

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2025 3

Entscheid vom 28. Juli 2025

Besetzung

Dr.iur. Jeremias Fellmann, Vizepräsident
lic.iur. Karl Gasser, Richter
Irene Thalman, Richterin
MLaw Manuel Gamma, Gerichtsschreiber

Parteien

A. _____ und **B.** _____,
Beschwerdeführer,

gegen

1. **Gemeinderat Wangen**, Seestrasse 2, Postfach 264,
8855 Wangen SZ,
2. **Gemeinderat Tuggen**, Zürcherstrassestrasse 14, Postfach 159,
8856 Tuggen,
beide vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. C. _____,
3. **Tiefbauamt**, Postfach 1251, 6431 Schwyz,
4. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,

Gegenstand

Strassenverkehrsrecht (Verkehrsordnung)

Sachverhalt:

A. Die Gemeinderäte von Tuggen und Wangen beschlossen am 16. August 2023 (GR Tuggen, Beschluss Nr. 136) bzw. am 17. August 2023 (GR Wangen, Beschluss Nr. 173) eine temporäre Verkehrsordnung auf der über beide Gemeindegebiete führenden D._____strasse-E._____strasse für ein Jahr, indem für einen Teil des Strassenabschnittes ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (ausgenommen Verkehr für Forst- und Landwirtschaft) erlassen wurde, um so den Durchgangsverkehr zu unterbinden und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Das Tiefbauamt des Kantons Schwyz genehmigte die Verkehrsordnung mit Verfügung vom 5. Oktober 2023 wie folgt:

1. Die vom Gemeinderat Wangen am 17. August 2023 und vom Gemeinderat Tuggen am 16. August 2023 verfügten Verkehrsordnungen auf der D._____strasse in Wangen und der E._____strasse in Tuggen, im Abschnitt zwischen der Abzweigung G._____strasse und der Abzweigung F._____, werden als Versuch einer Verkehrsmassnahme (Art. 107 Abs. 2^{bis} SSV) gestützt auf die Erwägungen wie folgt genehmigt:

"Verbot für Motorwagen und Motorräder" (SSV-Signal Nr. 2.13) mit dem Zusatz "ausgenommen Forst- und Landwirtschaft".
2. Die versuchsweisen Verkehrsmassnahmen gelten höchstens für ein Jahr ab Rechtskraft dieser Verfügung. Nach Ablauf des Versuchs ist entweder eine definitive Verkehrsordnung festzulegen oder ansonsten ist die Signalisation wieder anzupassen und der rechtmässige Zustand herzustellen. Das Tiefbauamt sowie die Kantonspolizei/Fachdienst Verkehr sind rechtzeitig über das weitere Vorgehen zu informieren.
3. (Auflageverfahren Gd. Wangen)
4. (Auflageverfahren Gd. Tuggen)
5. (Rechtsmittelbelehrung)
6. (Signalisation)
7. Die beiden Gemeinden haben die versuchsweise Verkehrsmassnahme gestützt auf Art. 6a Abs. 3 SVG regelmässig zu überprüfen (Monitoring) und gestützt auf die Erwägungen bei Bedarf weitergehende Massnahmen umzusetzen.
8. (Strafbestimmung)
9. (Kosten)

Die Verkehrsordnung wurde vom Tiefbauamt im Amtsblatt vom 13. Oktober 2023 (S. ____) publiziert.

B. Mit Eingabe vom 2. November 2023 erhoben B._____ und A._____ und 40 weitere Beteiligte beim Regierungsrat Beschwerde gegen die temporäre

Verkehrsordnung mit dem sinngemässen Antrag auf deren Aufhebung bzw. der Aufhebung deren Genehmigung. Als Alternative sei eine Temporeduktion auf der von der Verkehrsregelung betroffenen Strecke zu prüfen.

C. Mit Beschluss Nr. 948/2024 vom 10. Dezember 2024 (Versand: 17.12.2024) hat der Regierungsrat die Beschwerde abgewiesen, soweit er darauf eingetreten ist.

D. Gegen diesen Beschluss erheben A. _____ und B. _____ mit Eingabe vom 7. Januar 2025 fristgemäss Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss des Regierungsrats des Kantons Schwyz Nr. 948/2024 vom 10. Dezember 2024 und die Verfügung /Genehmigung Verkehrsordnung des kantonalen Tiefbauamtes vom 5. Oktober 2023, Reg.-Nr. 4_01_Gde_Wangen_41,/V_20231005_VA41_D. _____ strasse.docx sowie die koordinierten Beschlüsse der Gemeinderäte Wangen (GRB Nr. 173 vom 17. August 2023) und Tuggen (GRB Nr. 136 vom 16. August 2023) seien aufzuheben.
2. Es seien sämtliche Vorakten zu edieren.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Beschwerdegegner.

E. Das Sicherheitsdepartement beantragt mit Vernehmlassung vom 13. Januar 2025 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer, soweit darauf eingetreten werden könne.

Die Gemeinderäte Wangen und Tuggen lassen mit Vernehmlassung vom 18. Februar 2025 die Abweisung der Beschwerde beantragen, soweit darauf eingetreten werden könne, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

Mit Eingabe vom 11. März 2025 beantragen die Beschwerdeführer was folgt:

1. Es seien die Anträge der Beschwerdegegner vollumfänglich abzuweisen und unsere Beschwerde sei antragsgemäss gutzuheissen.
2. Es sei von den Beschwerdegegnern die Ergänzung der bisher unvollständigen Vorakten einzufordern; namentlich der Nachweis sämtlicher vor den angefochtenen Bewilligungsbeschlüssen erfolgten Abklärungen zu Alternativen, Verkehrszählungen und Berechnungen zum gesamten Ausweichverkehr und den Kosten, die durch die angefochtene Sperrung ausgelöst würden, inkl. die entsprechenden Aufträge und Ergebnisse mit genauer Angabe des Zeitpunkts der Erhebungen und Auswertungen sowie allfällige Vereinbarungen über die Kostentragung durch die Nutzniesser der Massnahme und Entschädigungen an die Gemeindekassen. Hierzu sei uns Akteneinsicht zu gewähren, mit Frist zur ergänzenden Stellungnahme.
3. Alles unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdegegner.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Umstritten ist zunächst die Legitimation der beiden Beschwerdeführer.

Der Regierungsrat führt zur Legitimation aus, soweit die Beschwerdeführer geltend machen, dass sie die D._____ - und E._____strasse als Arbeitsweg oder kürzeste Verbindung zu übrigen Zieldestinationen nutzten, sei daraus nicht ersichtlich, inwiefern sie mehr als die Allgemeinheit betroffen seien. Die Verkehrsstudie sehe als mögliche Ausweichroute indes den Weg über die H._____gasse, I._____ und J._____ vor. Die dort wohnhaften Beschwerdeführer könnten somit allenfalls von Mehrverkehr betroffen sein und seien demnach durch die Verkehrsanordnung besonders berührt. Die Beschwerdelegitimation sämtlicher 40 (bzw. der nicht an diesen Strassen wohnhaften) Beschwerdeführer konnte bei dieser Sachlage offengelassen werden.

Die im vorliegenden Verfahren beschwerdeführenden Parteien wohnen an der K._____strasse _01, Wangen, mithin nicht an einer der vom Regierungsrat als mögliche Ausweichroute bezeichneten Strassen.

1.2 Die Beschwerdeführer machen geltend, sie würden seit Jahrzehnten die D._____strasse als Verbindungsstrasse zwischen den Gemeinden Wangen und Tuggen als kürzest möglichen Arbeitsweg nutzen. Arbeitgeber der Beschwerdeführerin sei das L._____ in M._____. Bei einer Sperrung der D._____strasse müsse ein Umweg über das Dorf Wangen gefahren werden, was die tägliche Fahrzeit um 20 Minuten erhöhe. Der Beschwerdeführer arbeite im Raum Winterthur/Zürcher Oberland. Die Route über Eschenbach/Tuggen sei die schnellste Verbindung an den Arbeitsort. Die längeren Arbeitswege belasteten sie auch finanziell (Treibstoffverbrauch usw.) und sei ökologisch unverhältnismässig. Zudem werde die K._____strasse bei einer Sperrung der D._____strasse als Durchgangsstrasse durch Mehrverkehr belastet (Ausweichverkehr, insbesondere durch Golfplatzbenutzer).

1.3 Von Seiten der Gemeinden wird die Legitimation der Beschwerdeführer bestritten. Sie seien nicht mehr als die Allgemeinheit von den streitigen Verkehrsanordnungen betroffen.

1.4 Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist gemäss § 37 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRP; SRSZ 234.110) vom 6. Juni 1974 inhaltlich übereinstimmend mit dem Beschwerderecht gemäss Bundesgerichtsgesetz (Art. 89 Abs. 1 BGG; SR 173.110) vom 17. Juni 2005 berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid oder die angefochtene Verfügung besonders berührt

ist und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Entscheides hat.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Beschwerdelegitimation bei funktionellen Verkehrsbeschränkungen ist zur Beschwerde gegen die Verkehrsanordnung befugt, wer die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (Urteile BGer 1C_513/2022 vom 7.7.2023 E. 1.1; 1C_250/2015 vom 2.11.2015 E. 1.1 je m.H.; BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f.; Urteile BGer 1C_317/2010 und 1C_319/2010 vom 15.12.2010 E. 5.6; 1A.73/2004 vom 6.7.2004 E. 2.2). Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass der Beschwerdeführer stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen muss (Urteil BGer 1C_250/2015 vom 2.11.2015 E. 1.1 m.H.). Nach der Praxis steht das Beschwerderecht auch Anwohnern anderer als der von der Beschränkung betroffenen Strasse zu, die wegen Verkehrsverlagerungen Nachteile erleiden könnten (Urteile BGer 1C_250/2015 vom 2.11.2015 E. 1.1; 1C_54/2007 vom 6.11.2007 E. 3.1 m.H.).

1.5 Die Beschwerdeführer sind nicht Anwohner der von der Versuchsregelung betroffenen Strasse. Entgegen ihren Vorbringen ist auch nicht erkennbar, dass die Einschränkung des motorisierten Verkehrs der D._____- und E.____strasse zu Mehrverkehr im Bereich der an ihr Grundstück angrenzende K.____strasse führen wird. Gerade für N.____platzbesucher ergibt es keinen Sinn, den N.____platz via die durch den nördlichen Teil von O.____, und damit am beschwerdeführerischen Wohnort vorbei führende K.____strasse anzufahren. Die K.____strasse wird in der von den Gemeinden Wangen und Tuggen in Auftrag gegebenen Verkehrsstudie D.____strasse der P.____AG vom 19. Juli 2022 denn auch nicht als Ausweichroute erwähnt (diesbezüglich werden nachvollziehbar als mögliche Ausweichrouten die Q.____strasse und die H.____gasse erwähnt).

Als Berufspendlerin zwischen O.____ und M.____ ist jedoch zumindest bei der Beschwerdeführerin eine besondere Betroffenheit im Sinne der oberwähnten bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu bejahen. Der Arbeitsort des Beschwerdeführers ist nicht bekannt, weshalb diesbezüglich eine besondere Betroffenheit fraglich ist; die Frage kann jedoch offengelassen werden, nachdem die Beschwerdeführerin eine besondere Betroffenheit auszuweisen vermag.

1.6 Die regelmässige Benützung einer Strasse allein begründet zwar eine besondere Betroffenheit, kumulativ ist grundsätzlich aber auch zu prüfen, ob ein

schutzwürdiges Interesse vorliegt. Ein solches wird bei Anstössern einer von einer Verkehrsmassnahme betroffenen Strasse regelmässig ohne weitere Prüfung bejaht (vgl. Urteil BGer 2A.23/2006 vom 23.5.2006 E. 2.2). Bei regelmässigen Benützern einer von einer Verkehrsordnung betroffenen Strasse ist die Lage jedoch nicht immer so klar. Das geforderte Interesse besteht im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde dem Beschwerdeführer eintragen soll (Urteil BGer 1A.73/2004 vom 6.5.2004 E. 2.a m.H.; Schaffhauser, in: Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, Rz 24 m.H.). Auch regelmässige Benutzerinnen und Benutzer einer von einer Verkehrsregelung betroffenen Strasse sind nur zu deren Anfechtung legitimiert, wenn diese für sie eine Beeinträchtigung von einer gewissen Intensität zur Folge hat. Nicht jeder noch so geringfügige Nachteil gilt als legitimationsbegründend (Urteil BGer 1C_478/2020 vom 19.8.2021 E. 3.3 m.H.; Schaffhauser, a.a.O., Rz 32 m.H.; Wiederkehr/Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, Rz 245). Massgebend kann auch sein, ob allfällige Alternativrouten bestehen und welche Nachteile sich aus der Wahl dieser Routen ergeben (Wiederkehr/Eggenschwiler, a.a.O., Rz 245). Fraglich ist deshalb, ob ein schützenswertes Interesse an der Aufhebung einer Verkehrsmassnahme besteht, wenn die Beschwerdeführer ohne grossen Zeitverlust die für den Durchgangsverkehr vorgesehene Hauptstrasse benutzen können und sich der praktische Nutzen damit auf einen geringfügigen Zeitgewinn beschränkt (vgl. Urteil BGer 1A.73/2004 vom 6.7.2004 E. 2.3). Ein bloss geringfügiger Zeitverlust von ca. 1,5 Minuten/Tag erreicht gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung keine hinreichende Intensität, um ein schützenswertes Interesse zu begründen (vgl. Urteil BGer 1C_392/2020 vom 20.5.2021 E. 5.2).

1.7 Das Wohnhaus der Beschwerdeführer liegt ca. 800 m von der D._____strasse entfernt. Die Fahrt nach Tuggen – M._____ über die D._____ - und E._____strasse stellt im Vergleich mit der Fahrt über das übergeordnete und auf den Durchgangsverkehr ausgerichtete Strassennetz eine Abkürzung dar, welche allerdings von untergeordneter Natur ist (Route Wohnort – L._____ M._____ über D._____-/E._____strasse 16 Minuten, 10 km; über R._____strasse und S._____strasse 17 Minuten, 11.6 km gemäss GoogleMaps; dies entspricht einem zeitlichen Mehrbedarf von 2 Minuten und einer Verlängerung der Fahrstrecke um 3.2 km pro Tag bei Hin- und Rückfahrt zur Arbeit). Bei dieser Sachlage ist fraglich, ob der praktische Nutzen ihrer Beschwerde ausreicht, um eine Beschwerdelegitimation zu bejahen.

Da die Beschwerde aus nachfolgenden Gründen ohnehin abzuweisen ist, kann die Frage jedoch offenbleiben.

2.1 In formeller Hinsicht machen die Beschwerdeführer geltend, in der Gemeinde Tuggen sei kein Auflageverfahren durchgeführt worden. Damit seien die Rechte der Einwohner verletzt worden. Auch die Einwohner der Gemeinde Wangen seien nicht über alle relevanten Akten in Kenntnis gesetzt worden. Der Gemeinderatsbeschluss vom 1. August 2023 und das Verkehrsgutachten von 2022 sei nicht Bestandteil der Auflageunterlagen gewesen und hätten von ihnen ausdrücklich einverlangt werden müssen. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass durch dieses Vorgehen weitere Betroffene an der Wahrnehmung ihrer Rechte gehindert worden seien. Die Beschlüsse seien daher formell rechtswidrig.

2.2 Gemäss § 36 des Strassengesetzes (StraG; SRSZ 442.110 vom 15.9.1999) ist der Strassenträger zuständig, Verkehrsanordnungen nach Massgabe des Bundesrechts und der kantonalen Planungen zu treffen. Zuständig für Verkehrsanordnungen auf dem vorliegend streitigen Strassenabschnitt D._____, E._____strasse, der weder als Haupt- noch als Verbindungsstrasse, sondern als Nebenstrasse gilt, ist gestützt auf § 7 und 10 Abs. 2 StraG die Gemeinde. Verkehrsanordnungen von Gemeinden und Bezirken bedürfen der Genehmigung des vom Regierungsrat bezeichneten Amtes (§ 37 Abs. 1 StraG). Fachstelle in diesem Sinne ist das kantonale Tiefbauamt (§ 18 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1 der Strassenverordnung, StraV; SRSZ 442.111 vom 18.1.2000). Der Genehmigungsbeschluss wird vom Amt während 20 Tagen öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist kann beim Regierungsrat Beschwerde erhoben werden (§ 20 Abs. 2 StraV).

2.3 Der dargestellte Verfahrensablauf wurde vorliegend eingehalten. Die Verkehrsanordnung wurde vom Tiefbauamt am 5. Oktober 2023 genehmigt und im Amtsblatt vom 13. Oktober 2023 publiziert.

Soweit die Beschwerdeführer geltend machen, der Gemeinderatsbeschluss vom 17. August 2023 und das Verkehrsgutachten von 2022 seien nicht Bestandteil der Auflageunterlagen gewesen, ist unbestritten, dass ihnen diese Unterlagen von der Gemeinde zur Einsichtnahme offengelegt wurden. Eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör oder einer formellen Verfahrensvorschrift ist insofern nicht erkennbar.

3.1 Die Beschwerdeführer rügen eine Verletzung der Begründungspflicht als Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Der Regierungsrat habe den Entscheid ungenügend begründet und sich insbesondere mit diversen ihrer Ein-

wendungen zur Unverhältnismässigkeit der Strassensperre nicht auseinandergesetzt. Insbesondere habe sich der Regierungsrat auch nicht mit den von ihnen vorgeschlagenen, weniger eingreifenden Alternativen (Temporeduktion, Bau eines Trottoirs) auseinandergesetzt.

3.2 Das rechtliche Gehör nach Art. 29 Abs. 2 BV verlangt, dass die Behörde die Vorbringen der vom Entscheid in ihrer Rechtsstellung betroffenen Person auch tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich die betroffene Person über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 136 I 229 E. 5.2 S. 236).

3.3 Der Regierungsrat begründet den Beschluss ausführlich und äussert sich auch zur Verhältnismässigkeit der vorerst befristeten Verkehrsanordnung (vgl. E. 7 des angefochtenen Beschlusses). Insbesondere äussert er sich auch zu den von den Beschwerdeführern vorgeschlagenen Alternativen (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit und Gehweg, vgl. E. 7.5 und 7.6). Dass der Regierungsrat im angefochtenen Beschluss diesen Vorschlägen keine Folge leistet, stellt keine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör dar.

3.4 Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst auch das Recht auf Akteneinsicht (vgl. § 22 VRP).

Die Beschwerdeführer haben im vorinstanzlichen Verfahren Akteneinsicht in die vorhandenen Dokumentationen zu den Geschwindigkeitskontrollen der Polizei sowie Statistiken zu Übertretungen auf der streitigen Strasse verlangt. Der Regierungsrat verweist auf die in den Akten vorhandene Verkehrsstudie, welche unabhängig von der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von einem Gefahrenpotential für Fussgänger und Fahrradfahrer ausgeht. Diese Ausführungen sind korrekt. Die Resultate der Verkehrserhebungen werden in der Verkehrsstudie, welche Grundlage bildet für die angeordnete befristete Verkehrsregelung, dargestellt (vgl. S. 16-19). Es ist nicht ersichtlich, dass den Beschwerdeführern andere Akten, welche der Entscheidungsfindung zu Grunde lagen, nicht offengelegt wurden. Polizeiliche Akten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen o.ä. liegen nicht bei den

Akten und sind – soweit überhaupt vorhanden – auch nicht beizuziehen, da sie zur Sachverhaltsabklärung nicht erforderlich sind. Soweit im vorliegenden Verfahren Einsicht in die Abklärungen zu Alternativen, Verkehrszählungen, Berechnungen des Ausweichverkehrs und Kosten verlangt wird, ist wiederum auf die Verkehrsstudie zu verweisen, welche Angaben zu Alternativen, Verkehrszählungen und Ausweichverkehr enthalten. Dass diesbezüglich weitere Abklärungen gemacht wurden, ist nicht ersichtlich. Kosten werden im Rahmen des einjährigen Versuchs, abgesehen von den Kosten für die Signalisation, keine anfallen. Es ist deshalb auch diesbezüglich nicht ersichtlich, dass den Beschwerdeführern Akten nicht offengelegt wurden, zumal sich die Verkehrsstudie auch zu den Kosten äussert.

Eine Verletzung des Akteneinsichtsrechts ist nicht erkennbar.

4.1 Gemäss Art. 82 Abs. 1 BV erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Den Kantonen bleibt aber, unter gewissen Vorbehalten, das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Hinsichtlich der den Kantonen und Gemeinden verbleibenden Befugnisse unterscheidet Art. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) zwei Arten von Einschränkungen des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs, nämlich dem vollständigen Verbot oder der zeitlichen Beschränkung des Verkehrs auf bestimmten, nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffneten Strassen gemäss Art. 3 Abs. 3 SVG und den "anderen Beschränkungen oder Anordnungen" gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG. Bei Letzteren - den so genannten funktionellen Verkehrsanordnungen - handelt es sich um Massnahmen, die nicht in einem (vollständigen oder zeitlich beschränkten) Fahrverbot bestehen.

Bei der vorliegend strittigen Verkehrsanordnung, mit welcher für ein kurzes Teilstück der D._____-/E._____-strasse (vorerst zeitlich befristet) ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder (SSV-Signal Nr. 2.13) mit dem Zusatz "ausgenommen Forst- und Landwirtschaft" angeordnet wird, handelt es sich um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG, da nur der motorisierte individuelle Verkehr, nicht aber der Fahrrad-, der übrige motorlose Verkehr und der Forst- und Landwirtschaftsverkehr ausgeschlossen werden (Urteil BGE 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 7.1). Dies ist nur ein Teilfahrverbot und kein Totalfahrverbot im Sinne von Art. 3 Abs. 3 SVG. Nach Art. 3 Abs. 4 SVG können funktionelle Verkehrsbeschränkungen 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. Aus solchen Gründen kann namentlich in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt werden. Die Kantone und Gemeinden können insoweit all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (Urteile BGer 1C_445/2018 vom 27.2.2019 E. 3.2; 2A.329/2006 vom 12.10.2006 E. 2.1). Es muss somit ein - in den örtlichen Verhältnissen begründetes - öffentliches Interesse an der Verkehrsmassnahme bestehen und die Massnahme muss verhältnismässig sein. In Betracht kommen neben strassenbautechnischen und verkehrspolizeilichen Gründen auch Gründe des Umweltschutzes, der Raumplanung, des Ortsbildschutzes, der Mobilität von Personen mit Behinderungen oder andere örtliche Bedürfnisse oder Prioritäten (Urteil BGer 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 7.1 m.H.).

4.2 Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Entsprechend der Natur der Sache liegt die Verantwortung für die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit solcher Massnahmen in erster Linie bei den verfügenden Behörden, die die örtlichen Verhältnisse besser kennen und denen insoweit ein erheblicher Gestaltungsspielraum zusteht. Ein Eingreifen der Rechtsmittelbehörde ist erst gerechtfertigt, wenn die zuständigen Behörden von unhaltbaren tatsächlichen Annahmen ausgehen, bundesrechtswidrige Zielsetzungen verfolgen, bei der Ausgestaltung der Massnahme ungerechtfertigte Differenzierungen vornehmen oder notwendige Differenzierungen unterlassen oder sich von erkennbar grundrechtswidrigen Interessenabwägungen leiten lassen (vgl. Urteile BGer 1C_558/2019 vom 8.7.2020 E. 7.1; 1C_445/2018 vom 27.2.2019 E. 3.2; 1C_310/2009 vom 17.3.2010 E. 2.2.1; 2A.329/2006 vom 12.10.2006 E. 2.1; 2A.23/2006 vom 23.5.2006 E. 3.2, m.H.).

4.3 Der Regierungsrat anerkennt im angefochtenen Beschluss die Recht- und insbesondere die Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnung. Er verweist auf die Verkehrsstudie von 2022 und führt aus, dass das vorgesehene (teilweise) Fahrverbot die Verkehrsmenge auf der D._____strasse um 80% und auf der E._____strasse um 90% senken könne. Dadurch werde die Sicherheit für die Fussgänger und Fahrradfahrer erhöht. Der vom Fahrverbot betroffene Strassenbereich weise eine Fahrbahnbreite von lediglich 3 m aus. Diese Fahrbahnbreite lasse eine Begegnung von zwei Personenwagen lediglich bei sehr tiefen Geschwindigkeiten resp. durch Ausweichen auf Seitenbereiche zu. Auch die Begegnungen eines Personenwagens mit einem Fussgänger oder Fahrradfahrer

sei lediglich bei tiefen Geschwindigkeiten möglich. Die Verkehrsordnung sei als einjähriger Versuch ausgestaltet und damit zeitlich begrenzt. Die Einhaltung der Verkehrsordnung solle während der Versuchsphase im Rahmen des Monitorings kontrolliert werden. Das Interesse an der Verbesserung der Verkehrssicherheit überwiege das private Interesse der Beschwerdeführer an der uneingeschränkten Nutzung der D._____ - und E._____strasse. Es würden alternative Wege über die R._____strasse zur Verfügung stehen.

4.4 Die Beschwerdeführer bestreiten die Rechtmässigkeit der Verkehrsordnung. Auf der D._____strasse bestehe kein Sicherheitsproblem. Entgegen den Ausführungen der Vorinstanzen würden die Höchstgeschwindigkeiten auf dem fraglichen Strassenabschnitt nicht regelmässig überschritten. Aufgrund der Strassenbreite könne die D._____strasse ohnehin nicht mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden. Die Geschwindigkeitsmessungen hätten gemäss Gutachten vielmehr eine massive Unterschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergeben. Die im Rahmen der Begutachtungen getätigten Verkehrserhebungen seien zudem nicht repräsentativ (zu geringe Verkehrsmenge im Vergleich zum Durchschnitt). Diese hätten deshalb wiederholt werden müssen. Das Gutachten bzw. die Verkehrsstudie sei ohnehin ungenügend, da eine Gegenüberstellung von Alternativen fehle. Die angenommenen Höchstgeschwindigkeiten von Verkehrsteilnehmern (157 km/h) seien nicht belegt bzw. die im Gutachten erwähnte Erhebung von "T._____" von August 2022 liege nicht vor und sei zur Einsichtnahme zuzustellen. Auch Erhebungen an den Ausweichrouten fehlten. Die Schlussfolgerungen im Gutachten (Verkehrsreduktion von 80% – 90%) sei nicht belegt. Auch fehlten Abklärungen zu dem durch die Verkehrsordnung zu erwartende Mehrverkehr auf der K._____strasse.

Weiter sei die Verkehrsordnung nicht verhältnismässig. Die Schaffung eines neuen Gehwegs entlang der D._____strasse ab N._____park-Restaurant sei nicht geprüft worden. Auch andere mildere Massnahmen seien nicht geprüft worden (Tempobeschränkung). Da nur ein Teil der Strasse gesperrt werde und die Höchstgeschwindigkeit nicht beschränkt werde, entfalte die Verkehrsmassnahme auch nicht die gewünschte Wirkung (keine Verbesserung der Sicherheit), zumal auch Elektrofahrräder und land- sowie forstwirtschaftliche Fahrzeuge weiterhin erlaubt seien. Die Strassensperrung diene einzig der U._____, welche im Gebiet V._____ einen weitergehenden Materialabbau plane. Die Strassensperrung sei auch deshalb unverhältnismässig, weil sie zu Mehrverkehr im Ortszentrum von Wangen führe.

4.5 Die D._____-/E._____strasse verfügt in den verschiedenen Abschnitten über einen unterschiedlichen Ausbaustandard (5.25 m im Bereich des

N._____platzes O._____, 3.00 m im Bereich V._____). Abgetrennte Geh- und Fahrradwege sind nicht vorhanden. Gemäss den unbestrittenen Darstellungen in den Gemeinderatsbeschlüssen führen die D._____ - und E._____ strasse in das beliebte und stark frequentierte Naherholungsgebiet W._____. Ein Teil des streitigen Strassenstückes bildet Abschnitt eines überregionalen Wanderweges (X._____-Rundweg). Zudem verläuft ein Teil einer regionalen Radroute abschnittsweise auf der D._____ strasse. Ein Teil des streitigen Strassenabschnittes befindet sich zudem im Bereich eines überregionalen Wildkorridors (Y._____ – W._____ – Z._____, allerdings z.Zt. unterbrochen).

In der Verkehrsstudie D._____ strasse werden folgende Schwachstellen aufgezeigt (S. 24):

- Bereich Fussverkehr: Wanderweg verläuft entlang Strasse ohne separate Infrastruktur, Sichtweiten Querungen teilweise nicht eingehalten.
- Bereich MIV: vergleichsweise hohe Geschwindigkeiten MIV ab N._____platz bis G._____ hoher Anteil an Durchgangsverkehr
- Velo im Mischverkehr mit MIV, Fahrzeugbegegnungen (auch PW/Velo) im schmalen Abschnitt östlich G._____ schwierig bis unmöglich

In der Verkehrsstudie wird dementsprechend ein Handlungsbedarf bezüglich des motorisierten Individualverkehrs (Geschwindigkeit senken, Durchgangsverkehr verringern / unterbinden), des Fussverkehrs (Verkehrssicherheit erhöhen, längs und an den Querungsstellen) und des Veloverkehrs (Verkehrssicherheit erhöhen) aufgezeigt. In der Verkehrsstudie werden verschiedene mögliche Massnahmen aufgezeigt und miteinander verglichen (Senkung der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs, Reduktion der Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs, Bau Trottoir, Verlegung Wanderweg, Entfernung Begrünung bei fehlenden Sichtweiten, Entfernung Leitplanken u.w.). Als Massnahmen 1. Priorität wird die nun vorgesehene Verkehrsregelung empfohlen: Fahrverbot im Abschnitt G._____ – V._____. Dadurch könne der Durchgangsverkehr von Wangen nach Tuggen bzw. umgekehrt unterbunden werden. Dies führe zu einer deutlichen Verkehrsreduktion (D._____ strasse künftig ca. 50 – 100 Fz/d statt 400 – 600 Fz/d; E._____ strasse künftig ca. 0 – 10 Fz/d statt 250 – 400 Fz/d). Ein Fahrverbot sei zudem sehr kostengünstig umzusetzen.

4.6 Im Verfahren vor Verwaltungsgericht 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.).

Vorliegend liegen keine triftigen Gründe vor, die es rechtfertigen würden, von der von Sachverständigen verfassten und von der Fachbehörde (Tiefbauamt) geprüften Verkehrsstudie D._____strasse abzuweichen. Soweit die Beschwerdeführer ein Sicherheitsproblem bestreiten, kann dem klarerweise nicht gefolgt werden. Die Sicherheitsdefizite, insbesondere in Bezug auf die Begegnung von motorisierten Fahrzeugen mit Fussgängern und Fahrradfahrern, sind offensichtlich und zwar unabhängig davon, ob relevante Abweichungen von der aktuell geltenden Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gemessen werden konnten. In der Verkehrsstudie wird in der Situationsanalyse denn auch davon ausgegangen, dass die Höchstgeschwindigkeit von 85% der Motorfahrzeuge eingehalten werde, sie jedoch den Umständen entsprechend (Strassenbreite, Sichtweiten, Fuss- und Veloverkehr) eher hoch sei. Es kann bei dieser Sachlage denn auch offenbleiben, ob die teilweise massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche von den Vorinstanzen im Rahmen des Beschwerdeverfahrens an den Regierungsrat geltend gemacht wurden, tatsächlich gemessen wurden. Massgebend ist einzig, dass die gemäss Verkehrsstudie aufgezeigten Defizite auch bei Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit massive Sicherheitsrisiken für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer darstellen. 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; Urteile BGer 1C_618/2018 vom 20.5.2019 E. 4.3; 1C_121/2017 vom 18.7.2017 E. 3.3.1).

Soweit die Beschwerdeführer die Ergebnisse der Verkehrsstudie infolge nicht repräsentativer Verkehrsdaten bestreiten, kann ihnen ebenfalls nicht gefolgt werden. Die Sicherheitsdefizite sind unabhängig von den konkreten Verkehrszahlen infolge der ungenügenden Trennung des motorisierten Verkehrs vom Langsamverkehr (dem im fraglichen Strassenabschnitt als Teil von überregionalen Wander- und Fahrradrouten eine hohe Bedeutung zukommt), der Strassenbreite und der Unübersichtlichkeit diverser Teilstrecken offenkundig. Dass eine teilweise

Sperrung der Strasse für den motorisierten Individualverkehr zu einer Unterbindung des Durchgangsverkehrs Wangen/O._____ – Tuggen und damit zu einer massiven Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führt, ist nachvollziehbar. Auch diesbezüglich sind keine Defizite der Verkehrsstudie erkennbar.

Insgesamt ist das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern, ohne weiteres von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt und stellt ein zulässiges öffentliches Interesse dar. Ein Strassenabschnitt, auf dem keine Motorfahrzeuge verkehren dürfen und eine damit einhergehende Unterbindung des Durchgangsverkehrs, bietet den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zweifellos mehr Sicherheit als die bestehende Regelung.

4.7 Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 5 Abs. 2 BV) fordert, dass die Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8.A., Rz 514 m.H.; BGE 136 I 87 E. 3.2; 128 I 92 E. 2b; 126 I 112 E. 5b je m.H.).

Das Teilfahrverbot für Motorwagen und -fahräder ist geeignet, den Durchgangsverkehr auf der streitigen Strasse zu unterbinden und dadurch die Sicherheit der Fussgänger und Fahrradfahrer zu erhöhen. Der weiterhin zulässige Verkehr (inkl. Landwirtschafts- und Forstverkehr) führt nicht dazu, dass die Massnahme ungeeignet wäre, da dieser Verkehr im Vergleich zum Durchgangsverkehr von untergeordneter Natur ist. Der Fahrradverkehr (inkl. E-Fahräder) stellt für Fussgänger ein weit geringeres Sicherheitsrisiko dar als der motorisierte Individualverkehr. Der zulässige Fahrradverkehr bewirkt mithin nicht, dass die Massnahme ungeeignet wäre.

Auch die Erforderlichkeit der Massnahme ist zu bejahen. Das Teilfahrverbot vermag eine Senkung des motorisierten Verkehrs um schätzungsweise 80% bis 90% zu bewirken (Verkehrsstudie S. 32). Eine Reduktion der Geschwindigkeit würde die Verkehrsmenge auf den als Wanderweg und Fahrradweg ausgeschiedenen Teil der D._____-/E._____-strasse nicht massgeblich reduzieren. Die potenzielle Gefährdung bliebe gerade an engen und unübersichtlichen Stellen bestehen. Der Regierungsrat weist diesbezüglich im angefochtenen Beschluss zu Recht darauf hin, dass bei einer Fahrbahnbreite von 3 m auch eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für eine Begegnung Fussgänger/Fahrradfahrer mit einem Personenwagen immer noch zu hoch sei. Die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit wird denn in der Verkehrsstudie auch verworfen. Die Erstellung eines von der Fahrbahn getrennten Fuss- und Fahrradweges wäre mit erheblich höheren Kosten verbunden und würde

Land beanspruchen. Eine solche Massnahme wäre mithin mit relevanten Eingriffen ins Grundeigentum Dritter verbunden und kann nicht als milder qualifiziert werden.

Die vorgesehene Verkehrsregelung steht auch in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen, die den Privaten auferlegt werden. Die Fahrzeit von O._____ nach Tuggen verlängert sich durch die vorgesehene Massnahme nur in sehr geringem Umfang. Es steht eine leistungsfähige und aus zeitlicher Sicht praktisch gleichwertige Alternativverbindung zur Verfügung. Eine Mehrbelastung von Strassen, welche auf den überregionalen Verkehr ausgerichtet sind (R._____strasse/S._____strasse, K._____strasse) und nicht als Wanderwege und/oder Fahrradwege ausgeschieden sind, vermag an der Verhältnismässigkeit der Massnahme nichts zu ändern. Es liegt grundsätzlich im Ermessen der verfügenden Behörde, solche Verkehrsverlagerungen aufs übergeordnete Strassennetz in Kauf zu nehmen, zumal wenn wie vorliegend keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die eher tiefe Verkehrsmenge auf der D._____-/E._____strasse (wenige hundert Fahrzeuge pro Tag) von den Ausweichstrecken nicht absorbiert werden kann.

Im Übrigen soll die angeordnete Verkehrsanordnung während eines Jahres kontrolliert werden, wobei auch das Ausweichen auf Alternativrouten überprüft werden soll. Erst anschliessend wird definitiv über die Verkehrsregelung und allfällige flankierende Massnahmen entschieden. Dieses Vorgehen stellt eine weitergehende Prüfung der Verhältnismässigkeit der Massnahme sicher.

4.8 Soweit die Beschwerdeführer rügen, die Verkehrsanordnung stehe im Widerspruch zum Erschliessungsplan Nord der Gemeinde Wangen vom 13. Januar 2014, da dieser die D._____strasse explizit als Verbindungsstrasse zwischen beiden Gemeinden vorsehe und das Fahrverbot deshalb eine Änderung des Erschliessungsplanes darstelle, über welche im Planerlassverfahren zu befinden sei, kann ihnen ebenfalls nicht gefolgt werden.

Die D._____strasse ist zwar als Groberschliessungsstrasse im Erschliessungsplan Nord der Gemeinde Wangen verzeichnet, allerdings nicht durchgehend, sondern nur bis ca. zur Abzweigung G._____ (bei KTN _02). Die Einschränkung des motorisierten Verkehrs gilt erst ab diesem Abschnitt (vgl. Verfügung Tiefbauamt). Die Groberschliessung durch die D._____strasse wird mithin nicht tangiert. Es wird auch nicht geltend gemacht, dass Baugebiete oder bebaute Gebiete durch das beanstandete Fahrverbot für den motorisierten Verkehr nicht mehr erschlossen wären.

Im Übrigen stellt die betroffene Strasse unstreitig keine Hauptstrasse im Sinne von § 5 StraG und auch keine Verbindungsstrasse mit wichtiger Verbindungsfunktion zwischen Ortschaften im Sinne von § 6 StraG (vgl. StraV, Anhang) dar. Es handelt sich lediglich um eine Nebenstrasse im Sinne von § 7 StraG und sie ist entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführer auch im Erschliessungsplan Nord der Gemeinde Wangen nicht als Hauptverkehrsverbindung aufgeführt.

5.1 Die Beschwerdeführer beanstanden weiters, der Regierungsrat sei zu Unrecht auf ihren Antrag, bei der digitalen Verkehrsführung die Unterbindung einer Routenführung über den W. _____ (für Auswärtige) zu veranlassen, nicht eingetreten. Eine bessere Verkehrslenkung via Navigationssysteme sei möglich. Auch sei der Regierungsrat zu Unrecht auf die Rüge der nach wie vor bestehenden Gefährdung von Fussgängern auf den offiziellen Wegen des W. _____ durch N. _____ bälle des N. _____ parks O. _____ nicht eingegangen. Die Gemeinde habe es bis heute pflichtwidrig versäumt, die Fussgängersicherheit im Bereich des N. _____ platzes durchzusetzen. Die Fussgängersicherheit als Begründung für die Strassensperrung sei mithin nur vorgeschoben. Diesbezüglich verweisen die Beschwerdeführer auch auf ein Verkehrsgutachten vom 14. Dezember 2005 für den N. _____ park, in welchem davon ausgegangen werde, dass ein Teil des Golfparkverkehrs (10%) sich via D. _____ strasse abwickeln werde.

5.2 Anfechtungsobjekt im Beschwerdeverfahren vor dem Regierungsrat ist die Genehmigung der Verkehrsanordnung des Tiefbauamtes vom 5. Oktober 2023 und die der Genehmigung zu Grunde liegenden Beschlüsse der Gemeinderäte Wangen und Tuggen. Der Streitgegenstand richtet sich nach der angefochtenen Verfügung, welche den äusseren Rahmen des Streitgegenstandes begrenzt, und den Beschwerdeanträgen. Streitgegenstand kann nur sein, was bereits Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens war oder allenfalls hätte sein müssen und was gemäss der Dispositionsmaxime zwischen den Parteien noch strittig ist. Letzteres ergibt sich aus den Parteibegehren, insbesondere den Beschwerdeanträgen. Im Laufe eines Rechtsmittelverfahrens kann sich der Streitgegenstand somit verengen bzw. um nicht mehr strittige Punkte reduzieren, grundsätzlich jedoch nicht erweitern oder inhaltlich verändern (vgl. BGE 142 I 155 E. 4.4.2; 136 II 457 E. 4.2; Urteile BGer 1C_530/2022 vom 23.11.2023 E. 1.4; 2D_42/2020 vom 28.9.2020 E. 2.1 je m.H.).

5.3 Der Regierungsrat verweist im angefochtenen Beschluss korrekt auf die vorstehend dargestellte Rechtslage und führt aus, die digitale Verkehrsführung sei nicht Gegenstand der vorinstanzlichen Verfügungen bzw. Beschlüsse. Es be-

stehe ohnehin keine flächendeckende Datenübermittlung von Verkehrsanordnungen an Betreiberunternehmen von Navigationssystemen. Ebenfalls nicht Gegenstand der vorinstanzlichen Verfügung bzw. Beschlüsse sei die Frage der Bauabnahme des N._____parks O._____ und die Rüge betreffend die Gefahr von fliegenden N._____bällen. Dasselbe gelte für das Verkehrsgutachten vom 14. Dezember 2005, welches im Zusammenhang mit dem Baubewilligungsverfahren für den N._____park erstellt worden sei. Bezüglich dieser Rügen ist er auf die Beschwerde nicht eingetreten, was nicht zu beanstanden ist. Weder die Verkehrsleitung durch private Navigationssysteme noch der Betrieb des N._____platzes O._____ und auch nicht dessen Erschliessung sind Gegenstand der Verfügung des Tiefbauamtes vom 5. Oktober 2023 bzw. der damit genehmigten Beschlüsse der Gemeinderäte Tuggen und Wangen. Die von den Beschwerdeführern angestrebte Beschränkung des Fahrverbotes für "Ortsunkundige" ist im Strassenverkehrsrecht im Übrigen nicht vorgesehen und entsprechend nicht zulässig und musste deshalb von den Vorinstanzen auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit der vorgesehenen Verkehrsregelung geprüft werden. Bei Fahrverboten ist ein Vermerk "Zubringerdienst gestattet" gemäss Art. 17 Abs. 3 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) vom 5. September 1979 zulässig. Eine Beschränkung eines Fahrverbotes für "Auswärtige" oder "Ortsunkundige" ist gesetzlich jedoch nicht vorgesehen. Verkehrsbeschränkungen sind gemäss geltender Gesetzgebung zudem formell zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu eröffnen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG und Art. 107 Abs. 1 lit. a SSV) und können nicht durch blosser Mitteilung an die privaten Betreiber der Navigationssysteme rechtsgültig verfügt werden.

Nicht einzutreten ist im Übrigen auch auf die im vorliegenden Verfahren neu vorgebrachten Rügen im Zusammenhang mit dem Materialabbau der U._____ in der Gemeinde Wangen. Auch diese Frage ist nicht Streitgegenstand des vorliegenden Verfahrens, zumal ein rechtserheblicher Zusammenhang weder geltend gemacht noch ersichtlich ist.

6.1 Umstritten ist des Weiteren die vom Regierungsrat den beanwalteten Gemeinden zu Lasten der Beschwerdeführer (unter solidarischer Haftung) zugesprochene Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 1'400.--. Die Beschwerdeführer machen geltend, die Gemeinden verfügten über genügende juristische Kenntnisse, so dass ein Beizug eines Anwaltes nicht erforderlich bzw. gar missbräuchlich sei, zumal es nicht um schwerwiegende Rechtsfragen gehe. Die anwaltliche Vertretung der Gemeinde führe zu einer (sinnlosen) Verteuerung des Verfahrens.

6.2 Im Rechtsmittelverfahren und in verwaltungsgerichtlichen Klagefällen hat die unterliegende der obsiegenden Partei eine dem Aufwand angemessene Entschädigung auszurichten, welche die Behörde festsetzt (§ 74 Abs. 1 VRP). Obsiegt die Behörde im Rechtsmittelverfahren, so wird der von ihr vertretenen juristischen Person keine Parteientschädigung zugesprochen. Soweit jedoch Bezirke, Gemeinden und Körperschaften des kantonalen öffentlichen Rechts sich im Verfahren anwaltschaftlich vertreten lassen, findet Abs. 1 Anwendung (§ 75 Abs. 2 VRP). Das kantonale Verfahrensrecht sieht somit einen Anspruch der anwaltschaftlich vertretenen Gemeinden auf Parteientschädigung bei Obsiegen im Verfahren vor. Dabei begründet § 74 Abs. 2 VRP dem Wortlaut nach einen vorbehaltlosen Anspruch auf Parteientschädigung für anwaltschaftlich vertretene Gemeinden. Weder wird ein Anspruch auf z.B. kleine Gemeinden beschränkt noch auf komplexe Fälle, noch wird ein allgemeiner Vorbehalt von z.B. "in der Regel" formuliert (vgl. EGV-SZ 2012 B 1.4; VGE III 2022 67 vom 25.11.2022 E. 10.2). Durch die mit dem Entschädigungsanspruch einhergehenden, finanziellen Prozessrisiken kann diese Regelung das Recht des Privaten einschränken, eine behördliche Verfügung anzufechten (vgl. Plüss; a.a.O., § 17 Rz 57). Allerdings liegt es in der Kompetenz des Gesetzgebers, den ausdrücklichen Anspruch der Gemeinwesen auf eine Parteientschädigung einzuschränken bzw. aufzuheben. Die Entschädigungsberechtigung des Gemeinwesens gemäss § 74 Abs. 2 VRP wurde vom Bundesgericht bislang weder als verfassungswidrig noch als anderweitig dem übergeordneten Bundesrecht widersprechend qualifiziert (vgl. Urteile BGer 8C_927/2014, 8C_144/2015 vom 16.7.2015 E. 11.2; 1C_481/2020 vom 3.11.2021 E. 7). Unabhängig davon, dass vorliegend keine komplexen Rechtsfragen zur Diskussion standen, ist die Beschwerde daher auch in diesem Punkt abzuweisen.

7. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend gehen die Kosten zu Lasten der Beschwerdeführer (§ 72 Abs. 2 VRP).

Die Beschwerdeführer haben den beanwalteten Gemeinden nach dem Gesagten eine Parteientschädigung auszurichten (§ 74 Abs. 1 und 2 VRP). Diese wird in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, der ordentlicherweise für das Honorar in Verfahren vor dem Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht und in § 2 die Bemessungskriterien erwähnt, unter Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf insgesamt Fr. 500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) festgelegt.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2. Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten, Barauslagen) von insgesamt Fr. 2'000.-- werden den Beschwerdeführern auferlegt. Sie haben am 15. Januar 2025 einen Kostenvorschuss von Fr. 2'500.-- bezahlt, so dass ihnen aus der Gerichtskasse Fr. 500.-- zurückerstattet werden.
3. Die Beschwerdeführer haben den anwaltlich gemeinsam vertretenen Gemeinderäten Tuggen und Wangen unter solidarischer Haftbarkeit eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) auszurichten.
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 (R)
 - den Rechtsvertreter der Gemeinderäte Wangen und Tuggen (3/R)
 - den Regierungsrat
 - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (EB)
 - und das Tiefbauamt (EB).

Schwyz, 28. Juli 2025

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vizepräsident:

Der Gerichtsschreiber:

***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: 7. August 2025