfügen, sofern die Abweichung gegenüber den Bauvorschriften nicht bedeutungslos ist (§ 87 Abs. 2 PBG; VGE III 2023 5 vom 27.6.2024 E. 4.2).

**2.2** Beim restitutorischen Befehl zum Rückbau einer illegalen Baute oder zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes, handelt sich um eine hoheitliche Anordnung, die aus prozessökonomischen Gründen regelmässig mit einem nachträglichen Baubewilligungsverfahren verbunden und zusammen mit dem Bauabschlag angeordnet wird (vgl. Fierz, a.a.O., S. 130, 161 f.; VGE III 2021 168 vom 30.3.2022; Urteil BGer 1C\_280/2022 vom 15.3.2024). Die Wiederherstellungsmassnahme bildet aber nicht Teil des Baubewilligungsverfahrens, sondern stellt nach dem Bauabschlag eine eigenständige Anordnung (Restitutionsanordnung) dar, die auch für sich anfechtbar ist (Fierz, a.a.O., S. 162).

Ausserhalb des Baubewilligungsverfahrens bzw. im Restitutionsverfahren liegt die Verfahrensherrschaft bei der Bewilligungsbehörde. Die Wahl des konkreten Vorgehens zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands steht dabei grundsätzlich in deren pflichtgemässen Ermessen (Fierz, a.a.O., S. 142): So kann sie unter anderem einen auflagenfreien Rückbau erlauben und das Wiederherstellungsverfahren anschliessend abschreiben (Beeler, a.a.O., S. 94), die Eingabe eines Rückbauprojekts verlangen und dieses (samt allfälliger Auflagen) zum Bestandteil der Vollstreckungsandrohung bzw. des restitutorischen Befehls erheben oder die Wiederherstellung ohne weiteres Zutun des Störers verfügen (Mäder, a.a.O., S. 346 ff.).

**2.3** Im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 wurde die Beschwerde gegen die Bau- und Betriebsbewilligung, die der I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. mit GRB vom 26. Juni 2023 und kantonalem Gesamtentscheid des ARE vom 23. Januar 2023 erteilt worden war, infolge Untergangs der Rechtspersönlichkeit als gegenstandslos geworden am Protokoll abgeschrieben (Verfahren VB 149/2023). Die mit Löschung der I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. im Handelsregister (...) dahingefallene Bau- und Betriebsbewilligung wurde 'der Klarheit halber' aufsichtsrechtlich aufgehoben (E. 3.3; Disp.-Ziff. 2). Dem von der Beschwerdegegnerin im vorinstanzlichen Beschwerdeverfahren gestellten Begehren um Eintritt in das Verfahren VB 149/2023 ist der Regierungsrat nicht nachgekommen. Wenn diese den Betrieb des Lagerplatzes der I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. übernehmen wolle, müsse erneut geprüft werden, ob dies mit den geltenden Vorschriften vereinbar sei (vgl. E. 3.2 f.).

**2.4** Da die der I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. erteilte Bau- und Betriebsbewilligung mit deren Löschung im Handelsregister dahingefallen ist, hatte der Regierungsrat im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 nicht materiell über die Beschwerde gegen die dahingefallen Bau- und Betriebsbewilligung zu entscheiden, sondern konnte diese Beschwerde zufolge Gegenstandslosigkeit am Protokoll abschreiben.

Bei dieser Verfahrenserledigung (ohne materiellen Bauabschlag) sind a priori keine Gründe erkennbar, die den Regierungsrat hätten veranlassen müssen, den Abschreibungsentscheid mit Restitutionsmassnahmen zu ergänzen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass er im selben Entscheid die der heutigen Beschwerdegegnerin im Parallelverfahren (VB 148/2023) erteilte Bau- und Betriebsbewilligung schützte und er die Möglichkeit nicht ausschloss, dass diese allenfalls den Betrieb des Lagerplatzes der I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. übernehmen und ein erneutes Bau- und Betriebsbewilligungsbegehren stellen könnte, das wiederum materiell zu prüfen wäre (vgl. dazu auch VGE III 2017 219+220 vom 23.2.2018 E. 4.6; E. 5.1 ff.).

Die Verfahrensherrschaft zur Beurteilung eines erneuten Bau- und Betriebsbewilligungsbegehrens, wie auch zur Anordnung der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes, liegt beim Gemeinderat.

**2.5** Im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren sind grundsätzlich nur Rechtsverhältnisse zu überprüfen bzw. zu beurteilen, zu denen die zuständige Verwaltungsbehörde vorgängig verbindlich - in Form einer Verfügung - Stellung genommen hat. Insoweit bestimmt die Verfügung den beschwerdeweise weiterziehbaren Anfechtungsgegenstand. Umgekehrt fehlt es an einem Anfechtungsgegenstand und somit an einer Sachurteilsvoraussetzung, wenn und insoweit keine Verfügung ergangen ist (vgl. BGE 134 V 418 E. 5.2.1; 131 V 164 E. 2.1; Urteil BGer 8C\_574/2014 vom 24.2.2015 E. 5.1). Der Umfang der Tätigkeit des Verwaltungsgerichts als Beschwerdeinstanz wird durch den Anfechtungsgegenstand abgegrenzt. Es kann nur Gegenstand des Beschwerdeverfahrens sein, was auch Gegenstand der zugrunde liegenden Verfügung war bzw. nach richtiger Gesetzesauslegung hätte sein müssen. Gegenstände, über welche die erste Instanz bzw. die Vorinstanz zu Recht (noch) nicht entschieden hat, fallen nicht in den Kompetenzbereich des Verwaltungsgerichts als Beschwerdeinstanz (vgl. statt vieler VGE III 2024 126 vom 18.6.2025 E. 3.3 m.w.H.; Kölz/Häner/Bertschi, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 3. Aufl. 2013, Rz. 685 ff.).

**2.6** Indem sich der Regierungsrat im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 nicht veranlasst sah, (aufsichtsrechtlich) Restitutionsmassnahmen anzuordnen, hat er keine Anweisung versäumt, die er nach richtiger Gesetzesauslegung im Rahmen der Abschreibung des gegenstandslos gewordenen Verfahren VB 149/2023 hätte tref-

fen müssen. In Ermangelung eines Anfechtungsobjekts im Sinne des Verfügungsbegriffes (§ 6 VRP) ist daher auf die Beschwerde nicht einzutreten, soweit darin die unvollständige Erledigung des Verfahrens VB 149/2023 gerügt wird.

**3.1** Hebt eine Rechtsmittelinstanz den Entscheid einer Vorinstanz auf und weist die Sache an diese zurück, so ergibt sich die Tragweite dieser Rückweisung aus den entsprechenden Erwägungen; unabhängig davon, ob im Dispositiv des Entscheides explizit darauf verwiesen wird oder nicht. Die Vorinstanz hat ihrer Neuurteilung die rechtliche Begründung der oberen Instanz zugrunde zu legen. Die entscheiderelevanten Erwägungen in einem Rückweisungsentscheid sind für die Vorinstanz bindend (vgl. Kölz/Häner/Bertschi/Bundi, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 4. Aufl. 2025, N 1158; Dormann, in: *Basler Kommentar [BSK] BGG*, 3. Aufl. 2018, Art. 107 N 18). Bei der Bindungswirkung von Rückweisungsentscheiden handelt es sich um einen allgemeinen Grundsatz des öffentlichen Verfahrensrechts, der nicht in allen Verfahrensordnungen von Bund und Kantonen ausdrücklich erwähnt wird, aber auch ohne solche Erwähnung Geltung beansprucht (vgl. Urteil BGer 2C\_890/2018 vom 18.9.2019 E. 3.2).

Rückweisungsentscheide sind für das weitere Verfahren grundsätzlich verbindlich, und zwar sowohl für die erste Instanz, an welche die Sache zurückgewiesen wird, als auch im zweiten Umgang für das Gericht, das den Rückweisungsentscheid erlassen hat (vgl. Urteil BGer 1C\_285/2022 vom 25.6.2024 [i.S. A. vs. BR Gersau] E. 3.2.4, m.H. u.a. auf BGE 150 IV 417 E. 2.4.2; BGE 148 I 127 E. 3.1; BGE 143 IV 214 E. 5.3.3; Heimgartner/Wiprächtiger, *BSK BGG*, 3. Aufl. 2018, Art. 61 N 26 - 28). Die sachliche Reichweite der Bindung ergibt sich aus Dispositiv und Begründung des Rückweisungsentscheides (Urteile BGer 1C\_205/2016 vom 10.11.2016 E. 4.6.2; 2C\_570/2015 vom 20.1.2016 E. 1.2 - 1.8; BGE 148 I 127 E. 3.1).

**3.2** Die Rückweisung gibt sowohl den Rahmen für die neuen Tatsachenfeststellungen als auch jenen für die neue rechtliche Begründung vor. Wegen der Bindung der Gerichte ist es diesen wie den Parteien, abgesehen von allenfalls zulässigen Noven, verwehrt, der Beurteilung des Rechtsstreits einen anderen als den bisherigen Sachverhalt zu unterstellen oder die Sache unter rechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen, die im Rückweisungsentscheid ausdrücklich abgelehnt oder überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden sind (VGE III 2021 212 vom 29.11.2023 E. 7.3.3 m.H.a. BGE 143 IV 214 E. 5.3.3). Durch die Bindungswirkung soll verhindert werden, dass über verbindlich entschiedene rechtliche Streitfragen ein zweites Verfahren stattfindet (Wiederkehr/Plüss, *Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts*, Bern 2020, N 1441; BGE 135 III 334 E. 2; Urteil BGer 2C\_890/2018 vom 18.9.2019 E. 3.2). Vorbringen, die die obere Instanz bereits verworfen hat oder die nicht Gegenstand der Beurteilung waren, sind im zweiten Beschwerdeverfahren

nicht (mehr) zu berücksichtigen (Wiederkehr/Plüss, a.a.O., N 3084; vgl. auch BGE 136 III 334 E. 2; Urteil BGer 2C\_465/2011 vom 10.2.2012 E. 1.4).

**3.3** Mit Entscheid VGE III 2021 107 vom 30. September 2021 hatte das Verwaltungsgericht den RRB Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 sowie die mitangefochtenen vorinstanzlichen Beschlüsse (GRB vom 23.11.2020 / Gesamtentscheid ARE vom 8.9.2020) aufgehoben, mit denen der heutigen Beschwerdegegnerin die Baubewilligung für den Lager- und Umschlagplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ unter Auflagen und Bedingungen erteilt worden war - und es hat die Sache im Sinne der Erwägungen (insb. E. 3.4.2 und E. 4.3) zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung und Neuurteilung an die Baubewilligungsbehörde zurückgewiesen (vgl. Ingress lit. F hiervor).

**3.3.1** In VGE III 2021 107 E. 4.3 hatte das Verwaltungsgericht gefordert, dass den davor erörterten Mängeln bezüglich fehlender Angaben in den Planunterlagen (E. 4.2.1) und insb. der Intransparenz bei den lärmrechtlichen Beurteilungen (E. 4.2.2) bei der allfälligen Erteilung der Baubewilligung Rechnung getragen werde.

**3.3.2** In VGE III 2021 107 E. 3.4.2 hatte das Verwaltungsgericht (zusammengefasst) die fehlende Auseinandersetzung in den vorinstanzlichen Verfahren mit der Frage der hinreichenden Erschliessung moniert und eine rechtsgenügeliche Prüfung der von der Beschwerdeführerin zur Stützung ihrer Rüge der ungenügelenden Erschliessung vorgebrachten Argumenten verlangt. Zuvor hatte das Verwaltungsgericht in E. 3.2.1 auf den von den Parteien angesprochenen Entscheid VGE III 2016 184 vom 29. März 2017 hingewiesen, der eine Verkehrsordnung (Verbot für Motorwagen und -räder auf dem östlichen Bereich der H. \_\_\_\_\_ strasse) betraf, der zu einer Verlagerung des Verkehrs (namentlich auch zur PHSZ sowie zum BBZ) über die P. \_\_\_\_\_ strasse und den G. \_\_\_\_\_ weg als Groberschliessungsstrasse führte. Es zitierte aus VGE III 2016 184 zur Frage der Erschliessung Folgendes:

**4.2.1** Die Erteilung einer Baubewilligung setzt voraus, dass das Baugrundstück erschlossen ist (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG [des Bundesgesetzes über die Raumplanung {Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700} vom 22.6.1979]; vgl. § 53 PBG). Art. 19 RPG und § 37 PBG definieren den Begriff der Erschliessung. Genügelnde Zugänglichkeit setzt eine rechtlich gesicherte und technisch hinreichende Zufahrt, ausnahmsweise einen blossen Zugang voraus. Technisch hinreichend ist eine Zufahrt, wenn sie verkehrssicher und so beschaffen ist, dass sie der zu erwartenden Beanspruchung durch Benutzer und öffentliche Dienste gewachsen ist (§ 37 Abs. 3 PBG). Die Zufahrt muss also die Verkehrssicherheit der Benutzer gewährleisten und überdies den Anforderungen des Natur- und Heimatschutzes, des Umweltschutzes sowie weiteren wichtigen Anforderungen der Raumplanung (wie der häushälterischen Bodennutzung) genügen. Dient eine Zufahrt der Erschliessung einer ganzen Zone,

so muss sie sämtlichen Verkehr dieser Zone aufnehmen können (Bundesgerichtsurteil 1C\_273/2014 vom 13.11.2014 [i.S. A. c. Gemeinderat Feusisberg] Erw.4.3.2). In zeitlicher Hinsicht ist von Bundesrechts wegen erforderlich, dass das Bauvorhaben spätestens im Zeitpunkt der Realisierung über die für den ordnungsgemässen Betrieb erforderliche strassenmässige Erschliessung verfügt (BGE 127 I 103 Erw. 7d). Wenn eine Baubewilligung mit der Bedingung versehen wird, wonach die Baubewilligung erst mit der Sicherstellung der strassenmässigen Erschliessung rechtswirksam wird, so ist dies in dieser Hinsicht ausreichend (Bundesgerichtsurteil 1C\_271/2011 vom 27.9.2011 Erw. 2.4).

**4.2.2** Soweit im durch die P.\_\_\_\_\_strasse und den G.\_\_\_\_\_weg erschlossenen Gebiet rechtskräftig bewilligte Bauten und Anlagen bereits bestehen, ist mithin auch deren rechtsgenügeliche (Grob-)Erschliessung und somit auch die Verkehrssicherheit gewährleistet. Soweit weitere Bauten und Anlagen in Planung sind, wird bei der Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit auch die hinreichende (Grob-)Erschliessung und damit gleichzeitig die Verkehrssicherheit geprüft werden. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Abmessungen von Fahrbahnbreite und Trottoirs.

Der Regierungsrat weist im angefochtenen Beschluss (Erw. 5.4) konkret darauf hin, dass Parkieranlagen entlang des G.\_\_\_\_\_wegs Gegenstand mehrerer (nachträglicher) Baubewilligungs- und bzw. Beschwerdeverfahren bilden und deren Bewilligungsfähigkeit auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit geprüft werde. Der Rechtsschutz der betroffenen (und entsprechend beschwerdebefugten) Personen bleibt mithin gewahrt. Im Übrigen spricht der Gemeinderat in der Nebenbestimmung von einer "Verbesserung" der Verkehrssicherheit, was zusätzlich garantiert, dass die unter dem Blickwinkel der hinreichenden (Grob-)Erschliessung erforderliche Verkehrssicherheit auch erreicht und/oder umgesetzt wird. (...).

**3.3.3** Anschliessend wurde in VGE III 2021 107 E. 3.2.2 wiedergegeben, was die Beschwerdeführerin laut RRB Nr. 50/2019 vom 22. Januar 2019 E. 4 (vgl. Ingress lit. D hiavor) bezüglich nicht hinreichender Erschliessung bemängelte und schliesslich in E. 3.3.1 die von der Beschwerdeführerin in der Verwaltungsbeschwerde vom 16. Dezember 2020 (gegen den GRB vom 23.11.2020 und danach in der der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 15. Juni 2021 (gegen den RRB Nr. 342/2021 vom 18.5.2021) (vgl. Ingress lit. F hiavor) unter dem Problemkreis "Zufahrtsbewilligung und ungenügeliche Erschliessung" vorgetragene Kritik bezüglich Verkehrssicherheit. In E. 3.3.2 f. hat das Verwaltungsgericht seine Folgerungen dazu festgehalten:

**3.3.2** Es kann bei dieser Kritik am G.\_\_\_\_\_weg als Zufahrtstrasse zur Bauparzelle zum einen nicht gesagt werden, die Verkehrssicherheit auf dem G.\_\_\_\_\_weg sei ein vergleichsweise untergeordneter Punkt der Verwaltungsbeschwerde gewesen. Zum andern erweist sich, dass dieser Rüge mit einer Fokussierung der Bewilligungsbehörde(n) wie auch des Regierungsrates im angefochtenen Entscheid bei der Prüfung der hinreichenden Erschliessung einzig auf den Bereich der Einfahrt in die Bauparzelle nicht rechtsgenügelich Rechnung getragen wurde.

Eine rechtsgenügeliche Erschliessung setzt, wie vorstehend zitiert (Erw. 3.2.1), unter anderem eine technisch hinreichende Zufahrt voraus. Dies bedeutet, dass die Zufahrt verkehrssicher und so beschaffen ist, dass sie der zu erwartenden

Beanspruchung durch Benützer und öffentliche Dienste gewachsen ist (§ 37 Abs. 3 PBG). Unter dieser Zufahrt ist der gesamte G. \_\_\_\_\_ weg, allenfalls unter Einbezug auch der P. \_\_\_\_\_ strasse zu verstehen (vgl. vorstehend zitierter VGE III 2016 184 vom 29.3.2017 Erw. 4.2.2). Zum übrigen Verkehrsaufkommen sowie auch zur Nutzung und Nutzungsintensität dieser Erschliessungsanlagen durch Fussgänger (Schüler), zur Ausgestaltung dieser Erschliessungsanlagen wie auch zur Verkehrssicherheit auf dem G. \_\_\_\_\_ weg (und der P. \_\_\_\_\_ strasse) ausserhalb des eng definierten Bereichs der Zufahrt auf das Baugelände lässt sich dem angefochtenen Beschluss wie auch den erstinstanzlichen Bewilligungen nichts entnehmen. Dass die Verkehrssicherheit nicht losgelöst von der Frage der (gesamten) Nutzungsintensität der Erschliessungsanlage beurteilt werden kann, liegt auf der Hand. Allein der Umstand, dass eine Anlage während Jahren (unbewilligterweise) betrieben wird und während dieser Zeit noch keine Probleme festgestellt wurden, entbindet nicht von einer Prüfung der rechtsgenügenden Erschliessung.

**3.3.3** Weder mit dem VGE III 2016 184 vom 29. März 2017 noch dem RRB Nr. 50/2019 vom 22. Januar 2019 lässt sich eine Reduktion der Frage der Erschliessung allein auf die Zufahrt/Einfahrt zum/vom Baugrundstück in den G. \_\_\_\_\_ weg verteidigen. Mit dem VGE III 2016 184 zum einen wurde für weitere geplante Bauten und Anlagen bei der Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit explizit die Prüfung der hinreichenden (Grob-)Erschliessung und damit gleichzeitig der Verkehrssicherheit angeordnet (einschliesslich Prüfung der Abmessungen von Fahrbahnbreite und Trottoirs). Dass es sich vorliegend um ein nachträgliches Baubewilligungsverfahren handelt und die Beschwerdegegnerin ihren Lager- und Umschlageplatz im Jahr 2017 bereits seit rund fünf Jahren betrieb, kann hieran nichts ändern. (...).

**3.4** Soweit das Verwaltungsgericht im Rückweisungsentscheid VGE III 2021 107 also verbindliche Feststellungen getroffen hat, waren die Vorinstanzen als untere Instanzen daran gebunden. Gleichermassen ist das im zweiten Rechtsgang erneut mit der Angelegenheit befasste Verwaltungsgericht an seinen früheren Entscheid gebunden (E. 3.1 hiavor; vgl. auch VGE III 2021 212 vom 29.11.2023 E. 7.3.3.).

**4.1** Der Gemeinderat hat die Erteilung der Bau- und Betriebsbewilligung (GRB Nr. 2018-0022) vom 26. Juni 2023 u.a. wie folgt begründet:

**4.1.1 Lärmschutz:** Die am 11. April 2022 neu eingereichte L. \_\_\_\_\_ -Lärmbeurteilung (VB 148/2023-act. III.-02/B17) basiere weiterhin nicht auf konkreten Messungen, sondern dem CadnaA-Lärmberechnungsmodell Version 2021. Gegenüber dem früheren Lärmgutachten vom 31. Juli 2019 seien die Betriebsdaten zur Lärmberechnung teilweise angepasst worden. Die Lärmimmissionen seien gemäss dem aktuellen L. \_\_\_\_\_ -Gutachten (Abb. 5) auf max. 58 dB(A) (Industriezone) resp. in Bezug auf die Wohn-/Gewerbezone auf max. 57 dB(A) bewertet worden. Das L. \_\_\_\_\_ -Gutachten sollte die Lärmbelastungen allgemein im Zusammenhang mit der Nutzung von KTN 001. \_\_\_\_\_ als Lager- und Umschlageplatz für die Umgebung ermitteln und beurteilen. In der Übersicht werde die örtliche

Lärmbelastung visualisiert (Abb. 5: Lärmbeurteilung tags) und dabei auch die zwischen der Bauparzelle und der P. \_\_\_\_\_ strasse liegende Industriezone berücksichtigt. Auf die Industriezone (Empfindlichkeitsstufe IV) sei ein Planungswert von 65 dB(A) am Tag anwendbar (m.H.a. auf die Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41] vom 15.12.1986, Anhang 6 Ziff. 2), wobei vorliegend ein Belastungswert von 58 dB(A) am Tag ermittelt worden sei. Die massgebenden Planungswerte könnten selbst unter Berücksichtigung einer Prognoseunsicherheit von +/- 1.5 dB(A) eingehalten werden. Das L. \_\_\_\_\_ -Lärmgutachten sei vollständig und nachvollziehbar. Auch das kantonale Amt für Umwelt und Energie (AUE) habe diesem zugestimmt. Die Anforderungen gemäss Art. 25 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) vom 7. Oktober 1983 und Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV seien erfüllt.

**4.1.2 Verkehrssicherheit:** Laut VGE III 2021 107 (E. 3.2.2) sei als technisch hinreichende Zufahrt der gesamte G. \_\_\_\_\_ weg, allenfalls unter Einbezug der P. \_\_\_\_\_ strasse, zu verstehen. Zu beurteilen gelte es auch die Nutzung und Nutzungsintensität der Erschliessungsanlagen durch Fussgänger (Schüler), die Ausgestaltung dieser Erschliessungsanlagen sowie die Verkehrssicherheit auf dem G. \_\_\_\_\_ weg (und der P. \_\_\_\_\_ strasse) ausserhalb des eng definierten Bereichs der Zufahrt auf das Baugelände. Das M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten sollte die Situation der Verkehrserschliessung und -sicherheit im Zusammenhang mit dem Betrieb des Lager- und Umschlagplatzes analysieren und beurteilen. Gemäss der während einer Woche (10.-16.3.2022) durchgeführten automatischen Verkehrserhebung zur Bestimmung des vorhandenen Verkehrsaufkommens sei das Verkehrsgeschehen am G. \_\_\_\_\_ weg stark durch den schulischen Betrieb der PHSZ und des BBZ geprägt. Die Tagesganglinie zeige eine Morgen- und eine Abendspitzenstunde (zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und zwischen 16.00 und 17.00 Uhr) auf, wobei die Morgenspitzenstunde höchste Belastung aufweise (174 Fz/h) und für die weitere Beurteilung im Gutachten massgebend gewesen sei.

Der Schwerverkehrsanteil betrage 4% und liege somit in einem üblichen Rahmen. Wenn der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) S. \_\_\_\_\_ und die angestrebte Verdichtung im umliegenden Siedlungsgebiet künftig realisiert sei, werde das Verkehrsgeschehen auf dem G. \_\_\_\_\_ weg hauptsächlich durch die Wohn- und Gewerbenutzung geprägt, während die PHSZ und das BBZ direkt über den T. \_\_\_\_\_ weg erschlossen würden. Damit werde künftig die werktägliche Abendspitzenstunde dominieren. Im Prognosezustand 2030 werde die Verkehrsbelastung auf dem T. \_\_\_\_\_ weg in den Abendspitzenstunden bei ca. 500 Fz/h liegen. Auf dem G. \_\_\_\_\_ weg entfalle zumindest ein wesentlicher Teil des PHSZ/BBZ-Verkehrs. Es werde in den Abendspitzenstunden noch eine Verkehrs-

belastung von ca. 100 Fz/h erwartet. Der G. \_\_\_\_\_ weg werde als Quartiersammelstrasse nach der VSS-Norm 40 044 klassifiziert, mit einer Belastungsgrenze von 500 Fz/h (M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten Tab. 3). Bezüglich des Lager- und Umschlagsplatzes werde während den Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von je 6 Zu- und Wegfahrten (Maximalbetrachtung) durch die Beschwerdegegnerin und die (inzwischen im HR gelöschte) I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. erwartet. Im aktuellen Bestand weise der G. \_\_\_\_\_ weg - unter Einbezug der Zu- Wegfahrten vom Lager- und Umschlagsplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ - eine Spitzenbelastung von 174 Fz/h auf, was einer Ausschöpfung der Kapazität von 35% entspreche. Auch im Prognosezustand 2030 sei keine Ausschöpfung der Auslastung zu erwarten.

Bei der Nutzung des G. \_\_\_\_\_ wogs durch die Fussgänger sei analog zum Fahrzeugverkehr von denselben Morgen- und Abendspitzenstunden auszugehen. Die prozentuale Verteilung des Fussgänger- und auch des Veloverkehrs auf die H. \_\_\_\_\_ strasse und den G. \_\_\_\_\_ weg lasse sich vorliegend nicht abschliessend beurteilen. Für die Wahl des Weges sei wohl weniger der Ausbaustandard als die Gehdistanz entscheidend. Zur Nutzungsintensität der Erschliessungsanlagen durch Fussgänger (Schüler) nehme das M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten keine Stellung. Zumindest werde in Bezug auf die Art der Nutzung festgehalten, dass entlang des G. \_\_\_\_\_ wogs südseitig auf der ganzen Länge ein ca. 2m breiter Gehweg vorhanden sei. Aufgrund des geraden Strassenverlaufs sei die Ein- und Ausfahrt des Lagerplatzes übersichtlich und herannahende Fussgänger und Velofahrer seien frühzeitig erkennbar. Der Gehweg sei im Bereich der Einmündung nicht unterbrochen. Somit seien die Fussgänger gegenüber den abbiegenden und einmündenden Fahrzeugen vortrittsberechtigt.

Zu den Einwendungen der Beschwerdeführerin, wonach das M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten unvollständig sei und nicht darauf abgestellt werden dürfe, da u.a. die Verkehrssicherheit in Bezug auf die P. \_\_\_\_\_ strasse nicht untersucht worden sei und die Verkehrssicherheit auch aufgrund des bloss einseitig geführten Trottoirs nicht gewährleistet sei, führte der Gemeinderat aus, der einseitige Gehweg sei ein Kriterium für die Qualifikation des G. \_\_\_\_\_ wogs als Quartiersammelstrasse, was den Belastungsgrenzwert von 500 Fz/h mit sich bringe. Zur Verkehrssituation in Bezug auf die P. \_\_\_\_\_ strasse enthalte das M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten in der Tat keine Ausführungen; die Bauherrschaft erwähne in diesem Zusammenhang das Verhältnismässigkeitsprinzip. Das M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten rechne an einem Durchschnittstag mit je 15 Zu- und Wegfahrten auf den Lager- und Umschlagsplatz, die zu gleichen Teilen durch LKW, Lieferwagen und PW erfolgen sollten. Die maximale Frequenz liege bei 30 Zu- und Wegfahrten pro Tag resp. bei maximal 6 Zu- und Wegfahrten pro Stunde. Diese Weg- und Zufahrten seien in Bezug auf die Verkehrssituation entlang des

G.\_\_\_\_\_wegs, die im Wesentlichen durch den schulischen Betrieb definiert werde, von eher untergeordneter Bedeutung. Da aktuell mit bis 174 Fz/h nur 35% der Kapazität entlang des G.\_\_\_\_\_wegs ausgelastet sei und auch im Prognosezustand 2030 noch mit Reserven gerechnet werde, sei auch unter Berücksichtigung der P.\_\_\_\_\_strasse nicht mit einer Überschreitung der Kapazitätsgrenzwerte auszugehen. Dies gelte umso mehr, als der Schwerverkehr entlang des G.\_\_\_\_\_wegs nur bei 4% liege, d.h. weder die U.\_\_\_\_\_AG (welche entlang der P.\_\_\_\_\_strasse Heizöltanks betreibe) noch die Verwendung der P.\_\_\_\_\_strasse als Haltestelle privater Busunternehmer durch das Kreuzen von grossen Lastwagen übermässig eingeschränkt würden. Die Benutzung von KTN 001.\_\_\_\_\_als Lager- und Umschlagplatz werde die Verkehrssituation auch in Bezug auf die P.\_\_\_\_\_strasse nicht übermässig tangieren.

**4.1.3 Zufahrtsbewilligung:** Die aktuell bereits bestehende Zufahrt befinde sich an einer gut überschaubaren Stelle. Aufgrund des geraden Strassenverlaufs seien herannahende Fahrzeuge sowie Fussgänger gut und frühzeitig erkennbar. Die Sichtzone solle links von der Ausfahrt künftig als Grünstreifen von 4m zwischen Lagerplatz und dem vorhandenen Trottoir freigehalten werden. Der Ausfahrtradius betrage rund 6m. Die Grundstückzufahrt sei 6.5m breit. Die Ein- und Ausfahrt des Lager- und Umschlagsplatzes erreiche gemäss dem M.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten eine sehr gute Verkehrsqualität. Es müsse mit keinen Behinderungen des Verkehrsflusses gerechnet werden. Im Übrigen liege auch keine übermässige Beeinträchtigung des Gemeindegebrauchs vor. Die Voraussetzungen zur Erteilung der Zufahrtsbewilligung seien erfüllt.

**4.2** Der Regierungsrat hat im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 u.a. ausgeführt, indem das Verwaltungsgericht in VGE III 2021 107 (E. 3.3.2) "allenfalls" der Einbezug der P.\_\_\_\_\_strasse angeordnet habe, sei dem Gemeinderat ein Ermessensspielraum belassen worden. Aus diesem Entscheid ergebe sich auch nicht, dass für die Situation an der P.\_\_\_\_\_strasse zwingend ein Verkehrsgutachten vorliegen müsste. Im GRB Nr. 2018-0022 habe der Gemeinderat lediglich kurz begründet, weshalb von einem Einbezug der P.\_\_\_\_\_strasse in die Beurteilung der Erschliessungssituation abgesehen worden sei. Ob der Gemeinderat damit seine Begründungspflicht verletzt habe, könne offenbleiben, denn eine Rückweisung würde einen formalistischen Leerlauf darstellen (E. 5.2).

Das - gemäss M.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten - maximale Verkehrsaufkommen des Lagerplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_von je 30 Zu- und Wegfahrten pro Tag resp. je 6 Zu- und Wegfahrten pro Stunde (bei Nutzung durch die Beschwerdegegnerin und die inzwischen im HR gelöschte I.\_\_\_\_\_AG in Liq.) bedeute im Vergleich zur stündlichen Belastung von 174 Fz/h des G.\_\_\_\_\_wegs einen gerin-

gen Mehrverkehr. Dieses Verkehrsaufkommen erscheine realistisch, da es sich beim Lagerplatz am G. \_\_\_\_\_weg nicht um das Hauptlager der Beschwerdegegnerin handle, sondern dort lediglich sporadisch genutztes Material gelagert werde. Die Messstation sei kurz vor der Einfahrt des Lagerplatzes montiert worden. Die einzige Zufahrt führe zwingend über die P. \_\_\_\_\_strasse, die daher ebenfalls von maximal 30 Zu- und Wegfahrten pro Tag aufgrund des Lagerplatzes betroffen sei. Die Hauptnutzung der Sportanlagen finde ausserhalb der Betriebszeiten des Lager- und Umschlagplatzes statt, weshalb das damit zusammenhängende Verkehrsaufkommen für die Beurteilung der Erschliessung nicht relevant sei (E. 5.3).

Bei der P. \_\_\_\_\_strasse wie beim G. \_\_\_\_\_weg gelte die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der G. \_\_\_\_\_weg weise auf einem kurzen Abschnitt eine Fahrbahnbreite von 8.5m auf, was für den Begegnungsfall zweier Lastwagen ausreichend sei. Auf den restlichen Streckenabschnitten bis zur Einfahrt des Lagerplatzes betrage die Fahrbahnbreite zwischen 5.6m und 6.1m, womit das Kreuzen eines Lastwagens mit einem Personenwagen problemlos möglich ein sollte. Die P. \_\_\_\_\_strasse sei aufgrund von beidseitigen Parkplätzen zwar teilweise verengt. Aufgrund des geraden Strassenverlaufs jedoch übersichtlich. Aus dem M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten ergebe sich, dass der Schwerverkehrsanteil bei 4% und damit in einer Spitzenstunde bei ca. sieben Fahrzeugen liege. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit und der tiefen Frequenz des Schwerverkehrs erscheint die verengte Fahrbahn sowohl an der P. \_\_\_\_\_strasse wie auch am G. \_\_\_\_\_weg als unproblematisch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (E. 5.4).

Im Streckenabschnitt auf der P. \_\_\_\_\_strasse bestehe ein für Fussgänger vorgesehener gelb schraffierter Bereich, der durch Parkplätze von der Strasse getrennt sei. Der G. \_\_\_\_\_weg verfüge über ein 2m breites Trottoir. Die auf dem G. \_\_\_\_\_weg und der P. \_\_\_\_\_strasse gefahrenen Geschwindigkeiten seien aufgrund des Tempo-30-Regimes und der teilweise eher engen Fahrbahn gering. Die Einfahrt vom Lager- und Umschlagplatz in den G. \_\_\_\_\_weg sei übersichtlich und Fussgänger könnten somit frühzeitig gesehen werden. Aus der Baueingabe der Beschwerdegegnerin ergebe sich zudem, dass die Sichtbereiche der Einfahrt nach links und rechts freigehalten werden. Es sei somit nicht ersichtlich, inwiefern Fussgänger auf dieser Strecke erheblichen Gefahren ausgesetzt sein sollten. Die Vorbringen im Zusammenhang mit der H. \_\_\_\_\_strasse seien nicht Gegenstand des strittigen Gemeinderatsbeschlusses und dementsprechend unbeachtlich (E. 5.5).

Die auf der P.\_\_\_\_\_strasse verlaufenden zwei Velorouten würden die Erschliessung des Lagerplatzes zum einen auf der P.\_\_\_\_\_strasse lediglich auf einer Länge von ca. 300m überschneiden. Zum anderen sei während der Betriebszeiten des Lager- und Umschlagplatzes keine hoch frequentierte Nutzung der Velorouten zu erwarten. Auch seien die auf der P.\_\_\_\_\_strasse gefahrenen Geschwindigkeiten gering und die aufgrund der Parkplätze verengte Stelle übersichtlich. Es sei somit nicht ersichtlich, inwiefern für Fahrradfahrer eine Gefahr bestehen sollte (E. 5.6).

Eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch die am Strassenrand (gegenüber der Lagerplatzeinfahrt) parkierten Autos sei nicht gegeben. Aus den eingereichten Bildern sei ersichtlich, dass durch die parkierten Personenwagen weder die Übersichtlichkeit der Strasse eingeschränkt noch die Fahrbahnbreite verengt werde. Die Bewilligungspflicht dieser Parkplätze sei nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Rüge, dass die Strasse durch den Betrieb des Lager- und Umschlagplatzes verschmutzt und dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, sei nicht substantiiert. Aus dem eingereichten Bild, auf dem ersichtlich sei, dass in der Einfahrt auf den Lagerplatz sowie auf dem Trottoir davor Kies liege, werde nicht ersichtlich, inwieweit dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet sein soll (E. 5.8).

Die vom ARE im Gesamtentscheid B2020-0800 vom 23. Januar 2023 verfügten Auflagen hinsichtlich Betriebszeiten (Montag bis Freitag von 7.00 bis 12.00 Uhr und von 13.00 bis 17.30 Uhr), Lage der Abrollcontainer (ausschliesslich und möglichst weit entfernt von den Wohngebäuden im nördlichen Teil des Lagerplatzes), Vermeidung unnötiger Motorenleerläufe und Instruktion von Mitarbeitern hinsichtlich lärmarmen Arbeitsweise seien gemäss den Ausführungen des für die Lärmbeurteilung zuständigen AUE in der Vernehmlassung des ARE vom 17. August 2023 durchsetzbar. Sämtliche Massnahmen hätten eine lärmindernde Wirkung; die Kontrolle obliege der zuständigen kommunalen Behörde. Aus Sicht des AUE sei dem Vorsorgeprinzip hinreichend Rechnung getragen worden (E. 6.1).

Gemäss der neu eingereichten L.\_\_\_\_\_Lärmbeurteilung könnten die Planungswerte in der Umgebung überall (deutlich) eingehalten werden. Das zuständige AUE habe das Lärmgutachten fachlich überprüft und für richtig befunden. Die Beschwerdeführerin bestreite die Richtigkeit des Lärmgutachtens nicht. Sie wehre sich lediglich gegen die im Sinne des Vorsorgeprinzips verfügten Auflagen. Diese seien verbindlich und selbständig durchsetzbar. Der Regierungsrat sehe sich nicht veranlasst, von seiner ursprünglichen Beurteilung (im RRB Nr. 342/2021) abzuweichen, wonach diese Auflagen ausreichend seien und damit dem Vorsorgeprinzip hinreichend Rechnung getragen werde. Die Beschwerdeführerin habe diese

Beurteilung in der gegen den RRB Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 erhobenen Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 15. Juni 2021 (VB 148/2023-act. II.-02/in Baumappe) auch nicht explizit gerügt. Ohnehin äussere die Beschwerdeführerin pauschale Kritik an der Um- resp. Durchsetzbarkeit der vorgesehenen Auflagen, ohne diese substantiiert zu begründen. Der Regierungsrat erwarte vom Gemeinderat, dass er die Einhaltung der verfügbaren betrieblichen und organisatorischen Auflagen regelmässig kontrolliere und durchsetze (E. 6.3 i.V.m. E. 6).

**5.1.1** Der Gemeinderat hat im GRB Nr. 2018-0022 durchaus registriert, dass sich das M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten nicht zur Verkehrssituation in Bezug auf die P. \_\_\_\_\_strasse geäussert hat. Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten, wonach der G. \_\_\_\_\_weg als Quartiersammelstrasse nach der VSS-Norm 40 044 mit einer Belastbarkeit bis zu 500 Fz/h zu klassifizieren ist, die im bestehenden Zustand eine Spitzenbelastung von 174 Fz/h (während der Morgenspitzenstunde) aufweist, beurteilte er die ermittelten, je 15 Zu- und Wegfahrten auf den Lager- und Umschlagsplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ an einem Durchschnittstag sowie je 30 Zu- und Wegfahrten pro Tag resp. je 6 Zu- und Wegfahrten pro Stunde bei einem maximalen täglichen resp. stündlichen Verkehr (bei Nutzung durch die Beschwerdegegnerin und die inzwischen im HR gelöschte I. \_\_\_\_\_ AG in Liq.) jedoch als eine Belastung von untergeordneter Bedeutung gegenüber der Verkehrssituation entlang des G. \_\_\_\_\_wegs.

Bei einer aktuellen Auslastung des G. \_\_\_\_\_wegs von 35% sowie 80% im Prognosezustand 2030 (mit ESP S. \_\_\_\_\_ und Verbindung T. \_\_\_\_\_weg), der damit noch vorhandenen Reserven von ca. 100 Fz/h (M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten S. 8 unten) und des Schwerverkehranteils von 4% entlang des G. \_\_\_\_\_wegs folgerte der Gemeinderat, dass auch unter Berücksichtigung der Schwerverkehrs der U. \_\_\_\_\_ AG auf der P. \_\_\_\_\_strasse nicht mit einer Überschreitung der Kapazitätsgrenzwerte auszugehen sei und die Nutzung von KTN 001. \_\_\_\_\_ als Lager- und Umschlagplatz auch die Verkehrssituation in Bezug auf die P. \_\_\_\_\_strasse nicht übermässig tangieren werde.

**5.1.2** Der Gemeinderat hat auch erkannt, dass das M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten sich zur Situation der Fussgänger nur bezüglich des Vorhandenseins eines ca. 2m breiten, einseitigen Gehwegs auf der ganzen Länge des G. \_\_\_\_\_wegs (Ziff. 5.1) sowie der Vortrittsberechtigung der Fussgänger und deren guten und frühzeitigen Erkennbarkeit im Einmündungsbereich KTN 001. \_\_\_\_\_ von/zum G. \_\_\_\_\_weg geäussert hat (Ziff. 5.3 und Ziff. 6), nicht aber zur Nutzungsintensität der Erschliessungsanlagen durch Fussgänger (Schüler).

Er ist indes davon ausgegangen, dass bezüglich der Nutzung des G.\_\_\_\_\_wegs durch die Fussgänger von denselben Verkehrsspitzen (am Morgen Richtung: Bahnhof → Schule und am Nachmittag: Schule → Bahnhof) auszugehen sei, wie beim - ebenfalls durch den schulischen Betrieb der PHSZ und des BBZ geprägten -Fahrzeugverkehrs. Dass die Verteilung des Fussgänger- und Veloverkehrs auf die H.\_\_\_\_\_strasse und den G.\_\_\_\_\_weg vorliegend nicht prozentual abschliessend beurteilbar war, erachtete der Gemeinderat für die Verkehrssicherheit nicht als entscheidend. Als hierfür ausschlaggebend beurteilte er dagegen einerseits das Vorhandensein eines ca. 2m breiten Gehwegs (südseitig) entlang der ganzen Länge des G.\_\_\_\_\_wegs und andererseits, dass die Ein- und Ausfahrt des Lagerplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ von/zum Einbahnweg übersichtlich und herannahende Fussgänger und Velofahrer frühzeitig erkennbar sind, der Gehweg (auch) im Bereich dieser Ein- und Ausfahrt nicht unterbrochen ist und die Fussgänger gegenüber den abbiegenden und einmündenden Fahrzeugen vortrittsberechtigt sind.

**5.2** Aufgrund dieser Ausführungen im GRB Nr. 2018-0022 kann dem Regierungsrat gefolgt werden (angefochtener RRB Nr. 909/2024 E. 5.2), dass der Gemeinderat - zumindest kurz - begründet hat, weswegen aus seiner Sicht im Baubewilligungsverfahren die Erschliessungssituation des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ mit dem M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten hinlänglich abgeklärt war.

Zutreffend ist sodann, dass im Rückweisungsentscheid VGE III 2021 107 (E. 3.3.2) bei der Prüfung, ob eine verkehrssichere Zufahrt gegeben sei, die der zu erwartenden Beanspruchung durch Benützer und öffentliche Dienste gewachsen sei (§ 37 Abs. 3 PBG), der Einbezug der P.\_\_\_\_\_strasse nicht apodiktisch verlangt wurde. Die Anordnung, dass unter dieser Zufahrt der gesamte G.\_\_\_\_\_weg, *allenfalls* unter Einbezug auch der P.\_\_\_\_\_strasse zu verstehen sei, lässt sich in vertretbarer Weise und sachgerecht so verstehen, dass die P.\_\_\_\_\_strasse dann und soweit in die Beurteilung der Erschliessungssituation des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ einzubeziehen ist, als dies erforderlich ist. Ein Einbezug der P.\_\_\_\_\_strasse ist mithin dann unentbehrlich, wenn die Prüfung, ob die Zufahrt technisch hinreichend sei, alleine anhand der Begutachtung des G.\_\_\_\_\_wegs keine schlüssigen Ergebnisse aufzeigt. Lässt sich dagegen anhand der getätigten Untersuchungen zur Verkehrssicherheit auf dem G.\_\_\_\_\_weg zuverlässig folgern, die Zufahrt sei verkehrssicher und der zu erwartenden Beanspruchung durch Benützer und öffentliche Dienste gewachsen, so liegt es auch auf der Grundlage von VGE III 2021 107 (E. 3.3.2) im pflichtgemäss

auszuübenden Ermessen der Baubewilligungsbehörde, von weiteren Abklärungen zur Situation auf der P.\_\_\_\_\_strasse abzusehen.

**5.3** Auch wenn die entsprechende Begründung im GRB Nr. 2018-0022 kurz ausgefallen ist, ergeben sich aus diesem Beschluss zumindest die Überlegungen, von denen sich der Gemeinderat hat leiten lassen. Er nennt die für ihn entscheidungswesentlichen Punkte und ist so abgefasst, dass sich die Beschwerdeführerin über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die Beschwerdeinstanz weiterziehen konnte. Namentlich hinsichtlich der von der Beschwerdeführerin als erforderlich erachteten Abklärungen zur Situation auf der P.\_\_\_\_\_strasse lässt sich dem erstinstanzlichen Entscheid immerhin die Ansicht des Gemeinderats entnehmen, dass seine, aufgrund der bereits abgenommenen Beweise und insbesondere dem M.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten gewonnene Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen zur Verkehrssituation auf der P.\_\_\_\_\_strasse nicht erschüttert werden könne (antizipierte Beweiswürdigung). Auch bezüglich der Verkehrssicherheit der Fussgänger geht aus dem Entscheid immerhin hervor, aus welchen Gründen der Gemeinderat die Verkehrssicherheit der Fussgänger auf dem G.\_\_\_\_\_weg auch ohne abschliessende Eruerung deren Nutzungsintensität als gegeben erachtet.

Eine Verletzung der Begründungspflicht ist daher im Ergebnis zu verneinen, auch wenn die Begründungsdichte im GRB Nr. 2018-0022 zum Nichteinbezug der P.\_\_\_\_\_strasse in die Beurteilung der Erschliessungssituation angesichts der Bindungswirkung des Rückweisungsentscheids VGE III 2021 107 (vgl. dazu E. 3.1 ff. hiervor) im unteren Bereich des Akzeptierbaren anzusiedeln ist.

**5.4** Es ist daher auch nicht zu beanstanden, dass der Regierungsrat von einer Rückweisung der Sache an den Gemeinderat abgesehen hat, zumal er im Ergebnis der erstinstanzlichen Beurteilung - auch hinsichtlich der antizipierten Beweiswürdigung - beigeplichtet hat (angefochtener RRB Nr. 909/2024 E. 5.2 ff.).

**6.1.1** Im M.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten vom 11. April 2023 wurde der G.\_\_\_\_\_weg zutreffend als Quartiersammelstrasse nach der VSS-Norm 40 044 mit einer Belastungsgrenze von 500 Fz/h klassifiziert. Für eine Quartiersammelstrasse werden gemäss den Kriterien der VSS-Norm 40 044 ein einseitig geführter Gehweg verlangt, sowie zwei Fahrbahnstreifen (mit reduzierter Ausbaugrösse). Die Fahrbahnbreite muss die Vorgaben für den Grundbegegnungsfall LW/PW und örtlich LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit erfüllen (die gemäss VSS-Norm 40 201 [Geometrisches Normalprofil] 5.6m resp. 6.8m betragen). Bushaltestellen befinden sich bei Quartiersammelstrasse im Fahrbahnbereich; Anlagen für den leichten Zweiradverkehrs sind in der Regel nicht erforderlich.

Der G. \_\_\_\_\_ weg, auf dem die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, erfüllt diese Dimensionierungsvorgaben für eine Quartiersammelstrasse mit einer Belastungsgrenze von 500 Fz/h (vgl. M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten Ziff. 5.1). Der Umstand, dass in dem von der Beschwerdeführerin beigebrachten O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten vom 28. Oktober 2025 (Ziff. 3.5) die Strassenbreite für "eine Sammelstrasse (Groberschliessungsstrasse)" - generell, d.h. ohne Unterscheidung nach der Einteilung in der VSS-Norm 40 044 - als zu eng bezeichnet wird, ändert daran nichts. Auch ist mit dem M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (Ziff. 5.1 und Abb. 6) davon auszugehen, dass in jenem Abschnitt, wo der G. \_\_\_\_\_ weg mit einer Fahrbahnbreite von ca. 8.5m die für Grundbegegnungsfall zweier Lastwagen erforderliche Fahrbahnbreite (6.8m) deutlich übersteigt, ein Kreuzen von zwei Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit möglich ist, wobei dieser Begegnungsfall aufgrund der geringen Schwerverkehrsfrequenzen selten anzunehmen ist. Die Schleppkurven im O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (Anhang 2) vermitteln kein grundsätzlich anderes Bild.

**6.1.2** Mit einer Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde von 174 Fz/h ist die Kapazität des G. \_\_\_\_\_ werts zu rund 35% ausgeschöpft, der Schwerverkehranteil liegt bei ca. 4% und hat damit eine eher untergeordnete Bedeutung (vgl. M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten Ziff. 3.1 und Ziff. 5.1). Der Lager-/Umschlagsplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ erzeugt bei Nutzung durch die Beschwerdegegnerin und die (inzwischen im HR gelöschte) I. \_\_\_\_\_ AG in Liq. während der Spitzenstunde ein maximales Verkehrsaufkommen von je 6 Zu- Wegfahrten. Die (unmittelbare) Ein- und Ausfahrt dieses Lager- und Umschlagplatzes auf den G. \_\_\_\_\_ weg erreicht eine sehr gute Verkehrsqualität (kurze Wartezeiten an der vortrittsbelasteten Einmündung, keine Behinderungen des Verkehrsflusses auf dem G. \_\_\_\_\_ weg, gute und frühzeitige Erkennbarkeit der herannahende - vortrittberechtigten - Fahrzeuge und Fussgänger) (vgl. M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten Ziff. 4, Ziff. 5.2 f.). Die nördlich des G. \_\_\_\_\_ werts situierten Schrägparkfelder vor dem Industriegebäude der V. \_\_\_\_\_ AG auf KTN 002. \_\_\_\_\_ (leicht östlich versetzt gegenüber der Ein- und Ausfahrt auf KTN 001. \_\_\_\_\_) beeinflussen diese Einschätzung offensichtlich nicht. Wie der Regierungsrat ausgeführt hat (angefochtener RRB Nr. 909/2024 (E. 5.7)), wird durch die auf diesen Parkfeldern parkierten Personenwagen weder die Übersichtlichkeit der Strasse eingeschränkt noch die Fahrbahnbreite verengt.

Die Frage der Bewilligungspflicht dieser Parkplätze - wie auch der Nutzung weiterer Flächen im nördlichen Nahbereich des Einbahnwegs als Parkierflächen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Dasselbe gilt auch bezüglich des durch Fotoaufnahmen der Beschwerdeführerin dokumentierten, teilweise praktizierten

Güterumschlags auf dem G. \_\_\_\_\_weg oder des Durchsetzens des Parkiervots auf dem G. \_\_\_\_\_weg und der Einhaltung des Tempolimits von 30 km/h.

**6.1.3** Zusammenfassend ist dem Fazit im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (Ziff. 6) und der übereinstimmenden Beurteilung der Vorinstanzen beizupflichten, dass der G. \_\_\_\_\_weg unabhängig vom Lager- und Umschlagplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ eine ausreichende Kapazität aufweist und aufgrund der geringen Frequenzen sowie der übersichtlichen Situation eine ausreichend leistungsfähige und sichere Erschliessung des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001. \_\_\_\_\_ gewährleistet ist. Der Umstand, dass der G. \_\_\_\_\_weg nicht durchgehend eine Fahrbahnbreite von 6m aufweist (vgl. M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten Ziff. 5.1) und insofern die Vorgaben von Art. 22 des Strassenreglements der Gemeinde Arth an die Strassenbreiten von Sammelstrassen nicht durchgehend erfüllt, hat für diese Beurteilung keine Auswirkung.

Anzufügen ist, dass die Verkehrsmessungen (13.-26.5.2025) in der von der Beschwerdeführerin beigebrachten N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung vom 8. Juli 2025 (Ziff. 4.1 Tab. 2) - die auch im O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten bezüglich der Verkehrsbelastung herangezogen wurden - auf dem G. \_\_\_\_\_weg im 2-Wochen-Durchschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 678 Fz/24h, einen Anteil Fahrzeuge pro Stunde tags (Nt) von 42 Fz/h sowie einen Lastwagenanteil am Gesamtverkehr tags (LW-Anteil T) von 2.6% ergaben, wodurch die Kritik in der Beschwerdeschrift vom 30. November 2024 entkräftet wird, dass der Schwerverkehrsanteil auf dem G. \_\_\_\_\_weg erheblich grösser sein müsse, als der im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten gemessene Anteil von 4%. In Anbetracht des im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (vom 10.-16.3.2022) erhobenen DTV von 950 Fz/24h, wurden im O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (Ziff. 3.2) denn auch Überlegungen zu den möglichen Gründen für die Abweichungen gegenüber dem in der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung eruierten DTV von 678 Fz/24h angestellt (geringere Frequenz der Sportplätze wegen mehr Regentage bei den Messungen 2025 und geringerer ÖV-Anteil bei den Messungen 2022 wegen Covid-Schutzmassnahmen). Gestützt darauf wurde für den G. \_\_\_\_\_weg im Folgenden ein 'Mittelwert' zwischen den Zählungen 2022 und 2025 DTV von 850 Fz/24h angenommen.

In den Erläuterungen der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung zu den Messergebnissen (Ziff. 4.1) wurde sodann festgehalten, in den beiden Messwochen (vom 13.-26.5.2025) seien auf dem G. \_\_\_\_\_weg 21 resp. 29 Lastwagenfahrten pro Tag (24h) gezählt worden. Diese fänden vorwiegend in der Tagesperiode statt, im Schnitt 1 bis 2 LW-Fahrten pro Stunde, wobei sich die Fahrten nicht gleichmässig über den Tag verteilten. An einzelnen Werktagen gebe es zu unterschiedlichen

Zeiten einzelne Spitzen mit bis zu 7 bis 9 LW-Fahrten pro Stunde. Daraus lässt sich schliessen, dass die im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten (Ziff. 4) eruierte Belastung des G. \_\_\_\_\_wegs durch das Verkehrsaufkommen des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001. \_\_\_\_\_ mit maximal je 6 Zu- und Wegfahrten (zu gleichen Teilen durch LKW/Lieferwagen/PW) in der Spitzenstunde jedenfalls nicht zu tief angesetzt wurde.

**6.2.1** Auf der P. \_\_\_\_\_strasse "Ost" (ab Verzweigung G. \_\_\_\_\_weg bis Tanklager U. \_\_\_\_\_ AG) ergaben die Verkehrsmessungen in der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung (Ziff. 4.1 Tab. 2) im 2-Wochen-Durchschnitt einen DTV von 158 Fz/24h, einen Nt von 9 Fz/h und einen LW-Anteil T von 22.8%. Auf der P. \_\_\_\_\_strasse "West" (Abschnitt R. \_\_\_\_\_strasse bis Verzweigung G. \_\_\_\_\_weg) resultierte aus der Addition der Zählquerschnitte QS1 (am G. \_\_\_\_\_weg, vgl. dazu E. 6.1.3 zweiter Absatz hiervor) und QS2 (an der P. \_\_\_\_\_strasse "Ost") im Total ein DTV von 835 Fz/24h, ein Nt von 51 Fz/h und ein LW-Anteil T von 7.3%.

In den Erläuterungen der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung (Ziff. 4.1) wurde dazu festgehalten, die Messung auf den Abschnitt P. \_\_\_\_\_strasse "Ost" habe insbesondere bezweckt, die Fahrten von Lastwagen zum und vom Tanklager zu erfassen. Die tägliche Verkehrsmenge von 158 Fahrzeugen sei sehr gering, sodass der Lastwagenfahrten-Anteil entsprechend hoch ausfalle. In absoluten Zahlen ausgedrückt seien auf diesem Abschnitt an Werktagen 48 LW-Fahrten pro Tag (24h) registriert worden. Aus den Zählraten gehe hervor, dass die Fahrten innerhalb der Wochentage und Tageszeiten grösseren Schwankungen unterliegen würden.

Für den Abschnitt P. \_\_\_\_\_strasse "West" ergebe sich aus dem Zusammenschluss der beiden Zählquerschnitte QS1 und QS2 damit an Werktagen im Schnitt rund 4 LW-Fahrten in der Tagesperiode.

**6.2.2** Geht man beim G. \_\_\_\_\_weg von dem im O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten errechneten DTV-'Mittelwert' von 850 Fz/24h zwischen den Zählungen 2022 und 2025 aus und addiert dazu den DTV von 158 Fz/24h der P. \_\_\_\_\_strasse "Ost", so ergibt sich im Total ein DTV an 1'008 Fz/24h für den Abschnitt P. \_\_\_\_\_strasse "West", der nur rund 6% höher liegt als der DTV von 950 Fz/24h, welcher im M. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten aus der Verkehrsbelastung des G. \_\_\_\_\_wegs alleine gemessen wurde. Dies bestätigt die Feststellung in der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung, dass die tägliche Verkehrsmenge auf dem Abschnitt P. \_\_\_\_\_strasse "Ost" sehr gering ist.

Die im O. \_\_\_\_\_-Verkehrsgutachten festgehaltenen Überlegungen (geringere Frequenz der Sportplätze wegen mehr Regentage bei den Messungen 2025 und

geringerer ÖV-Anteil bei den Messungen 2022 wegen Covid-Schutzmassnahmen), die nach Einschätzung der O.\_\_\_\_\_ -Gutachter eine Erhöhung der durchschnittlichen Verkehrsbelastung auf dem G.\_\_\_\_\_ weg um 172 Fz/24h gegenüber den Ergebnissen der Messungen in der N.\_\_\_\_\_ -Lärmuntersuchung vom 13. - 26. Mai 2025 gestatten, lassen sich offensichtlich nicht auf den Schwerverkehr übertragen. Entsprechend lässt sich mit dieser Annahme eines erhöhten DTV nicht eine damit einhergehende Erhöhung der Schwerverkehrsbelastung (weder im Querschnitt noch in den Spitzenstunden) begründen. Danach ist mit den Erläuterungen in der N.\_\_\_\_\_ -Lärmuntersuchung (Ziff. 4.1) für den Abschnitt P.\_\_\_\_\_ strasse "West" an Werktagen weiterhin von durchschnittlich rund 4 LW-Fahrten (pro Stunde) in der Tagesperiode auszugehen.

**6.2.3** Damit resultiert aus den Verkehrsmessungen der N.\_\_\_\_\_ -Lärmuntersuchung (auf welche das O.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten abstellt) werktags maximal 2 - 3 LW-Fahrten pro Stunde in der Tagesperiode auf der P.\_\_\_\_\_ strasse "West", welche von der P.\_\_\_\_\_ strasse "Ost" herrühren. Daraus ergibt sich kein wesentlicher Mehrverkehr auf der P.\_\_\_\_\_ strasse "West" im Vergleich zu der Beurteilung im M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten (Ziff. 3.1), dem sowohl ein höherer DTV als auch eine grössere Schwerverkehrsbelastung zugrunde gelegen hat.

**6.2.4** Die P.\_\_\_\_\_ strasse, auf der ebenfalls die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, ist im Abschnitt "West" (Abschnitt R.\_\_\_\_\_ strasse bis Verzweigung G.\_\_\_\_\_ weg) auf einer Länge von rund 56m beidseitig von Parkplätzen gesäumt, die senkrecht zur Fahrbahn angeordnet sind. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Bereich zwischen ca. 6.4m und 6.7m (gemessen aus dem 'Plan für das Grundbuch' auf dem kantonalen WebGIS) und erfüllt damit ebenfalls die Normenvorgabe für den Grundbegegnungsfall LW/PW (5.6m). Östlich (Richtung Verzweigung G.\_\_\_\_\_ weg) und westlich (Richtung R.\_\_\_\_\_ strasse) verbreitet sich die Fahrbahn beidseitig über die Normenvorgabe für den Grundbegegnungsfall LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit (6.8 m) hinaus.

Damit aber lässt sich das Fazit im M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten (Ziff. 6), wonach der G.\_\_\_\_\_ weg unabhängig vom Lager- und Umschlagplatz auf KTN 001.\_\_\_\_\_ im bestehenden Zustand (mit einer Spitzenbelastung von 174 Fz/h) eine ausreichende Kapazität aufweise und aufgrund der geringen Frequenzen und der übersichtlichen Situation eine ausreichend leistungsfähige und sichere Erschliessung des Lager- und Umschlagplatz auf KTN 001.\_\_\_\_\_ gewährleistet sei, grundsätzlich auf den Abschnitt "West" der P.\_\_\_\_\_ strasse übertragen. Die Beurteilung des Regierungsrats (angefochtener RRB Nr. 909/2024 E. 5.4), dass die P.\_\_\_\_\_ strasse aufgrund der beidseitigen Parkplätze teilweise zwar

verengt, wegen des geraden Strassenverlaufs aber auch in diesem Bereich übersichtlich ist und wegen der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie der tiefen Frequenz des Schwerverkehrs die Verkehrssicherheit unproblematisch erscheint, ist daher nicht zu beanstanden. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass auf der P.\_\_\_\_\_strasse zwei Velorouten verlaufen (angefochtener RRB Nr. 909/2024 E. 5.6).

**6.2.5** Auch wenn die entlang der Fahrbahn der P.\_\_\_\_\_strasse "West" senkrecht zur Fahrbahn angeordneten Parkfelder ein gewisses Konfliktpotential in sich bergen, wird dadurch die Beurteilung des Regierungsrats gleichwohl nicht in Frage gestellt, dass die Verkehrssicherheit dieses Strassenabschnitts durch das Verkehrsaufkommen des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ offensichtlich nicht herabgesetzt wird. Grundsätzlich gleich verhält es sich mit dem Umstand, dass sich im nordwestlichen Bereich der P.\_\_\_\_\_strasse "West" eine mittels gelber Zickzacklinie (i.S.v. Art. 79a Abs. 3 und Anhang 2, Markierung 6.21 der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21] vom 5.9.1979) gekennzeichnete Haltestelle des öffentlichen Linienverkehrs befindet, die für das Ein- und Aussteigenlassen von Passagieren von Reisebussen benützt wird. Die vorliegend in Frage stehende Zufahrt zum Umschlag-/Lagerplatz auf KTN 001.\_\_\_\_\_ und das von diesem generierte Verkehrsaufkommen, haben weder Einfluss auf die Ausgestaltung dieses Passagierumschlags noch auf allfällig damit einhergehende temporäre Einschränkungen der Sichtweiten oder der Benützung der angrenzenden Parkfelder (vgl. E. 6.1.2 letzter Absatz hiervor). Es bestehen keine begründeten Zweifel daran, dass mit dem G.\_\_\_\_\_weg und der P.\_\_\_\_\_strasse "West" eine ausreichend leistungsfähige und sichere Erschliessung gegeben ist um des Verkehrsaufkommen des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ aufzunehmen.

**6.2.6** Anzuführen ist, dass die Erschliessung des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ den Beanspruchungen, welche eine zukünftige veränderte Verkehrsbelastung nach Realisierung einer - gegenwärtig erst geplanten - neuen Erschliessung der PHSZ und BBZ (...) über einen neu zu erstellenden T.\_\_\_\_\_weg nicht vorausseilend Rechnung tragen muss. Die von den Beschwerdeführern in Auftrag gegebene Bewertung der zu erwartenden Situation nach Realisierung dieser neuen Erschliessungsstrasse ist daher für vorliegendes Verfahren nicht von Bedeutung. Entsprechend wurde auch im Rückweisungsentscheid VGE III 2021 107 kein Einbezug einer künftig sich allenfalls ändernden Erschliessungssituation verlangt (vgl. E. 3.1 ff. hiervor).

**6.3.1** Hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Fussgänger ist erstellt, dass entlang des G. \_\_\_\_\_ wegs durchgehend ein einseitig geführtes, ca. 2m breiten Trottoir vorhanden ist, auf dem die Fussgänger ununterbrochen vortrittsberechtigt sind. Im Bereich der Einmündung des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001. \_\_\_\_\_ in den G. \_\_\_\_\_ weg sind die Fussgänger aufgrund des geraden Strassenverlaufs gut und frühzeitig erkennbar sind (M. \_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten Ziff. 5.3). Bei der Verzweigung P. \_\_\_\_\_ strasse/R. \_\_\_\_\_ strasse führt ein Fussgängerstreifen über die R. \_\_\_\_\_ strasse. An diesen Fussgängerstreifen, schliesst südseitig entlang der P. \_\_\_\_\_ strasse ein durch gelbe ununterbrochene Linien abgegrenzter und durch Schrägbalken gekennzeichneteter, 2m breiter (aus dem Plan gemessen) "Längsstreifen für Fussgänger" gemäss Art. 77 Abs. 3 und Anhang 2, Markierung 6.19 SSV an. Dieser Fussgängerlängsstreifen führt bis zum Trottoir am G. \_\_\_\_\_ weg. Im Bereich, wo die P. \_\_\_\_\_ strasse beidseitig von Parkplätzen gesäumt ist, verläuft der Fussgängerlängsstreifen 'hinter' den südseitigen Parkplätzen, durch diese von der Fahrbahn getrennt.

**6.3.2** Der Regierungsrat hat im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 (E. 5.5) im Wesentlichen erwogen, angesichts der - soeben beschriebenen - Ausgestaltung des Fussgängerwegs, der auf dem G. \_\_\_\_\_ weg und der P. \_\_\_\_\_ strasse geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Übersichtlichkeit (im Bereich der Einfahrt zum Lager- und Umschlagplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_) sei nicht ersichtlich, inwiefern Fussgänger auf dieser Strecke erheblichen Gefahren ausgesetzt sein sollten.

Dem kann zugestimmt werden. Längsstreifen für Fussgänger dürfen gemäss Art. 41 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom 13. November 1962 von Fahrzeugen nur benützt werden, wenn der Fussgängerverkehr nicht behindert wird. Sie bieten zwar weniger physischen Schutz als ein von der Fahrbahn baulich abgetrennter Gehweg, schützen Fussgänger rechtlich aber gleichwertig wie ein Trottoir. Die Trottoirbreite von ca. 2m auf dem G. \_\_\_\_\_ weg ermöglicht genügend Raum für ein komfortables Nebeneinander-Gehen oder Begegnungen von zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofilen gemäss VSS Norm 640 070). Fussgänger sind nicht gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen.

Der Regierungsrat durfte auch das geltende Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h mitberücksichtigen. Die Einhaltung dieses Tempolimits wie etwa auch das Freihalten des Fahrbahnraumes auf dem G. \_\_\_\_\_ weg ist von den hierfür zuständigen Instanzen durchzusetzen. Diesbezügliches Fehlverhalten Dritter führt nicht zu erhöhten Anforderungen bezüglich der Erschliessung des Vorhabens auf KTN 001. \_\_\_\_\_. Hinsichtlich der Behinderung durch Geschiebe, das bei stärkeren Niederschlägen vom Umschlag-/Lagerplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ auf das

Trottoir (und auf die Fahrbahn) geschwemmt wird, ist darauf hinzuweisen, dass der GRB 2018-0022 mit der Auflage versehen wurde, dass die zu erstellende Wasserrinne (Auffang von weggeschwemmtem Feinkiesmaterial) 3m parallel zum äusseren Trottoirrand anzulegen sei (Disp.Ziffer 6). Es kann angenommen werden, dass mit dieser baulichen Massnahme "für Rückhalt oberflächiger Abfluss Kies" (vgl. Baueingabe Nutzungsplan vom 5.2.2018 [VB 148/2023-act. II.-02/in Bau-mappe]) ein Geschiebetransport und allenfalls damit einhergehende Behinderungen wirksam verhindert werden können. Im Übrigen ist durchaus davon auszugehen, dass derartige (bei Starkregen auftretende) Verschmutzungen jeweils unverzüglich wieder beseitigt werden.

**6.3.3** Bezüglich der Nutzungsintensität des Fussgängerwegs entlang der P.\_\_\_\_\_strasse "West" und des G.\_\_\_\_\_wegs ist mit den Ausführungen des Gemeinderats im GRB 2018-0022 von derselben Morgen- und Abendspitzenstunde (zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und zwischen 16.00 und 17.00 Uhr) auszugehen, wie bei dem ebenfalls durch den schulischen Betrieb der PHSZ und des BBZ geprägten Fahrzeugverkehr (vgl. E. 4.1.2 und E. 5.1.2 hiervor). Zur Verteilung des Fussgänger- (und auch des Velo)verkehrs auf die R.\_\_\_\_\_strasse-H.\_\_\_\_\_strasse und die P.\_\_\_\_\_strasse "West"-G.\_\_\_\_\_weg liegen keine Erhebungen vor. Nach der Einschätzung des Gemeinderates ist für die Wahl des Weges die Gehdistanz entscheidend, wobei diesbezüglich von keinem erheblichen Unterschied ausgegangen werden kann.

Laut der Homepage der PHSZ (...) verzeichnete die PHSZ im Herbst 2024 rund 380 Studierende und Teilnehmende in der Ausbildung (Bachelor- und Masterstudiengang), davon 26 im Fernstudium. Im regulären Vollzeitstudium sind die Studierenden 4 bis 5 Tage pro Woche an der PHSZ anwesend, im regulären Teilzeitstudium besuchen sie weniger Lehrveranstaltungen vor Ort als im Vollzeitstudium, im Flexiblen Studium maximal drei Tage pro Woche (...). Geht man von einem Mittelwert von 4 Unterrichtstagen pro Woche (ohne Fernstudium) aus, besuchen ca. 280 Studierende die PHSZ pro Tag. Gemäss der Homepage des BBZ (...) besuchen am Berufsbildungszentrum Goldau aktuell rund 1350 Lernende den Unterricht in 20 Berufen und weiteren Angeboten. Laut der Broschüre Schullehrplan der BBZ vom Mai 2020 (...) waren es zu diesem Zeitpunkt 1300, rund 280 pro Tag). Beim selben Verhältnisses ergeben sich bei 1350 Lernende im Jahre 2025 ca. 290 Schüler pro Tag. Im Total (PHSZ und BBZ) besuchen bei dieser Datenlage aktuell rund 570 Studierende/Berufsschüler pro Tag die PHSZ und das BBZ.

Gemäss dem M.\_\_\_\_\_ -Verkehrsgutachten (Ziff. 3.1 Tab. 1) bewegen sich in der Morgenspitzenstunde 156 Fahrzeuge in Fahrtrichtung Schule (Gegenrichtung 18) und in der Abendspitzenstunde 129 Fahrzeuge in Fahrtrichtung Bahnhof (Ge-

genrichtung 29). An der werktäglichen Abendspitzenstunden (zwischen 17.00 und 18.00 Uhr) bewegen sich zudem 68 Fahrzeuge in Fahrtrichtung Bahnhof (Gegenrichtung 35). Geht man (defensiv) davon aus, dass jeweils rund 100 der morgendlichen Fahrten Richtung Schule resp. der abendlichen Fahrten Richtung Bahnhof durch Studierende/Berufsschüler erfolgt und die Fahrzeuge durchschnittlich mit jeweils 2 Personen besetzt sind, dann verbleiben rund 370 Studierende/Berufsschüler, welche die PHSZ und BBZ zu Fuss oder per Velo besuchen, wobei sich dieser Verkehr im Wesentlichen auf die beiden Varianten R.\_\_\_\_\_strasse-H.\_\_\_\_\_strasse und P.\_\_\_\_\_strasse "West"-G.\_\_\_\_\_weg aufteilt. Auch wenn zu dieser Aufteilung keine Erhebungen vorliegen, steht jedenfalls fest, dass sich dieser von Studierenden/Berufsschüler dominierte Langsamverkehr zu den Spitzenstunden grossmehrheitlich in eine Richtung bewegt. Auch bewirken die unterschiedlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge und Busse am Bahnhof einerseits sowie unterschiedlichen Zeiten des Unterrichtsbeginns und/oder -ende andererseits eine gewisse Staffelung dieses Fussgängerverkehrs.

Aufgrund dieser Überlegungen kann mit den Vorinstanzen davon ausgegangen werden, dass das Fussgängeraufkommen auf dem Fussgängerweg entlang der P.\_\_\_\_\_strasse "West"-Eisenbahnweg (auch) in den Spitzenstunden ein unproblematisches Nebeneinander erlaubt und ein gefahrloses Überholen (ohne Betreten der Fahrbahn) stattfinden kann, selbst wenn der überwiegende Anteil der Studierenden/Berufsschüler diesen Weg zu den Schuleinrichtungen PHSZ und BBZ präferieren sollte. Zudem ist die aktuelle Verkehrsmenge auf der P.\_\_\_\_\_strasse "Ost" und dem G.\_\_\_\_\_weg gering, wie dies auch in der N.\_\_\_\_\_Lärmuntersuchung verschiedentlich hervorgehoben wurde (Ziff. 4.1 in fine; 4.2.1 f.). Das für sich bescheidene Verkehrsaufkommen des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ (vgl. M.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten Ziff. 4) - welches in den Verkehrsmessungen in der N.\_\_\_\_\_Lärmuntersuchung enthalten ist - gefährdet die Verkehrssicherheit des Fussgängerverkehrs auch in einer Gesamtbetrachtung der Nutzungsintensität des G.\_\_\_\_\_wegs und der P.\_\_\_\_\_strasse nicht. Die im O.\_\_\_\_\_Verkehrsgutachten (Ziff. 3) aufgeführte Unfallstatistik (...) liefert keine Hinweise, welche diese Beurteilung in Frage stellen würde. Auf die Einholung eines Gutachtens zur Verkehrssicherheit der Fussgänger kann vor dem dargelegten Hintergrund im Sinne einer antizipierten Beweiswürdigung verzichtet werden.

Die Verkehrssituation auf der R.\_\_\_\_\_strasse-H.\_\_\_\_\_strasse ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weswegen darauf nicht weiter einzugehen ist.

**6.4** Zusammenfassend ist der vorinstanzlichen Beurteilung beizupflichten, dass die Erschliessung des Lager- und Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ über die P.\_\_\_\_\_strasse und den G.\_\_\_\_\_weg hinreichend verkehrssicher ist. Die Beschwerde erweist sich in diesem Punkt als unbegründet.

**7.1.1** In der L.\_\_\_\_\_Lärmbeurteilung vom 28. Februar 2022 wurde im Zusammenhang mit der Nutzung von KTN 001.\_\_\_\_\_ als Lager- und Umschlagplatz die Lärmbelastung für die Umgebung tags (Betriebszeiten nur am Tag) ermittelt und beurteilt. Berücksichtigt wurden die nächstgelegenen Grundstücke rund um den Standort des Lager- /Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_, d.h. die westlich situierten Wohnzonen W3 und W4 (Empfindlichkeitsstufe [ES] II) und Wohn-Gewerbebezonen WG3 und WG 4 (ES III) die östliche Zone für öffentliche Bauten ÖBA (ES III) und die Industriezone im Norden I (ES IV) (Ziff. 2.4). Gemäss der Beurteilung (Ziff. 4.2) konnten die ermittelten Beurteilungspegel in der Umgebung des Lager-/ Umschlagplatzes auf KTN 001.\_\_\_\_\_ die massgebenden Planungswerten (vgl. dazu Anhang 6 LSV der ES II von 55 dB(A) tags, der ES III von 60 dB(A) tags und der ES IV 65 dB(A) tags einhalten. Die Lärmemissionen wurden auf maximal 57 dB(A) tags in der Wohn- Gewerbezone resp. 58 dB(A) tags in der Industriezone bewertet (Abb. 5), so dass auch bei einer Prognoseunsicherheit von +/- 1.5 dB(A) (Ziff. 4.1) die Wahrung der massgebenden Planungswerte gesichert werden konnte.

**7.1.2** Unter dem Aspekt der Vorsorge (Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 LSV) wurde in der L.\_\_\_\_\_Lärmbeurteilung empfohlen, Auflagen betreffend die Platzierung der Abrollcontainer, der Instruktion der Mitarbeiter für eine lärmarme Arbeitsweise sowie der Vermeidung von unnötigen Motorleerläufen zu prüfen resp. durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 5).

Diese Auflagen (und die Einhaltung der Betriebszeiten) wurden als Nebenbestimmungen in den Gesamtentscheid B2020-0800 vom 23. Januar 2023 aufgenommen und dieser Gesamtentscheid wurde im GRB Nr. 2018-0022 vom 26. Juni 2023 (Disp.-Ziff. 2) zum integrierenden Bestandteil der Baubewilligung erklärt.

**7.2.1** In der von der Beschwerdeführerin beigebrachten N.\_\_\_\_\_Lärmuntersuchung vom 8. Juli 2025 wurde u.a. eine Bewertung der Lärmbelastung der Liegenschaft der Beschwerdeführer (KTN 003.\_\_\_\_\_), unter den aktuellen Verkehrsverhältnissen vorgenommen (Ziff. 1.1). Die durchgeführten Messungen vom 13. - 27. Mai 2025 ergaben einen Mittelungspegel in der ersten Woche von 52.4 dB(A) tags und in der zweiten Woche einen solchen von 52.84 dB(A) (Ziff. 4.2.2, Tab. 3). Unter Anwendung einer Pegelkorrektur zur Eliminierung von Fremdgeräuschen resultierte ein Beurteilungspegel aus der Lärmbelastung durch den Stras-

senlärm von 48.2 dB(A) tags. Für den aktuellen Zustand wurde in der Beurteilung festgehalten, die Lärmpegel würden sowohl in der Tages- als auch in der Nachtperiode deutlich unterhalb der Planungswerte liegen; die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz seien somit erfüllt (Ziff. 5.2, Tab. 4; Ziff. 6).

**7.2.2** Hinsichtlich der im N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung ebenfalls prognostizierten Lärmbelastung der Liegenschaft der Beschwerdeführerin nach Realisierung einer - gegenwärtig erst geplanten - neuen Erschliessung der PHSZ und BBZ (Campus Goldau) über einen neu zu erstellenden T. \_\_\_\_\_weg, kann grundsätzlich auf die vorstehenden Ausführungen (E. 6.2.6) verwiesen werden. Die Lärmbelastung, welche eine zukünftige veränderte Verkehrsbelastung nach Realisierung dieser neuen Erschliessungsstrasse zu erwarten ist, ist für vorliegendes Verfahren nicht von Bedeutung, weswegen darauf nicht weiter einzugehen ist.

**7.2.3** Aus welchen Gründen der Lager-/ Umschlagplatz auf KTN 001. \_\_\_\_\_ in lärmrechtlicher Hinsicht eine sog. "übergewichtige Erweiterung" darstellen sollte, ist weder anhand der N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung - in welcher dieses Projekt erklärermassen gar nicht Untersuchungsbestandteil war (Ziff. 1 in fine) - noch den Ausführungen dazu in der Replik vom 14. Juli 2025 nachvollziehbar.

**7.3** Soweit die Beschwerdeführerin die L. \_\_\_\_\_-Lärmbeurteilung als ungenügend rügt, weil sie eine umfassende Lärmbeurteilung auf dem G. \_\_\_\_\_weg- und der P. \_\_\_\_\_strasse für erforderlich erachtet, kann ihr nicht gefolgt werden. Gründe für eine solche Erforderlichkeit sind weder erkennbar noch wurden solche von der Beschwerdeführerin substantiiert angeführt. Der Rückweisungsentscheid VGE III 2021 107 bildet keine Grundlage für diese Forderung.

Im Übrigen hat die von ihr beigebrachten N. \_\_\_\_\_-Lärmuntersuchung für den aktuellen Zustand aufgezeigt, dass die Lärmpegel sowohl in der Tages- als auch in der Nachtperiode deutlich unterhalb der Planungswerte liegen.

**7.4.1** Die vorstehend (E. 7.3.2) angeführten Auflagen betr. Betriebszeiten, Lage der Abrollcontainer etc., welche im GRB Nr. 2018-0022 vom 26. Juni 2023 zum integrierenden Bestandteil der Baubewilligung erklärt wurden, waren bereit integrierender Bestandteil des GRB vom 23. November 2020 (Disp.-Ziff.2) (vgl. auch VGE III 2021 107 vom 30.9.2021 Ingress lit. G). Im RRB Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 (E. 3.5) hatte der Regierungsrat diese Auflagen wiedergegeben und ebenfalls deren Verbindlichkeit festgestellt.

**7.4.2** Im angefochtenen RRB Nr. 909/2024 (E. 6.3) hat der Regierungsrat zutreffend festgehalten, dass die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde vom 15. Juni

2021 gegen den damaligen RRB Nr. 342/2021 vom 18. Mai 2021 (und in der Replik vom 3.8.2021) die darin als verbindlich bestätigten Auflagen nicht gerügt hat.

Soweit die Beschwerdeführerin im vorliegenden Verfahren nun Argumente bezüglich des Ungenügens oder der Nichtdurchsetzbarkeit dieser Auflagen vorträgt, handelt es sich um Rügen, welche das Verwaltungsgericht im ersten Beschwerdeverfahren VGE III 2021 107 nicht prüfen musste, weil die Beschwerdeführerin diese nicht vorgebracht hat, obwohl sie dies hätte tun können und müssen. Daher sind diese Vorbringen im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht (mehr) zu berücksichtigen (vgl. Urteil BGer 4A\_70/2021 vom 15.7.2021 E. 7 m.w.H.; E. 3.2 hiervor).

**7.4.3** Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei Anlagen, welche die lärmrechtlich Planungswerte wie hier einhalten, zusätzliche Massnahmen zum Lärmschutz im Sinne der Vorsorge nur in Betracht kommen, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (BGE 127 II 306 E. 8 S. 318; Urteil BGer 1C\_283/2016 vom 11.1.2017 E. 6.3; je mit Hinweisen). Dass hier zusätzliche Massnahmen denkbar wären, die mit geringem Aufwand einen erheblichen lärmrechtlichen Nutzen erwarten lassen, ohne den Betrieb des Lagerplatzes erheblich einzuschränken, ist allerdings weder ersichtlich noch dargetan. Die verfügten Auflagen (insbesondere die Auflage zur Platzierung der Abrollcontainer) führen dazu, dass die Beschwerdeführerin in den betrieblichen Abläufen eingeschränkt ist. Nicht erkennbar ist weiter, dass und inwieweit die verfügten Auflagen (Betriebszeiten, Platzierung Abrollcontainer, Instruktion Mitarbeiter, Vermeidung unnötiger Motorleerläufe) einer Durchsetzung nicht zugänglich sein sollen.

**7.4.4** Selbst wenn durch das Verwaltungsgericht die von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Rügen noch zu prüfen wären, erweisen sie sich demnach als unbegründet.

**7.5** Der einzuhaltende Waldabstand ist im Plan 'Baueingabe Nutzungsplan' vom 5. Februar 2018 (IVB 148/2023-act. II.-02/in Baumappe) eingetragen und entspricht den im kantonalen WebGIS festgestellten (statischen) Waldgrenzen. Die vorliegend in Frage stehende Baubewilligung Umschlag-/Lagerplatz beansprucht keine Nutzung von Flächen innerhalb des Waldabstandes.

**8.1** Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen soweit darauf einzutreten ist.

**8.2** Die Verfahrenskosten sind dem Verfahrensausgang entsprechend der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 72 Abs. 2 VRP).

Die Verwaltungs- und Gerichtsgebühren sind gemäss den gesetzlichen Ansätzen festzusetzen (§ 3 Abs. 1 der Gebührenordnung für die Verwaltung und die Rechtspflege im Kantons Schwyz [GebO; SRSZ 173.111] vom 20.1.1975). Besteht ein Mindest- und Höchstansatz, so ist die Gebühr für den Einzelfall nach der Bedeutung der Sache und nach Zeitaufwand festzusetzen (§ 3 Abs. 2 Satz 1 GebO). Gebühren und Auslagen können für Rechtsmittelverfahren als Pauschalbetrag festgesetzt werden (§ 3 Abs. 4 GebO). Für die Verwaltungsrechtsprechung gelten die Ansätze des Verwaltungsgerichts (§ 24 Ziff. 26 GebO), d.h. für die Behandlung und den Entscheid einer Beschwerde gilt ein Gebührenrahmen von Fr. 100.-- bis Fr. 20'000.-- (§ 25 Ziff. 29 GebO). In Anwendung dieser Grundsätze werden die Verfahrenskosten auf Fr. 2'500.-- festgesetzt.

**8.3** Ebenfalls dem Verfahrensausgang entsprechend hat die Beschwerdeführerin der beanwalteten Beschwerdegegnerin und dem beanwalteten Gemeinderat je eine Parteientschädigung zu entrichten. Diese werden in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, der ordentlicherweise für das Honorar in Verfahren vor dem Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht und in § 2 die Bemessungskriterien erwähnt, unter Ausübung des pflichtgemässen Ermessens für die Beschwerdegegnerin auf Fr. 2'000.-- und für den Gemeinderat auf Fr. 1'000.-- (je inkl. Barauslagen und MwSt) festgelegt.

### **Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:**

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt.

Die Beschwerdeführerin hat am 8. Januar 2025 einen Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 2'500.-- geleistet, sodass die Rechnung ausgeglichen ist.

3. Die Beschwerdeführerin hat der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 2'000.-- und der Vorinstanz eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 1'000.-- zu bezahlen (je inkl. Barauslagen und MwSt).
4. Gegen diesen Entscheid kann unter den Voraussetzungen von Art. 42 ff., Art. 82 ff. sowie Art. 90 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) vom 17. Juni 2005 innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde\* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden.
5. Zustellung an:
  - den Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin (2/R)
  - den Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin (2/R)
  - die Beigeladene (R)
  - die Rechtsvertreterin des Gemeinderats Arth (2/R)
  - den Regierungsrat (EB)
  - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (EB)
  - das kantonale Amt für Raumentwicklung (EB)
  - und das Bundesamt für Umwelt (BAFU), 3003 Bern (A; z.K.).

Schwyz, 26. März 2026

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident:

Der Gerichtsschreiber:

### **\*Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

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

Versand: 2. April 2026