Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1A.123/2003
1P.345/2003 /gij

Urteil vom 7. Juni 2004
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesgerichtspräsident Aemisegger, Präsident,
Bundesgerichtsvizepräsident Nay, Bundesrichter Féraud,
Gerichtsschreiberin Gerber.

Parteien
1. A._____,
2. B._____,
3. C._____,
4. D._____,
5. E._____,
6. F._____,
7. G._____,
8. H._____,
Beschwerdeführer,
alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Patrick Schönbächler,

gegen

Gemeinderat Arth, 6415 Arth, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Adrian Kennel,
Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz, Kammer III, Kollegiumstrasse 28, Postfach 2266, 6431 Schwyz.

Gegenstand
Erschliessungsplanung,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde (1A.123/2003) und Staatsrechtliche Beschwerde (1P.345/2003) gegen den Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Schwyz, Kammer III, vom 17. April 2003.

Sachverhalt:
A.
Die Erschliessungsplanung der Gemeinde Arth (mit Übersichtsplan, Reglement und Bericht) wurde vom 6. Mai 2002 bis zum 4. Juni 2002 öffentlich aufgelegt. Dagegen erhoben A._____ sowie weitere Anwohner des Weiherwegs Einsprache. Am 16. September 2002 wies der Gemeinderat Arth sämtliche Einsprachen ab.
B.
Gegen den Einspracheentscheid erhoben die Einsprecher Beschwerde an den Regierungsrat des Kantons Schwyz. Dieser überwies die Beschwerden gestützt auf § 52 der Verordnung vom 6. Juni 1974 über die Verwaltungsrechtspflege (VRP) zum Entscheid an das Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz. Das Verwaltungsgericht führte einen Augenschein durch und wies am 17. April 2003 die Beschwerden ab, soweit es darauf eintrat.
C.
Gegen den verwaltungsgerichtlichen Entscheid erheben A._____ sowie 11 weitere Personen staatsrechtliche Beschwerde und Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht. Sie beantragen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen; eventualiter sei die Bundesrechtswidrigkeit des Entscheides festzustellen.

D.
Das Verwaltungsgericht Schwyz beantragt, auf die staatsrechtliche Beschwerde sei nicht einzutreten; die Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Der Gemeinderat Arth schliesst auf Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde; die staatsrechtliche Beschwerde sei bis zum Vorliegen des Genehmigungsentscheids des Regierungsrats zur Erschliessungsplanung der Gemeinde Arth zu sistieren; eventualiter sei auf sie nicht einzutreten.

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) kommt in seiner Vernehmlassung zum Ergebnis, der angefochtene Entscheid sei bundesrechtskonform.
E.
Mit Verfügung vom 10. Juli 2003 wurde das Gesuch der Beschwerdeführer um Gewährung der aufschiebenden Wirkung abgewiesen.
F.
Am 7. Dezember 2003 stimmten die Stimmberechtigten der Gemeinde Arth der Erschliessungsplanung zu. Mit Beschluss vom 16. März 2004 wurde sie vom Regierungsrat des Kantons Schwyz genehmigt.
G.
Im zweiten Schriftenwechsel hielten die Beschwerdeführer an ihren Anträgen fest. Der Gemeinderat Arth beantragt nunmehr die Abweisung beider Beschwerden.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Angefochten ist ein kantonal letztinstanzlicher Entscheid über die Erschliessungsplanung der Gemeinde Arth, einem Nutzungsplan i.S.v. Art. 14 ff. des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700). Dieser ist inzwischen von den Stimmberechtigten angenommen, vom Regierungsrat genehmigt und verbindlich geworden, so dass ein zulässiges Anfechtungsobjekt vorliegt.
1.1 Gegen Nutzungspläne steht grundsätzlich nur die staatsrechtliche Beschwerde ans Bundesgericht offen (Art. 34 Abs. 3 RPG). Allerdings wenden sich die Beschwerdeführer ausschliesslich gegen die vorgesehene Erschliessung der Pädagogischen Hochschule Zentralschweiz (PHZ) und der benachbarten Berufsschule, vor allem wegen der von ihnen befürchteten Lärmimmissionen der neuen Erschliessungsstrasse. Ihre Rüge, die geplante Erschliessungsstrasse verletze Bundesumweltrecht, ist im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu beurteilen (Art. 54 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [SR 814.01; USG]i.V.m. Art. 97 OG). Gleiches gilt für die damit eng zusammenhängenden planungsrechtlichen Rügen (BGE 123 II 88 E. 1a/cc S. 92 mit Hinweisen).

Zu dem im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde überprüfbaren Bundesrecht gehört auch das Bundesverfassungsrecht, soweit die Rüge eine Angelegenheit betrifft, die in die Sachzuständigkeit der eidgenössischen Rechtspflegeinstanzen fällt (BGE 123 II 9 E. 2 S. 11; 122 II 373 E. 1b S. 375). Dies trifft zu für die von den Beschwerdeführern erhobenen Rügen der Verletzung der Garantie auf ein unabhängiges und unparteiisches Gericht (Art. 30 Abs. 1 BV), der Rechtsverweigerung (Art. 29 Abs. 1 BV) und der Verletzung des rechtlichen Gehörs (Art. 29 Abs. 2 BV).
Können somit sämtliche Rügen im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde geprüft werden, bleibt für die subsidiäre staatsrechtliche Beschwerde (Art. 84 Abs. 2 OG) kein Raum; auf sie ist somit nicht einzutreten.
1.2 Zur Erschliessung der PHZ sieht der angefochtene Erschliessungsplan die Verlegung und den Ausbau des bestehenden Eisenbahnwegs vor. Dieser soll neu entlang dem Weiherweg, in kurzer Entfernung zu den Wohnungen der Beschwerdeführer, verlaufen. Die Beschwerdeführer sind damit mehr als jedermann von der angefochtenen Verfügung betroffen und zur Beschwerde legitimiert (Art. 103 lit. a OG).
1.3 Auf die rechtzeitig erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher einzutreten.
2.
Die Beschwerdeführer rügen zunächst die Verletzung ihres Anspruchs auf ein unabhängiges und unparteiisches Gericht (Art. 30 Abs. 1 BV). Am angefochtenen Entscheid habe die Verwaltungsrichterin Ruth Miksovic mitgewirkt, die in Goldau wohne und der Parteileitung der SP Arth-Goldau angehöre, d.h. derselben Partei wie der für die Erschliessungsplanung zuständige Gemeinderat Rudolf Frei. Eine Erschliessungsplanung sei ein Dorfpolitikum und sei mit Sicherheit parteiintern diskutiert worden. Damit lägen Umstände vor, die geeignet

seien, Misstrauen in die Unparteilichkeit der Richterin zu wecken, d.h. diese sei als befangen zu erachten.

Die Beschwerdeführer machen selbst nicht geltend, dass Ruth Miksovic dem Gemeinderat Arth, einer gemeinderätlichen Kommission oder einem anderen Gremium angehört habe, das sich mit der Erschliessungsplanung befasst habe. Es wird auch nicht behauptet, die Verwaltungsrichterin habe sich - vor oder nach dem angefochtenen Entscheid - öffentlich zur Erschliessungsplanung der Gemeinde Arth geäussert. Die blosse Tatsache, dass sie - auch in leitender Stellung - Mitglied einer politischen Partei ist, die im Gemeinderat Arth vertreten ist und deren Gemeinderäte an der angefochtenen Erschliessungsplanung mitgewirkt haben, genügt nicht, um den Anschein der Voreingenommenheit der Richterin zu begründen.

Erweist sich die Rüge der Verletzung von Art. 30 Abs. 1 BV somit als unbegründet, kann offen bleiben, ob die Beschwerdeführer den Ausstand der Richterin schon früher hätten beantragen müssen.
3.
Materiell machen die Beschwerdeführer geltend, die vorgesehene Erschliessung der PHZ über den Eisenbahnweg werde zu unzulässigen Lärmimmissionen führen. Dies prüft das Bundesgericht grundsätzlich mit freier Kognition. Allerdings ist das Bundesgericht an den vom Verwaltungsgericht festgestellten Sachverhalt gebunden, es sei denn, dieser sei offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen festgestellt worden (Art. 105 Abs. 2 OG).
3.1 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die lärmrechtliche Beurteilung schon im Rahmen der Nutzungsplanung vorzunehmen, wenn der Plan - wie im vorliegenden Fall - die Anlage bereits weitgehend festgelegt und wesentliche Elemente der künftigen Baubewilligung vorweg nimmt (BGE 118 Ib 66 E. 2a S. 73; Entscheid 1A.355/1996 vom 20. August 1997, URP 1998 S. 145 ff. E. 6d; Robert Wolf, in: USG-Kommentar, N 9 zu Art. 25).
3.2 Der bestehende Eisenbahnweg führt von der Güterstrasse (die entlang den Bahngleisen der SBB verläuft) durch das Areal eines Unternehmens hindurch; er wird zurzeit nur zur Erschliessung dieses Geländes und als Fussweg benutzt. Neu soll der Eisenbahnweg entlang der Grundstücksgrenze des Unternehmens, dem Weiherweg und dem Hügelweg verlaufen; er soll mit einem Trottoir versehen werden und der Erschliessung der Kantonalen Berufsschule und der PHZ dienen. Damit ändert die Strasse sowohl ihre Linienführung, ihr Aussehen als auch ihre Funktion, weshalb sie vom Verwaltungsgericht zu Recht als neue Anlage qualifiziert worden ist.

Die Lärmimmissionen einer neuen ortsfesten Anlage müssen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 7 Abs. 1 lit. a der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Die von der Strasse allein ausgehenden Lärmimmissionen dürfen die Planungswerte nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG, Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV). Darüber hinaus darf der Betrieb der neuen Strasse nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung bestehender Strassen die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw., bei bereits sanierungsbedürftigen Strassen, wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV).
3.3 Das Verwaltungsgericht ging davon aus, dass der massgebliche Planungswert für Strassenverkehrslärm an allen lärmempfindlichen Räumen entlang des Eisenbahnwegs eingehalten werde. Es stützte sich hierfür auf den Lärmnachweis der Firma Spaargaren + Partner AG vom 8. Juli 2002. Dieser prognostiziert - ausgehend von einem Verkehrsaufkommen von 550 Fahrzeugen/Tag - Beurteilungspegel (Lr) von 46.5 dB(A) am Tag und von 36.5 dB(A) in der Nacht bei dem dem Eisenbahnweg am nächsten gelegenen Beurteilungspunkt. Damit seien nicht nur die Planungswerte für die gemischte Wohn- und Gewerbezone (Empfindlichkeitsstufe III) und Industriezone (Empfindlichkeitsstufe IV) eingehalten, sondern sogar der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II deutlich unterschritten. Selbst wenn von einer unwahrscheinlichen Verkehrsbelastung von 1000 Fahrzeugen/Tag ausgegangen werde, würde der Beurteilungspegel am Tag lediglich 51.9 dB(A) und in der Nacht 39.1 dB(A) betragen, d.h. den Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II unterschreiten.

Die Beschwerdeführer bestreiten diese Prognose, weil der Lärmnachweis weder den quartierinternen Verkehr noch den Verkehr am Abend und an den Wochenenden zu den Sportanlagen berücksichtigt habe. Das Verwaltungsgericht hat jedoch festgehalten, dass dieser Verkehr sich mit Sicherheit weit unter 450 Fahrzeugen/Tag bewegen werde, der Gesamtverkehr also keinesfalls die im Lärmgutachten berücksichtigten 1000 Fahrzeu-

ge/Tag überschreiten werde. Diese Annahme erscheint realistisch und wird auch von den Beschwerdeführern nicht substantiiert bestritten.
3.4 Die Beschwerdeführer machen weiter geltend, das Verwaltungsgericht habe den bestehenden Eisenbahnlärm nicht mitberücksichtigt und damit Art. 8 USG verletzt.

Der in Art. 8 USG festgelegte Grundsatz der ganzheitlichen Betrachtungsweise beruht auf der Erkenntnis, dass einzelne Belastungen der Umwelt häufig für sich alleine betrachtet von geringer Bedeutung sind, aber durch ihr Zusammentreffen zu ernsthaften Beeinträchtigungen führen können. Möglich sind kumulative Effekte (bei denen sich die Wirkungen verschiedener Einwirkungen summieren), synergistische Effekte (bei denen sich die Wirkungen verschiedener Einwirkungen über die blosse Summierung hinaus verstärken) und Rückkoppelungseffekte, die Auswirkungen auf andere Umweltbereiche haben (Heribert Rausch/Peter M. Keller, USG-Kommentar, N. 1 zu Art. 8; Alain Griffel, Die Grundprinzipien des schweizerischen Umweltrechts, Rz. 345 S. 255 f.). Diese Erscheinungen machen es erforderlich, Einwirkungen nicht isoliert, sondern auch auf ihr mögliches Zusammenwirken oder ihre denkbare mehrfache Wirkung in der Umwelt zu beurteilen. In diesem Sinne gilt Art. 8 USG als verbindliche Anweisung sowohl für den Erlass von Verordnungen als auch von Verfügungen (Botschaft zu einem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 31. Oktober 1979, BBl 1979 III 749 ff., insbes. S. 785).

Einer Gesamtbetrachtung sind jedoch in vielen Fällen wissenschaftlich-technische Grenzen gesetzt (Beatrice Wagner Pfeifer, Umweltrecht I, 2. Aufl., S. 157; Rausch/Keller, a.a.O., N. 12 zu Art. 8 USG; André Schrade/Theo Loretan, USG-Kommentar, N. 14a zu Art. 13 USG). Bislang bestehen - wie auch das BUWAL in seiner Vernehmlassung bestätigt - weder im In- noch im Ausland gesicherte und geeignete fachliche Grundlagen für die Beurteilung der Kumulation verschiedenartiger Geräusche. Deshalb beschränkt sich Art. 40 Abs. 2 LSV für die Beurteilung der Immissionsgrenzwerte darauf, die Summierung gleichartiger Lärmimmissionen vorzuschreiben. Strassen- und Eisenbahnverkehr werden dagegen einzeln und unabhängig voneinander nach verschiedenen Anhängen der LSV bewertet. Diese Regelung wurde in BGE 126 II 522 (E. 37e S. 565) als gesetzeskonform bestätigt, weil es im Bereich des Lärmschutzes auch heute noch am notwendigen Instrumentarium für eine Gesamtbetrachtung der Lärmsituation fehle.

Somit hat das Verwaltungsgericht Art. 8 USG nicht verletzt, als es keine Gesamtbeurteilung der Lärmbelastung am Eisenbahnweg unter Einbezug des Eisenbahnlärms vorgenommen hat.
3.5 Schliesslich machen die Beschwerdeführer geltend, dass der durch den Eisenbahnweg verursachte Mehrverkehr zu wahrnehmbar stärkeren Lärmissionen entlang der Park- und Bahnhofstrasse führen werde, was Art. 9 lit. b LSV verletze.
3.5.1 Das Verwaltungsgericht ging davon aus, dass der Ausbau des Eisenbahnwegs nur insofern zu einem Mehrverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz führen werde, als dadurch neu auch die PHZ erschlossen werden solle. Da die PHZ in der Nähe des Bahnhofs liege, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen werde und nur 75 (bewirtschaftete) Parkplätze vorgesehen seien, schätzte es diesen Mehrverkehr auf ca. 200 Fahrten/Tag. Davon würden ca. 40% via Parkstrasse und ca. 60% via Bahnhofstrasse (evtl. Sonneggstrasse) - Gotthardstrasse fahren. Dies bedeute eine zusätzliche Belastung der Parkstrasse mit ca. 80 Fahrten und der Bahnhof- und Gotthardstrasse mit ca. 120 Fahrten. Angesichts der bereits bestehenden Belastung dieser Strassen (8100 Personenwageneinheiten[PWE]/Tag am Knotenpunkt Bahnhofstrasse/Parkstrasse; 7'500 PWE/Tag auf der Bahnhofstrasse und 11'600 PWE/Tag auf der Gotthardstrasse gemäss Verkehrszählung 1997), entspreche dies einem Mehrverkehr von weniger als 2%. Es sei deshalb nicht mit wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen im Sinne von Art. 9 lit. b LSV zu rechnen.
3.5.2 Die Beschwerdeführer bestreiten dies. Sie machen zunächst geltend, der Mehrverkehr sei falsch berechnet worden, weil der Quartier- und der Freizeitverkehr nicht berücksichtigt worden seien. Da jedoch der Eisenbahnweg neben den kantonalen Schulen nur wenige Gebäude erschliesst, ist kaum mit Quartierverkehr zu rechnen. Allfälliger Freizeitverkehr zu den Aussensportanlagen der PHZ wird ausserhalb der Stosszeiten bzw. am Wochenende anfallen und jedenfalls nicht erheblich ins Gewicht fallen. Die Schätzung des Verwaltungsgerichts, wonach der durch die Eisenbahnstrasse verursachte Mehrverkehr auf den übergeordneten Strassen nur wenige Prozente betragen werde, ist deshalb ohne weiteres vertretbar.

Dies gälte auch dann, wenn - wie die Beschwerdeführer geltend machen - die Verkehrserhebungen aus dem Jahre 1997 veraltet sein sollten und der allgemeine Verkehr in Goldau zwischenzeitlich zugenommen hätte: In diesem Fall fiele der durch den Eisenbahnweg induzierte Mehrverkehr erst Recht nicht ins Gewicht.

Nicht stichhaltig ist sodann der Einwand der Beschwerdeführer, das Verwaltungsgericht hätte den Mehrverkehr aufgrund verschiedener im Dorfkern von Goldau geplanten Grossüberbauungen berücksichtigen müssen: Da diese nicht durch den Eisenbahnweg erschlossen werden sollen, sind sie bei Beurteilung des durch diese Strasse verursachten Mehrverkehrs nicht zu berücksichtigen.

Schliesslich ist es auch für die lärmschutzrechtliche Beurteilung unmassgeblich, ob die Park- und die Bahnhofstrasse R̈eservenäufweisen: Art. 9 lit. b LSV, auf den sich die Beschwerdeführer berufen, setzt ja gerade voraus, dass es sich um sanierungsbedürftige Strassen handelt, bei denen die Immissionsgrenzwerte bereits überschritten sind.
3.5.3 Die Beschwerdeführer ziehen sodann die vom Verwaltungsgericht angeführte Erfahrungsregel in Zweifel, wonach eine Verkehrszunahme um weniger als 25% einer Zunahme des Verkehrslärms von weniger als 1 dB(A) entspreche und nicht wahrnehmbar sei. Das BUWAL bestätigt diese Regel in seiner Vernehmlassung grundsätzlich, präzisiert aber, dass nach Anhang 3 Ziff. 35 LSV bei der Ermittlung des Beurteilungspegels eine Pegelkorrektur in Funktion der absoluten Verkehrsmengen berücksichtigt werde; dies bedeute, dass bei geringen Verkehrsmengen eine Verkehrszunahme von 25% eine Lärmzunahme von mehr als 1 dB(A) bewirken könne. Im vorliegenden Fall geht es jedoch um die Zunahme des Verkehrslärms auf den bereits stark belasteten Hauptverkehrsstrassen von Goldau und um einen prognostizierten Mehrverkehr von wenigen Prozenten. Damit wirkt sich die vom BUWAL vorgenommene Präzisierung auf die Beurteilung des vorliegenden Falles nicht aus.
3.6 Nach dem Gesagten erweist sich die vom Verwaltungsgericht vorgenommene lärmschutzrechtliche Beurteilung als bundesrechtskonform.
4.
Die Beschwerdeführer erheben sodann verschiedene planungsrechtliche Rügen und damit zusammenhängende Verfahrens- und Sachverhaltsrügen. Das Bundesgericht prüft frei, ob Verfassungsrecht, namentlich die Verfahrensgarantien der Bundesverfassung, verletzt worden sind. Dagegen kann es die planungsrechtliche Abwägung und den ihm zugrunde liegenden Sachverhalt grundsätzlich nur unter dem Blickwinkel des Willkürverbots überprüfen.
4.1 Die Beschwerdeführer werfen dem Verwaltungsgericht zunächst vor, seine Kognition zu stark eingeschränkt zu haben und ihnen damit das Recht verweigert zu haben.

Das Verwaltungsgericht ging davon aus, dass ihm als erster Beschwerdeinstanz volle Überprüfungsbefugnis zukomme, d.h. es auch die richtige Handhabung des Ermessens überprüfen könne (§ 55 Abs. 2 lit. a und b VRP). Allerdings sei das Planungsermessen der Gemeinde zu beachten. Das Gericht müsse prüfen, ob dieses richtig und zweckmässig ausgeübt worden sei, jedoch immer im Bewusstsein seiner spezifischen Rolle als kantonale Rechtsmittelinstanz und nicht als kommunale Planungsinstanz. Die Überprüfung habe sich sachlich in dem Umfang zurückzuhalten, als es um lokale Anliegen gehe, bei deren Wahrnehmung Sachnähe, Ortskenntnis und örtliche Demokratie von Bedeutung sein sollten. Sie habe aber so weit auszugreifen, dass die übergeordneten, vom Kanton zu sichernden Interessen einen angemessenen Platz erhielten. Die Rechtsmittelbehörde habe sich zudem institutionell auf ihre Kontrollfunktion zu beschränken, d.h. sie dürfe nichts Neues schöpfen, sondern sie habe die kommunale Planung an einem Sollzustand zu messen. Unter mehreren verfügbaren und zweckmässigen Lösungen könne die Gemeinde wählen. Die übergeordnete Behörde habe dann einzuschreiten, wenn die vorgesehene Lösung aufgrund überkommunaler öffentlicher Interessen als unzweckmässig erscheine oder den für die Raumplanung wegleitenden Grundsätzen und Planungszielen nicht entspreche.

Diese Ausführungen entsprechen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zur Kognition der ersten Beschwerdeinstanz gemäss Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG und der gebotenen Rücksichtnahme auf die Autonomie der Planungsbehörde (vgl. BGE 127 II 238 E. 3b/aa S. 242 mit Hinweisen; Heinz Aemisegger/Stephan Haag, RPG-Kommentar, Art. 33 Rz. 56) und sind nicht zu beanstanden.
4.2 Konkret werfen die Beschwerdeführer dem Verwaltungsgericht vor, das dem Erschliessungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept der Gemeinde nicht in die Prüfung mit einbezogen und geprüft zu haben, ob die beab-

sichtigte Erschliessung der Bauzonen überhaupt möglich und zweckmässig sei. Insbesondere sei nicht geprüft worden, ob die weiterführenden öffentlichen Strassen (Park-, Bahnhof- und Gotthardstrasse) in technischer, verkehrssicherheitsmässiger und umweltrechtlicher Hinsicht hinreichend seien und den durch den Eisenbahnweg entstehenden Mehrverkehr aufnehmen könnten. Das Verwaltungsgericht habe sich mit der Aussage des Gutachters, wonach für den Linkseinbieger-Verkehr von der Bahnhof- in die Gotthardstrasse (Richtung Autobahnauffahrt) keine Leistungsreserve mehr bestehe, nicht auseinandergesetzt und damit das rechtliche Gehör der Beschwerdeführer verletzt.
4.2.1 Der umstrittene Erschliessungsplan soll die Groberschliessung von Bauzonen durch die Gemeinde sicherstellen, die Etappierung und Reihenfolge der Groberschliessung anhand eines Ausbauprogramms festlegen und den Kostenanteil der Gemeinde für die einzelnen Verkehrsanlagen festsetzen (Art. 1 Abs. 1 Reglement zum Erschliessungsplan vom 29. April 2002). Demgemäss legt der Erschliessungsplan verbindlich die Anlagen der Groberschliessung fest. Dagegen kommt ihm hinsichtlich der Basiserschliessung (Grunderschliessung) der Gemeinde nur orientierende Funktion zu (Art. 4 Abs. 2 und 3 Reglement).

Die von den Beschwerdeführern im kantonalen Verfahren geltend gemachten Verkehrsprobleme im Dorfkern von Goldau betreffen die Park-, Bahnhof- und Gotthardstrasse, d.h. Anlagen der Basiserschliessung, denen die Funktion einer Haupt- oder Verbindungsstrasse zukommt. Diese sind, wie das Verwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat, nicht Gegenstand des umstrittenen Erschliessungsplans. Das Verwaltungsgericht hat deshalb seine Prüfung zu Recht auf die Frage beschränkt, ob die neuen Groberschliessungsanlagen (namentlich der Eisenbahnweg) zu zusätzlichem Verkehr führen, der das übergeordnete Strassennetz belastet.
4.2.2 Das Verwaltungsgericht schätzte den Mehrverkehr durch die Erschliessung der PHZ auf den übergeordneten Strassen willkürfrei auf weniger als 2 % des bisherigen Verkehrsaufkommens (vgl. oben, E. 3.5.2). Der Mehrverkehr sei damit minimal und werde zu keiner wahrnehmbaren Verschärfung der Verkehrssituation führen.

Diese Einschätzung deckt sich mit den Ausführungen des Verkehrsexperten am Augenschein: Auch er nahm an, dass der Verkehr von der PZH keine wahrnehmbaren Auswirkungen auf die bestehende Verkehrssituation im Dorfkern haben werde; die bestehenden Verkehrsprobleme seien anderen Ursprungs (Protokoll S. 6 unten).

Dann aber durfte das Verwaltungsgericht ohne Verletzung des rechtlichen Gehörs der Beschwerdeführer davon absehen, sich näher mit bestehenden Verkehrsproblemen und Engpässen, wie z.B. dem Linkseinbieger-Verkehr von der Bahnhof- in die Gotthardstrasse, auseinanderzusetzen, die unabhängig von der Erschliessung der PHZ bestehen und durch diese nicht wesentlich verschärft werden.
4.3 Schliesslich rügen die Beschwerdeführer Rechtsverweigerung und Willkür bei der Würdigung der verschiedenen Erschliessungsvarianten. Sie machen geltend, die Gemeinde sei ohne triftigen Grund von den vom Verkehrsgutachter vorgeschlagenen Erschliessungsvarianten abgewichen. Das Verwaltungsgericht habe die verschiedenen Erschliessungsvarianten nicht ausreichend geprüft. Es sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass die beiden Erschliessungsvarianten des Verkehrsgutachters im Vergleich zu der vom Gemeinderat gewählten Erschliessung zu keinerlei Minderverkehr im Dorfkern führen würden. Es hätte sodann nicht auf die Meinungsäusserung des Verkehrsgutachters an der Parteiverhandlung abstellen dürfen, wonach die Erschliessung der PHZ über den Eisenbahnweg eine praktisch gleichwertige Lösung sei, da der Gutachter nicht als Zeuge einvernommen worden sei. Das Verwaltungsgericht habe auch verkannt, dass beim zu erstellenden Eisenbahnweg mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäuser) und mehr Leute von den Immissionen betroffen sein würden als beim Ist-Zustand (Erschliessung über Sonnegg- und Zaystrasse). Der Ist-Zustand genüge für die Erschliessung der PHZ und der Berufsschule; insbesondere sei die Zaystrasse nicht überlastet.
4.3.1 Das Gutachten der Bigler AG vom 24. September 2001 hatte verschiedene Erschliessungsvarianten (ohne die Variante Ausbau des Eisenbahnwegs) verglichen und empfohlen, die PHZ über die Sonneggstrasse-Zaystrasse bzw. Zaystrasse-Güterstrasse-Rigistrasse zu erschliessen (Variante 3, Ist-Zustand), eventuell mit Einbahnverkehr auf der Zaystrasse (Variante 6).

Die Verkehrsplanungskommission der Gemeinde entschied sich statt dessen für eine Erschliessung über den Eisenbahnweg. Für sie war ausschlaggebend, dass der Eisenbahnweg nur kurz der Grenze zu einer Wohnzone folge, ansonsten jedoch durch Gewerbe- bzw. Industriezonen führe; dagegen führten Zay- und Sonneggstras-

se durch Wohnquartiere, in denen sich auch zwei Primarschulhäuser und zwei Kindergärten befinden. Sodann sei der Einmündungsbereich der Zay- in die Sonneggstrasse sehr unübersichtlich; für eine Sanierung des Einmündungsbereichs müsse Land im Wege der Enteignung erworben werden. Zudem sei die Zaystrasse gemäss Verkehrserhebung vom 22. Mai 2001 bereits heute zu 78% ausgelastet und wäre, wenn sie auch die PHZ erschliessen müsste, an Werktagen zu über 100% ausgelastet.

Das Verwaltungsgericht hielt fest, dass die von der Gemeinde bevorzugte Erschliessung über den Eisenbahnweg dem Grundsatz von Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG besser entspreche, wonach Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont bleiben sollen. Der Verkehrsgutachter habe am Augenschein bestätigt, dass diese Erschliessung und die von ihm in seiner Studie vorgesehenen Varianten praktisch gleichwertig seien. Schliesslich werde der Verkehr von Richtung Ausserschwyz/Sattel/Steinen zu den kantonalen Schulen auch bei der von den Beschwerdeführern favorisierten Erschliessung über die Parkstrasse verlaufen und damit den Dorfkern belasten.
4.3.2 Diese Ausführungen lassen keine Willkür erkennen:

Auch wenn der Verkehr zu und von der PHZ relativ bescheiden sein wird, ist es nicht zu beanstanden, wenn dieser Verkehr nicht durch ein Wohnquartier, sondern an dessen Rand entlang geleitet werden soll. Der Einwand der Beschwerdeführer, am Eisenbahnweg seien mehr Personen von den Lärmimmissionen betroffen als an der Zaystrasse, ist nicht belegt und übersieht zudem, dass bei einer Erschliessung über die Zaystrasse auch das Wohnquartier entlang der Sonneggstrasse stärker belastet würde als bei der von der Gemeinde vorgesehenen Erschliessung.

Es ist nicht ersichtlich, weshalb das Verwaltungsgericht die Äusserungen des Verkehrsgutachters am Augenschein (auf die auch die Beschwerdeführer massgeblich abstellen) nicht hätte verwenden dürfen: Zu den zulässigen Beweismitteln im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zählen Auskünfte der Parteien und von Drittpersonen (§ 24 Abs. 1 lit. b VRP), die auch mündlich eingeholt werden können.

Die Erwägung des Verwaltungsgerichts, dass auch bei den von den Beschwerdeführern bevorzugten Erschliessungsvarianten zumindest ein Teil des Verkehrs weiter über die Parkstrasse verlaufen würde, ist nicht willkürlich. Angesichts der minimalen Auswirkungen des von der PHZ verursachten Mehrverkehrs auf die Verkehrssituation im Dorfkern, war das Verwaltungsgericht nicht verpflichtet, weitere Abklärungen zur Frage vorzunehmen, welche Erschliessungsvariante für die Entlastung des Dorfkerns die bessere sei.
4.4 Nach dem Gesagten durfte das Verwaltungsgericht ohne Willkür davon ausgehen, dass die von der Gemeinde vorgesehene Erschliessung der PHZ eine angemessene Lösung sei. Die Wahl unter mehreren zur Verfügung stehenden angemessenen Lösungen musste es der Gemeinde als Planungsbehörde überlassen (vgl. oben, E. 4.1).
5.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich somit als unbegründet. Auf die staatsrechtliche Beschwerde ist nicht einzutreten. Bei diesem Ausgang des Verfahrens tragen die Beschwerdeführer die Gerichtskosten (Art. 156 OG). Die Gemeinde Arth hat als obsiegende Behörde keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 159 Abs. 2 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen.
2.
Auf die staatsrechtliche Beschwerde wird nicht eingetreten.
3.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 3'000.– wird den Beschwerdeführern auferlegt.
4.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
5.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, dem Gemeinderat Arth und dem Verwaltungsgericht des Kantons

Schwyz, Kammer III, sowie dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 7. Juni 2004
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: