

# Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



---

III 2022 1

## Entscheid vom 23. Mai 2022

---

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident  
lic.iur. Karl Gasser, Richter  
Irene Thalmann, Richterin  
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger

---

Parteien

**A.** \_\_\_\_\_,  
Beschwerdeführer,  
vertreten durch B. \_\_\_\_\_,  
per B. \_\_\_\_\_,

**gegen**

**Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9,  
A. \_\_\_\_\_ 1260, 6431 Schwyz,  
Vorinstanz,

---

Gegenstand

Umweltschutzrecht (Lärmsanierung)

## **Sachverhalt:**

**A.** Im Amtsblatt Nr. 48 vom 28. November 2014 (S. 2652 f.) wurden betreffend die Lärmsanierung Hauptstrasse Nr. 390, Abschnitt Bol bis Grinau, Gemeinde Tuggen gestützt auf Art. 17 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) vom 7. Oktober 1983 sowie auf Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) vom 15. Dezember 1986 "Erleichterungen bei Sanierungen" für Gebäude, die nicht hinreichend geschützt sind, publiziert und öffentlich aufgelegt. Hiergegen erhob neben Dritten der A. Einsprache mit den folgenden Anträgen:

1. Das Projekt sei zurückzuweisen und die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung sei mit Massnahmen an der Quelle, also Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen (Tempo 30) umzusetzen.
2. Im Lärmsanierungsprojekt-Bericht seien auch Massnahmen an der Quelle, wie Verkehrsberuhigungsmassnahmen und/oder Geschwindigkeitsreduktionen (Tempo 30), zu prüfen.
3. Die Erleichterungsanträge gemäss Art. 14 LSV seien abzuweisen.

**B.** Mit Beschluss (RRB) Nr. 816/2021 vom 23. November 2021 genehmigte der Regierungsrat "das Lärmsanierungsprojekt Hauptstrasse Nr. 390, SZ-75 Bol - Grinau, Gemeinde Tuggen, inklusive den beantragten Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV" (Disp.-Ziff. 2). Die Einsprache des A. wurde abgewiesen (Disp.-Ziff. 1).

**C.** Gegen diesen RRB Nr. 816/2021 (erster Versand am 30.11.2021, zweiter Versand am 13.12.2021) erhebt der A. mit Eingabe vom 3. Januar 2022 (Postaufgabe am gleichen Tag) fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit den folgenden Anträgen:

1. Der Beschluss des Regierungsrates des Kantons Schwyz vom 23. November 2021 sei aufzuheben.
2. Die Sache sei zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung und zum Neuentscheid an den Regierungsrat zurückzuweisen.
3. Unter Kostenfolgen zu Lasten des Staates.

**D.** Mit Vernehmlassung vom 26. Januar 2022 beantragt das Baudepartement die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde, soweit überhaupt darauf einzutreten sei, unter Kostenfolge zulasten des Beschwerdeführers.

**E.** Per E-Mail vom 28. Februar 2022 reicht der Beschwerdeführer verschiedene Fotos zu Verkehrssituationen in Tuggen ein. Gleichentags teilte der verfahrensleitende Richter dem Beschwerdeführer ebenfalls per E-Mail mit, es werde angenommen, dass die Unterlagen ordnungsgemäss auch in Printform einge-

reicht würden. Mit E-Mail vom 7. März 2022 rechtfertigt sich der Beschwerdeführer, weshalb die Stellungnahme nicht innert erstreckter Frist (bis 25.2.2022) eingereicht worden sei, und bringt sinngemäss die Befürchtung zum Ausdruck, dass deswegen auf die Beschwerde nicht eingetreten werden könnte. Gleichtags informierte der verfahrensleitende Richter den Beschwerdeführer unter anderem darüber, dass die Versäumnis der richterlichen Frist nicht zur Folge hat, dass deswegen die Beschwerde nicht an die Hand genommen wird.

Mit Stellungnahme vom 18. Februar 2022 (Postaufgabe am 12.3.2022) ersucht der Beschwerdeführer um Gutheissung der folgenden Anträge:

- a. dass im Abschnitt Schlüsselkurve bis Kreisel Limmat Tempo 30 innert einer möglichst kurzen Frist umgesetzt wird, damit den beiden Anliegen Verkehrssicherheit und Lärmschutz nach vielen Jahren endlich Rechnung getragen wird und keine weitere Verzögerung erfolgt
- b. dass der Argumentation des Kantonalen Tiefbauamtes und Verweigerung einer hindernisfreien Bushaltestelle auf der Südseite wegen des noch fehlenden Trottoirs eine Absage erteilt wird. Wenn schon wäre es bei einer solchen weitgehenden Strassenerneuerung angezeigt gewesen, genau diese Bushaltestelle auf der Gegenseite hindernisfrei zu realisieren. Denn nur so kann das BehG in Tuggen glaubwürdig umgesetzt werden.
- c. dass dem Anliegen der Verkehrssicherheit entgegen der Schutzbehauptung und Argumentation des Tiefbauamtes im ganzen Dorf entlang der Kantonsstrasse deutlich mehr Rechnung getragen werden muss.  
Wenn es heute im Innerortsbereich entlang der St.Gallerstrasse bis zur Schlüsselkurve wenig Fuss- sowie Veloverkehr hat, liegt dies sehr stark an der heute oft ungenügenden Sicherheit für die zu Fuss Gehenden sowie den Velofahrenden. Nicht umsonst wurde der Schülerlotsendienst vor etlichen Jahren abgeschafft, während eine zunehmende Zahl von Eltern Ihre Kinder heute mit dem PW zum Schulhaus Enneda fährt.
- d. dass das Kantonale Tiefbauamt damit beauftragt sowohl dem Lärmschutz wie auch dem Schutz der Menschen vor einem Unfall besser als bisher Rechnung zu tragen.

**F.** Mit Schreiben vom 25. März 2022 teilt das Baudepartement unter Verweis auf seine Vernehmlassung vom 26. Januar 2022 seinen Verzicht auf eine Stellungnahme mit.

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

**1.** Das Lärmsanierungsprojekt (SZ 75) betrifft den Abschnitt Bol (bzw. Bool) bis Grinau (bzw. Grynau), km 4.500 bis km 10.510 der Hauptstrasse Nr. 390 in Tuggen. Dieser Abschnitt erstreckt sich von der Überfahrt der Zürcherstrasse über die Autobahn A3 (Koordinaten 711 240 / 227 680) über die Zürcherstrasse

bis zum Kreisel im Dorfzentrum Tuggen (Koordinaten 713 940 / 229 060) weiter über die St. Gallerstrasse bis zur Brücke über den Linthkanal nach dem Schloss Grynau (Koordinaten 716 030 / 230 660). In den die Strassen säumenden Bauzonen gilt grossmehrheitlich die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III, vereinzelt die ES II.

**2.1.1** Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen werden durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen) (Art. 11 Abs. 1 USG). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG).

Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG).

Anlagen, die den Vorschriften des USG oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 USG). Wäre eine Sanierung nach Art. 16 Abs. 2 USG im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG). Die Immissionsgrenzwerte für Luftverunreinigungen sowie der Alarmwert für Lärmimmissionen dürfen jedoch nicht überschritten werden (Art. 17 Abs. 2 USG). Zur Beurteilung der Dringlichkeit von Sanierungen (Art. 16 Abs. 2 und Art. 20) kann der Bundesrat für Lärmimmissionen Alarmwerte festlegen, die über den Immissionsgrenzwerten (Art. 15 USG) liegen (Art. 19 USG).

Lassen sich die Lärmimmissionen auf bestehende Gebäude in der Umgebung von bestehenden Strassen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen durch Massnahmen bei der Quelle nicht unter den Alarmwert herabsetzen, so werden die Eigentümer der betroffenen Gebäude verpflichtet, Räume, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, mit Schallschutzfenstern zu versehen oder durch ähnliche bauliche Massnahmen zu schützen (Art. 20 Abs. 1 USG).

**2.1.2** Sanierungen gemäss Art. 2 Abs. 4 LSV sind Emissionsbegrenzungen für bestehende ortsfeste Anlagen. Ortsfeste Anlagen sind Bauten, Verkehrsanlagen, haustechnische Anlagen und andere nichtbewegliche Einrichtungen, die beim Betrieb Aussenlärm erzeugen. Dazu gehören unter anderem insbesondere Strassen (Art. 2 Abs. 1 LSV).

Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an (Art. 13 Abs. 1 LSV). Die Anlagen müssen so weit saniert werden (Art. 13 Abs. 2 LSV), als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a) und dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (lit. b). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV).

Die Vollzugsbehörde gewährt Erleichterungen (Art. 14 Abs. 1 LSV), soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde (lit. a) und überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (lit. b).

Können bei öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen wegen gewährter Erleichterungen die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume nach Anhang 1 gegen Schall zu dämmen (Art. 15 Abs. 1 LSV).

**2.1.3** Für den Strassenverkehrslärm (Lärm, den Motorfahrzeuge und Bahnen auf Strassen erzeugen) gelten in den ES II und III Planungswerte von 55 bzw. 60 dB(A) bei Tag und 45 bzw. 50 dB(A) bei Nacht, Immissionsgrenzwerte von 60 bzw. 65 dB(A) bei Tag und 50 bzw. 55 d(B)A bei Nacht, sowie Alarmwerte von jeweils 70 dB(A) bei Tag und 65 d(B)A bei Nacht (Anhang 3 der LSV).

**2.2.1** Die Gewährung von Erleichterungen (Art. 17 USG; Art. 14 LSV) setzt eine gesamthafte Interessenabwägung voraus. Die Gewährung von Erleichterungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation ist eine Ausnahmegewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll und restriktiv gehandhabt werden muss (Urteil BGER 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 Erw. 2.1 mit Hinweisen auf Lehre und Rechtsprechung). Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge haben, dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ist ultima ratio. Diese Ausnahmegewilligung setzt voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft worden sind (Urteil BGER 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 Erw. 5.4). Allerdings müssen nicht alle denkbaren Alternativen im Detail projektiert werden. Varianten, die erhebliche Nachteile aufweisen oder offensichtlich unverhältnismässig erscheinen, dürfen nach einer

ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden (Urteil BGer 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 Erw. 4.1).

**2.2.2** Emissionen sind in erster Linie an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 Abs. 1 USG; BGE 124 II 517 Erw. 4a). Nach der ausdrücklichen Bestimmung von Art. 13 Abs. 3 LSV gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Erst wenn sich eine Sanierung als unverhältnismässig erweist, gewährt die Behörde Erleichterungen (Art. 17 Abs. 1 USG), was jedoch eine umfassende Interessenabwägung erfordert (Urteil BGer 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 Erw. 4.3.3. mit Hinweisen). In diesem Urteil hat das Bundesgericht die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als eine grundsätzlich geeignete Massnahme der Emissionsbegrenzung bei sanierungsbedürftigen Strassen bezeichnet, und ebenso den Einbau eines lärmarmen Strassenbelages. Mit einem solchen lasse sich anfänglich eine Lärminderung von 2 bis 4 dB(A) erzielen, welche sich längerfristig auf etwa 2 dB(A) reduziere (Erw. 4.3.4).

**2.3.1** Soweit im Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz (EGzUSG; SRSZ 711.110) vom 24. Mai 2000 oder in andern kantonalen Erlassen keine besonderen Zuständigkeiten festgelegt sind, vollzieht die vom Regierungsrat bezeichnete kantonale Umweltschutzfachstelle die Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung (vgl. § 5 Abs. 3 und Abs. 1 EGzUSG). Die mit der Aufsicht über staatliche Anlagen, insbesondere über Strassen, betrauten Behörden und Verwaltungsstellen sind für den Vollzug der Vorschriften über den Lärmschutz in ihrem Verantwortungsbereich zuständig (§ 20 Abs. 2 EGzUSG).

**2.3.2** Träger der Hauptstrassen ist der Kanton (§ 5 Abs. 2 des Strassengesetzes [StraG; SRSZ 442.110] vom 15.9.1999). Der Strassenbau umfasst den Neubau sowie die baulichen Massnahmen an einer bestehenden Strassenanlage (§ 22 Abs. 2 StraG). Als bauliche Massnahmen gelten der Ausbau oder andere bauliche Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor übermässigen Auswirkungen des Strassenverkehrs (§ 22 Abs. 3 lit. d StraG). Die Kosten für die Lärmsanierung der Strassen sind nach Massgabe der LSV vom Strassenträger zu tragen (§ 53 StraG).

Die Planung der Hauptstrassen erfolgt unter der Federführung des Baudepartementes durch die Fachstelle (§ 10 Abs. 2 der Strassenverordnung [StraV; SRSZ 442.111] vom 18.1.2000). Fachstelle im Sinne der StraV ist das Tiefbauamt (§ 2 Abs. 1 StraV).

**2.3.3** Im Kanton Schwyz ist das Umweltdepartement zuständig für die Koordination des Vollzugs der Umweltvorschriften in den zuständigen Departementen und Amtsstellen, unter anderem insbesondere der LSV (§ 3 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung zum Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz [VVzUSG; SRSZ 711.111] vom 3.7.2001). Das Amt für Umweltschutz (seit 1.7.2020 Amt für Umwelt und Energie) ist kantonale Umweltschutzfachstelle und zuständig für den Vollzug der Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung, soweit keine besonderen Zuständigkeiten festgelegt sind (§ 4 Abs. 1 f. VVzUSG).

Bei bestehenden Hauptstrassen vollzieht das Tiefbauamt gemäss § 32 Abs. 2 lit. c VVzUSG die LSV namentlich, indem es unter anderem nach Anhörung des Amtes für Umweltschutz (bzw. Amtes für Umwelt und Energie) Erleichterungen im Sinne von Art. 14 LSV gewährt und die erforderlichen Schallschutzmassnahmen anordnet (Art. 15 LSV).

**3.1.1** Gemäss dem Bericht der E. \_\_\_\_\_ vom 31. Juli 2014 (S. 4 "Zusammenfassung") zum Lärmsanierungsprojekt SZ 75 werden die Immissionsgrenzwerte im Ausgangszustand 2010 bei 60 von insgesamt 123 Liegenschaften und 12 unüberbauten Parzellen in Bauzonen überschritten. Der Alarmwert wird bei 5 Liegenschaften und keiner unüberbauten Parzelle erreicht oder überschritten. Von den Grenzwertüberschreitungen betroffen sind rund 339 Personen.

Im Beurteilungszustand 2035 werden die Immissionsgrenzwerte bei insgesamt 58 der 123 betrachteten Liegenschaften mit rund 307 betroffenen Personen sowie bei 12 unüberbauten Parzellen überschritten. Der Alarmwert wird bei 5 Liegenschaften und keiner unüberbauten Parzelle erreicht oder überschritten (vgl. auch S. 18 f. Ziff. 3.6.2).

**3.1.2** Bei den Lärmberechnungen wurde im Ausgangszustand 2010 aufgrund der Abweichung des Modells zur Kurzzeitlärmmessung eine Belagskorrektur von +1 dB(A) vorgenommen. Im Sanierungshorizont wurde auf allen Strecken ein lärmarmes Belag berücksichtigt. Eine Belagskorrektur wurde für diesen Beurteilungszustand nicht vorgenommen, da die Belagskorrektur gemäss dem Leitfaden "Strassenlärm" des BAFU (Vollzugshilfe für die Sanierung, Stand Dezember 2006) bei einem Geschwindigkeitsbereich von weniger als 90 km/h nach 15 Jahren +/-0.0 dB(A) beträgt (S. 15 Ziff. 3.5; vgl. S. 14 Ziff. 3.3.2 mit Verweis auf den RRB Nr. 812 vom 5.8.2008, Vollzug Lärmschutz-Verordnung bei Strassen im Kanton Schwyz).

**3.1.3** Als Massnahmen, die im Vordergrund stehen, wurden Massnahmen an der Quelle (verkehrslenkende, geschwindigkeitsbegrenzende Massnahmen sowie Einbau von lärmarmen Belägen) und Massnahmen im Ausbreitungsbereich

(Schallhindernisse) geprüft und mit den kantonalen Behörden besprochen. Das Sanierungsprojekt sieht keine Massnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsbereich vor (vgl. S. 22 Ziff. 5.2: keine Lärmschutzwände, keine Signalisationsmassnahmen, keine Massnahmen zur Strassenraumgestaltung). Für die Liegenschaften und Parzellen mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen wurden deshalb Erleichterungen beantragt. Dabei wurde die Möglichkeit von Massnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsgebiet und deren Beurteilung sowie die Begründung des Erleichterungsantrages sowie der Antrag des Tiefbauamtes für jede Liegenschaft auf einem Datenblatt einzeln geprüft. Diesen lässt sich entnehmen, dass bei sämtlichen 58 Gebäuden weitere Lärmschutzmassnahmen aus technischen und betrieblichen Gründen weder an der Quelle noch im Ausbreitungsbereich als möglich erachtet wurden. Bei 32 Gebäuden wurde der Platz für die Erstellung einer Lärmschutzwand als ungenügend beurteilt; eine solche müsste unmittelbar am Strassenrand realisiert werden und würde - bei einzelnen Gebäuden - überdies die Grundstückszufahrt und die Parkierungsmöglichkeiten vollständig verhindern. Bei 15 nach dem 1. Januar 1985 bewilligten und neu erstellten Gebäuden, bei denen sich die Sanierungspflicht seitens des Strassen-eigentümers auf die Prüfung von Lärmschutzwänden oder Dämmen beschränkt (soweit kein Anspruch auf Schallschutzfenster besteht), ergab die Prüfung für den Schutz der einzelnen Gebäude schlechte Effizienz-/Effektivitätswerte, womit sich der Bau einer Lärmschutzwand aus Kosten-/Nutzenüberlegungen erübrigte. Bei 11 Gebäuden sprachen hohe (unverhältnismässige) Kosten gegen eine Lärmschutzwand, wobei von einer kleinen Lärmreduktion nur wenige Personen profitierten. In einem Fall (St. Gallerstrasse 26) wurde auch die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der im Erdgeschoss liegenden Geschäftsräume als Argument gegen eine Lärmschutzwand genannt.

Bei insgesamt 9 Liegenschaften lagen Überschreitungen des Alarmwerts abzüglich 2 dB(A) vor. Bei 8 Gebäuden wurde auf einen Anspruch auf Schallschutzfenster erkannt; bei einem Gebäude war die Baubewilligung erst nach dem 1. Januar 1985 (d.h. nach Inkrafttreten des USG) erteilt worden. Auch hierbei wurden für jede einzelne Liegenschaft Objektpläne erstellt mit unter anderem detaillierter Darstellung der Situierung der lärmempfindlichen Räume, des Zustandes der bestehenden Fenster und der zu ergreifenden Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster). Die Kosten für die Schallschutzfenster belaufen sich auf rund Fr. 90'000.-- (S. 24 f. Ziff. 5.6 [Preisbasis 3. Quartal 2012]).

**3.2.1** Mit Stellungnahme vom 7. April 2015 schloss sich das Amt für Umweltschutz (bzw. Amt für Umwelt und Energie) den Empfehlungen des Berichts E. an. Aus Gründen der beeinträchtigten Verkehrssicherheit, der ungenügenden Platz-

verhältnisse sowie der Wirtschaftlichkeit und der Zufahrten zu bestehenden Liegenschaften würden keine Lärmschutzwände zur Ausführung empfohlen.

**3.2.2** Das Amt für Kultur (kantonale Denkmalpflege) wies mit Stellungnahme vom 2. April 2015 darauf hin, dass beim allfälligen Ersatz von Fenstern die Anliegen des Denkmal- und Ortsbildschutzes berücksichtigt werden müssten.

**3.3.1** Der Beschwerdeführer machte mit der Einsprache vom 18. Dezember 2014 unter anderem geltend, der LSP (Lärmschutzprojekt)-Bericht (d.h. der E.\_\_\_\_\_) sehe keine Massnahmen an der Quelle im Sinne von Art. 13 LSV wie sie prioritär zu ergreifen seien, vor (Verkehrsreduktionen, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen, Temporeduktionen z.B. von 50 km/h auf 30 km/h, etc.). Zahlreiche Beispiele bezeugten, dass Verkehrsberuhigungen auch auf Kantonsstrassen möglich seien.

**3.3.2** Am 27. Januar 2015 fand eine Einspracheverhandlung zwischen Beschwerdeführer und Vertretern des Kantons (Baudepartement, Tiefbauamt) statt.

**3.4.1** Im Auftrag des kantonalen Tiefbauamtes erstattete die F.\_\_\_\_\_ ein verkehrstechnisches Gutachten (Gutachten F.\_\_\_\_\_) betreffend "Abweichende Höchstgeschwindigkeit Hauptstrasse Nr. 390, Zürcherstrasse / St. Gallerstrasse, Tuggen SZ" (erster Entwurf vom 15.4.2019). Zu prüfen waren Massnahmen an der Quelle, namentlich die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion sowie allfällige Massnahmen zwecks Einhaltung der Geschwindigkeit (S. 7 Ziff.1.1 und Ziff. 1.2).

Dieses Gutachten ist gegliedert nach den Titeln Allgemeines (Anlass, Auftrag, Vorgehen, Perimeter), Grundlagen (gesetzliche und weitere Grundlagen; Erfahrungswerte Tempo 30 und Lärmreduktion durch Geschwindigkeitsreduktion) Ausgangslage und Beurteilung (Strasseninfrastruktur und Betrieb; Geschwindigkeit und Verkehrsmengen; Umweltbelastung [Lärm, Luft, Beurteilungen]), Ziel abweichende Höchstgeschwindigkeit, Notwendigkeit abweichende Höchstgeschwindigkeit, Beurteilung der Auswirkungen einer solchen (betr. Geschwindigkeitsniveau, Lärmbelastung, weitere Auswirkungen) sowie Schlussfolgerungen.

Der Beurteilungssperimeter erstreckte sich auf das Ortsgebiet der Zürcherstrasse / St. Gallerstrasse (beginnend ab der Abzweigung der Kirchstrasse [Koordinaten 713 770 / 229 040] über den Kreisel im Dorfzentrum bis zur Einmündung der Rüschenzopfstrasse in die St. Gallerstrasse, Landeskarte 1:25'000 Punkt 409 [Koordinaten 714 570 / 229 270], vgl. S. 8 Ziff. 1.4 und S. 13 Ziff. 3.1.1).

Beurteilt wurde die Verkehrssicherheit, der Verkehrsablauf, die Umweltbelastungen, Auswirkungen einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf das Ge-

schwindigkeitsniveau und die Lärmbelastung, die Zweck- und Verhältnismässigkeit sowie eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h bzw. 30 km/h während der Nacht.

Im Abschnitt der Zürcherstrasse zwischen der engen Kurve (d.h. Bereich Einmündung der Buchbergstrasse in die Zürcherstrasse / Post) bis zum Kreisel (Distanz von knapp 100 m) ragen Gebäude direkt an die Strasse. Der massgebende Normquerschnitt für den Begegnungsfall Lastwagen (LW) / LW von 6.50 m gemäss der Projektierungsgrundlage des Kantons Schwyz kann nicht eingehalten werden. Zudem sind die Sichtweiten auf den Fussgängerstreifen (vor den die Zürcherstrasse in der Mitte dieses Abschnittes säumenden Gebäuden auf KTN C.\_\_\_\_\_ und KTN D.\_\_\_\_\_ [Gasthaus Löwen]) aufgrund der Gebäude ungenügend. Im Weiteren weist die enge Kurve einen Radius von nur 25 m auf (Projektierungsgeschwindigkeit von unter 40 km/h), was deutlich unter dem nötigen Radius von 75 m liegt. Auf der St. Gallerstrasse besteht hingegen aufgrund der weitgehend geraden Linienführung eine gute Überblickbarkeit des Strassenraums und die Sichtweiten auf die Fussgängerstreifen sowie die Knotensichtweiten werden grundsätzlich eingehalten (S. 27 Ziff. 3.1.9).

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Zürcherstrasse in Tuggen beträgt ca. 5'400 Fahrzeuge (Fz) pro Tag und auf der St. Gallerstrasse rund 8'300 Fz/Tag. Die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit auf der Zürcherstrasse liegt bei 42 bis 45 km/h und dürfte im Bereich der engen Kurve deutlich tiefer liegen. Entlang der St. Gallerstrasse liegen die gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen 44 bis 48 km/h. Die Unterschiede der Tages- und Nachtwerte sind mit 1 bis 2 km/h bei beiden Strassenabschnitten sehr gering (S. 30 Ziff. 3.2.3).

Die Lärmimmissionsgrenzwerte und Alarmwerte werden entlang der beachteten Strassenabschnitte bei mehreren Gebäuden überschritten. Die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10) liegt unterhalb des Jahresgrenzwertes ( $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Eine übermässige Belastung im Bereich Luft liegt nicht vor (S. 32 Ziff. 3.3.3).

Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann gemäss dem Gutachten F.\_\_\_\_\_ im Bereich der engen Kurve einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten. Spezielle Schutzbedürfnisse bestünden für die betrachteten Strassenabschnitte nicht bzw. würden mit den vorhandenen Gehwegen abgedeckt. Bezüglich des Verkehrsablaufs sei eine abweichende Höchstgeschwindigkeit nicht nötig (S. 34 Ziff. 5).

Betreffend die übermässige Umweltbelastung (Lärm) stünde eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Vordergrund (S. 35 Ziff. 5.d). Im Bereich der engen Kurve der Zürcherstrasse bis zum Kreisel sei das Potential einer abweichenden

Höchstgeschwindigkeit gering. Um eine stärkere Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auf der St. Gallerstrasse (derzeit zwischen 49 km/h und 55 km/h) zu erreichen, müssten bauliche Massnahmen ergriffen werden. Hierdurch würde der Verkehrsfluss (auch des Busbetriebes) erheblich beeinträchtigt und es käme zu zusätzlichen Lärmemissionen durch Brems- und Anfahrtsmanöver. Die baulichen Massnahmen müssten zudem demontierbar sein. Punktuelle bauliche Massnahmen seien daher nicht zweckmässig bzw. die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf seien nicht verhältnismässig. Die komplette Neugestaltung des Strassenraums zwecks Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten müsse erfahrungsgemäss aus Kostengründen als unverhältnismässig beurteilt werden (S. 36 Ziff. 6.1). Bei einer Senkung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sei von einer Reduktion der Lärmimmissionen von 0.5 bis 1.5 Dezibel (bei 5-7 km/h) und von 0.5 bis 1 Dezibel (bei < 5 km/h) auszugehen; wahrnehmbar sei eine Reduktion ab etwa einem Dezibel (S. 37 Ziff. 6.2). Bei der Luft-Schadstoffbelastung dürften sich keine wesentlichen Veränderungen ergeben (S. 37 Ziff. 6.3). Durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit könnte infolge unerwünschter Verlagerung des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz auch die Netzhierarchie verletzt werden (S. 37 Ziff. 6.3). Weiter seien die Auswirkungen von Tempo 30 km/h auf den Verkehrsablauf gering, führe die Temporeduktion zu einer geringen Reisezeiterhöhung der Buslinien (520 und 521) und ergäben sich keine nennenswerten Auswirkungen auf den Langsamverkehr. Die Unfallgefahr nehme einerseits zwar etwas ab; andererseits werde das Gefahrenpotential infolge grösserer Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Fahrzeugen etwas erhöht. Geschwindigkeitskontrollen seien grundsätzlich keine zweckmässigen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (S. 38).

**3.4.2** Gemäss der Beurteilung der E. Ingenieure vom 29. Januar 2020 (Faktenblatt E.; vgl. auch Anhang 2 des Gutachtens F.\_\_\_\_\_) führen temporeduzierende Massnahmen (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h) zu einer maximalen Lärmreduktion bis zu 4 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Die Lärmbelastung würde bei 33 von 57 Gebäuden unter den Immissionsgrenzwert gesenkt. Die Anzahl von einzubauenden Schallschutzfenstern würde von 20 auf 11 reduziert.

Auf der Zürcherstrasse würde die potentielle Wirkung bei Tag im Mittel rund 2.1 dB und in der Nacht 2.9 dB erreichen. Beim Maximalpegel sei mit einer Wirkung von 3.7 dB am Tag bzw. 4.4 dB in der Nacht zu rechnen. Auf der St. Gallerstrasse betrügen die entsprechenden Werte 2.3 dB und 3.0 dB bzw. 3.9 dB und 4.5 dB.

**3.5** Am 5. Februar 2020 fand wiederum eine Einspracheverhandlung des Beschwerdeführers mit Vertretern des Baudepartements und des Tiefbauamtes mit Vorstellung des Gutachtens F. \_\_\_\_\_ statt (Aktennotiz vom 13.3.2020).

**4.1.1** Im angefochtenen Beschluss hat der Regierungsrat unter anderem ausgeführt, eine Geschwindigkeitsreduktion sei "aus technischen und wirtschaftlichen Gründen aktuell nicht vorgesehen". Im Jahr 2019 (S. 5 Erw. 5.3 wird jedoch das wohl richtige Jahr 2020 genannt; vgl. Aktennotiz vom 13.3.2020 zur Einspracheverhandlung vom 5.2.2020) sei im Abschnitt Kreisel Tuggen bis Rüschenzopf auf der St. Gallerstrasse ein semidichter Asphalt des Typs SDA 8-12 eingebaut worden. Mit Grundsatzentscheid vom Februar 2019 habe der Regierungsrat entschieden, dass anders als zuvor bei LSP und Strassenbauprojekten die lärmreduzierende Langzeitwirkung der lärmarmen Beläge berücksichtigt werden könne. Aus Kostengründen werde verzichtet, das LSP nochmals zu überarbeiten und die Wirkung des Belags zu berücksichtigen (S. 2 Erw. 3.1; S. 5 Erw. 5.3). Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen könnten mit dem vorliegenden LSP keine Lärmschutzwände realisiert werden (S. 2 Erw. 3.2). Gemäss RRB Nr. 87 vom 13. Januar 1997 habe der Einbau von Schallschutzfenstern entlang von Kantonsstrassen grundsätzlich ab der Überschreitung des Alarmwertes minus 2 dB(A) zu erfolgen. Gemäss LSP seien somit bei sieben Gebäuden rund 22 Fenster zu sanieren, wovon acht Fenster als Pflichtmassnahme und 14 Fenster als freiwillige Massnahme. Die Sanierung erfolge in den Jahren 2022 bis 2024 (S. 3 Ziff. 3.4). Die Kosten beliefen sich auch total Fr. 90'000.-- (hierbei ist die Rede von Schallschutzmassnahmen an sechs Gebäuden) (S. 4 Ziff. 4.1).

**4.1.2** Zur Einsprache der Beschwerdeführer wird im Regierungsratsbeschluss Folgendes erwogen (S. 4 f. Erw. 5.3):

Laut dem Gutachten F. \_\_\_\_\_ sei eine Temporeduktion nur auf dem kleinen Abschnitt im Dorfzentrum zweck- und verhältnismässig. Für den Abschnitt der Zürcher- und St. Gallerstrasse Einmündung Kirchstrasse - Kreisel Dorf - St. Gallerstrasse 5 (rund 40 m nach dem Kreisel) laufe ein von der Gemeinde veranlasster Studienauftrag zur Zentrumsentwicklung, wobei der Abschnitt künftig mit Tempo 30 signalisiert werden soll. Die Sanierung/Umbau der Kantonsstrasse soll koordiniert geplant und umgesetzt werden. Ein vorgängiger Umbau sei wegen diverser Abhängigkeiten von der geplanten Zentrumsentwicklung nicht verhältnismässig.

Der im Jahr 2020 auf dem Abschnitt Kreisel Dorf - Rüschenzopf eingebaute lärmarme Belag habe am Anfang eine akustische Wirkung von mindestens 3 dB(A) und reduziere nach zehn Jahren den Lärm noch um 1 dB(A). Die Anwohner der

Zürcherstrasse (recte: St. Gallerstrasse) profitierten von einer deutlichen Lärmreduktion, auch wenn diese im LSP aus dem Jahr 2014 nicht eingerechnet worden sei. Die Anzahl der Erleichterungen hätte bei einer Berücksichtigung des lärmarmen Belags indes erheblich reduziert werden können.

Soweit der Beschwerdeführer an der Besprechung vom 5. Februar 2020 die Sicherheit des Langsamverkehrs thematisiert habe, sei dies nicht Gegenstand des vorliegenden LSP. Zu beurteilen sei einzig die Lärmthematik.

Das Amt für Umwelt und Energie als Fachbehörde habe das LSP geprüft und stimme mit Beurteilung vom 7. April 2015 den Gründen für die Erleichterungsanträge zu. "Als Folge beeinträchtigter Verkehrssicherheit, ungenügender Platzverhältnisse und der Wirtschaftlichkeit" würden keine Lärmschutzwände empfohlen. Die Erleichterungen seien gerechtfertigt. Die Forderungen des Beschwerdeführers würden mit den bereits umgesetzten Massnahmen (Einbau lärmarmen Belag) und den geplanten Massnahmen (Tempo 30 im Zentrum) erfüllt, soweit diese verhältnismässig seien.

**4.2** Der Regierungsrat hat die Einsprachebefugnis des Beschwerdeführers bejaht. Dieser gehöre gemäss der Verordnung über die Bezeichnung des im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076) vom 27. Juni 1990 zu den beschwerdeberechtigten Organisationen im Bereich des USG. Im Weiteren wahre der Beschwerdeführer gemäss Art. 2.2 seiner Statuten die Interessen und Rechte der Mitglieder im Rahmen der Ziele und Grundsätze der Statuten, insbesondere in Verfahren vor Behörden und Gerichte (vgl. angefochtener Beschluss S. 4 Erw. 5.3). Der A. Schwyz ist als Sektion des A. Schweiz ein Verein mit eigener Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 4 Abs. 1 der Statuten des A. Schweiz). Vorliegend wurde der A. Schwyz vom A. Schweiz zur Beschwerdeerhebung ermächtigt. Die den A. Schwyz vertretende natürliche Person ist Vorstandsmitglied des Beschwerdeführers. Sollte sie allenfalls nur kollektivzeichnungsberechtigt sein, kann kein Zweifel bestehen, dass die Zweitunterschrift eines weiteren Vorstandsmitglieds auf erstes Verlangen beigebracht worden wäre. Von der Vorinstanz bzw. dem Baudepartement wird die Beschwerdelegitimation und Vertretungsbefugnis denn auch nicht (begründet) bestritten.

**4.3.1** Der Beschwerdeführer macht beschwerdeweise eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Beschlusses aus mehreren Gründen geltend. Unter anderem argumentiert er, es fehle die Koordination mit anderen Gesetzen wie dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) vom 13. Dezember

2002 (vgl. auch Eingabe des Beschwerdeführers vom 18.2.2022 S. 4 f. Ziff. 4). Ebenso seien keine Schritte zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger/ Buspassagiere beim Linthhof und der Velofahrer auf der St. Gallerstrasse unternommen worden (vgl. Eingabe des Beschwerdeführers vom 18.2.2022 S. 5 f. Ziff. 5 f.).

**4.3.2** Nach konstanter Praxis wird der Umfang der Tätigkeit des Verwaltungsgerichts als Beschwerdeinstanz durch den Anfechtungsgegenstand abgegrenzt. Es kann nur das Gegenstand des Beschwerdeverfahrens sein, was auch Gegenstand der zugrundeliegenden Verfügung (bzw. Beschlusses) 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 2014 180 vom 24.2.2015 Erw. 1.2 mit Hinweisen, u.a. auf VGE III 2014 111 vom 28.1.2015 Erw. 2.1; VGE III 2012 126 vom 15.11.2012 Erw. 1.2; VGE III 2012 129 vom 19.12.2012 Erw. 2.3.1; siehe auch Martin Bertschi, in: Alain Griffel (Hrsg.), Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 3.A., Zürich 2014, Vorbem. zu §§ 19-28a, Rz. 44-49; Kölz/Häner/Bertschi, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3.A., Zürich 2013, Rz. 685ff.; EGV-SZ 1979, S. 122).

**4.3.3** Gegenstand des angefochtenen Beschlusses war und ist einzig das Lärm- sanierungsprojekt gemäss der Publikation im Amtsblatt (vgl. vorstehend Ingress lit. A) und hierbei namentlich die beantragten Erleichterungen. Etwas Anderes war und hatte nicht Gegenstand des angefochtenen Beschlusses zu sein. Fragestellungen im Kontext des Behinderungsgesetzes wie auch der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr) waren nicht zu prüfen. Hieran ändert sich auch nichts, wenn in den vorstehend zitierten Gutachten/Fachberichten allenfalls auch solche Themenbereiche angesprochen wurden. Die Frage der Verkehrssicherheit kann im Rahmen der Interessenabwägung und der Verhältnismässigkeit allenfalls eine gewisse Rolle spielen; eine eigenständige Bedeutung im Sinne eines Streitgegenstandes kommt ihr deswegen nicht zu. In diesem Sinne kann den vom Beschwerdeführer mit den am 18. Februar 2022/12. März 2022 (vgl. vorstehend Ingress lit. E) eingereichten Fotos zwecks Illustration neuralgischer Verkehrssituationen gegebenenfalls eine gewisse Bedeutung zukommen. Auf die mit der Eingabe vom 18. Februar 2022 gestellten Anträge (namentlich lit. a bis c; vgl. vorstehend Ingress lit. E) kann insoweit nicht eingetreten werden.

**4.3.4** Indes erläutert das Baudepartement in seiner Vernehmlassung gleichwohl - ohne dass die angesprochenen Themata dadurch zum Streitgegenstand erho-

ben werden könnten -, dass die Bushaltestelle Linthhof in Fahrtrichtung Zentrum behindertengerecht ausgebaut und die Trottoirkante auf 22 cm erhöht worden sei. In der Gegenrichtung sei eine partielle Erhöhung der Ausstiegskante (auf einen privaten Vorplatz gelegen) aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht möglich. Mangels der erforderlichen Frequenzen könne bei dieser Bushaltestelle auch kein Fussgängerstreifen für die Fussgänger markiert werden. Die aktuelle Strassenbreite lasse keine durchgängig normgerechte Markierung von Radstreifen zu.

**4.3.5** Was die Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger anbelangt, ist überdies zu ergänzen, dass mittlerweile der Ausbau der Kantonsstrasse innerhalb des im LSP-Perimeter gelegenen Bereichs Holeneich-Lägeten geplant ist mit von der Strasse getrenntem Rad-/Fussweg (vgl. Amtsblatt Nr. 46 vom 13.11.2020 S. 2790; Beantwortung der parlamentarischen kleinen Anfrage KA 15/21 "Temporeduktion Zürcherstrasse Abschnitt Lägeten-Holeneich in Tuggen"; vgl. auch Amtsblatt Nr. 46 vom 13.11.2020 S. 2803 betr. Verkehrsanordnungen im Bereich Holeneich-Egg; RRB Nr. 924/2014 vom 2.9.2014 Bericht an den Kantonsrat zum Postulat P 1/12 betr. "geplante Massnahmen auf der Hauptstrasse Nr. 390 im Abschnitt Holeneich bis Grynau" [mit Analyse der Schwachstellen/Handlungsbedarf/Massnahme- und Umsetzungsplanung betr. die Abschnitte Holeneich/Lägeten, Lägeten/Ortseinfahrt Tuggen West, Ortsdurchfahrt, Ortseinfahrt Tuggenost/Grynau unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrern/Fussgängern sowie Umsetzungsplanung]). Gegen diesen Ausbau der Kantonsstrasse sind Rechtsmittel ergriffen worden, welche noch hängig sind.

**5.1.1** Der Beschwerdeführer bringt namentlich vor, die Beurteilung des Amtes für Umwelt und Energie vom 7. April 2015 datiere vor dem Gutachten F.\_\_\_\_\_. Die Begründung für die Nichteinführung von Tempo 30 sei unhaltbar. Die Erkenntnisse des Forschungsprojektes "Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme", Hilfe für die Verhältnismässigkeitsprüfung, Schlussbericht vom 26. Juni 2020, erstellt im Auftrag des BAFU, seien nicht berücksichtigt worden. Das gleiche gelte für die neuesten Erkenntnisse über die neueste Generation lärmarter Beläge und die Wirkung von Temporeduktionen. Der Zeitpunkt für die Tempo 30-Signalisierung im Dorfzentrum sei vom Regierungsrat festzulegen, und das Teilstück für diese Tempolimiten sei weiter zu fassen.

**5.1.2** Das Baudepartement führt vernehmlassend unter anderem aus, das Gutachten F.\_\_\_\_\_ habe die quellseitigen Massnahmen einer Temporeduktion gemäss dem LSP bestätigt und keine wesentlichen neuen Erkenntnisse ge-

bracht. Das Verkehrsgutachten F.\_\_\_\_\_ und das Faktenblatt E. seien auf der Basis der aktuellsten Publikationen und Erkenntnisse erstellt worden. Die Immissionsgrenzwerte würden entlang der Zürcher- und St. Gallerstrasse auf einer Distanz von 1.45 km an insgesamt 41 Gebäuden und 12 unüberbauten Parzellen überschritten. Die Geschwindigkeit müsste auf dieser Distanz auf 30 km/h reduziert werden, damit die Grenzwerte mehrheitlich eingehalten werden könnten. Dies wäre mit einem absoluten Zeitverlust von mindestens 30 Sekunden verbunden (2s/ 100 m). Die Akzeptanz und eine genügende Einhaltung von Tempo 30 könnten aufgrund der Streckenlänge und des Erscheinungsbildes nur mit einer umfassenden Umgestaltung der Strasse erreicht werden. Dies wäre mit hohen Investitionen verbunden. Nur gerade im Ortskern könnte die Lärmbelastung bei den direkt an den Strassenraum angrenzenden Gebäuden wirkungsvoll reduziert und die Sicherheit von Radfahrern und Fussgängern sowie der Verkehrsfluss verbessert werden. In diesem Bereich sei im Rahmen der Zentrumsgestaltung auch eine Signalisation von Tempo 30 geplant.

Das Gutachten F.\_\_\_\_\_ sei gemäss dem Vorgehensschema des BAFU ("Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme, Hilfe für die Verhältnismässigkeitsprüfung") vorgenommen worden. Anstelle der darin vorgesehenen Punktebewertung seien im Gutachten F.\_\_\_\_\_ die Ergebnisse und das Fazit in Textform mit ausführlichen Beurteilungen/Begründungen dargestellt worden.

Mit dem Einbau eines lärmarmen Belags im Sommer 2020 sei das Tiefbauamt der Pflicht, den Lärm wirkungsvoll an der Quelle zu reduzieren, nachgekommen. Dies habe der Regierungsrat in seiner Entscheidung berücksichtigt. Die Gestaltung des Zentrumraums sei - unter Vorbehalt allfälliger Verzögerungen infolge rechtlicher Verfahren - für die Jahre 2025 und 2026 geplant.

**5.2** Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellt die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete Massnahme der Emissionsbegrenzung bei sanierungsbedürftigen Strassen dar, da die Lautstärke vorbeifahrender Motorfahrzeuge wesentlich von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängt, wobei die Temporeduktion eine verhältnismässig günstige Massnahme darstellt, die in Abhängigkeit von den konkreten Gegebenheiten eine Wirksamkeit von bis zu 3 dB(A) aufweisen und insbesondere störende Lärmspitzen mindern kann (Urteile BGer 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 Erw. 4.3.4 m.H.; 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 Erw. 5.4).

Vorliegend ist grundsätzlich unbestritten, dass die IGW (und teilweise auch der Alarmwert) für Strassenverkehrslärm für den vorliegenden Strassenabschnitt bei

einer grossen Anzahl von (mehrheitlich überbauten) Liegenschaften überschritten werden (vgl. Erw. 3.1.1), auch wenn infolge des offenbar zwischenzeitlich erfolgten Einbaus eines lärmarmen Belages eine Reduktion der Lärmbelastung eingetreten ist, wie das Tiefbauamt vernehmlassend geltend macht. Allerdings ist unklar, auf welchen Strecken der Belag erneuert wurde. Der Beschwerdeführer hält mit Stellungnahme vom 18. Februar 2022 fest, dass nur in einem Teil des fraglichen Strassenabschnittes ein lärmarmere Belag eingebaut worden sei. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass eine übermässige Umweltbelastung im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung besteht, zu deren Verminderung die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV) bzw. muss (Art. 16 USG; vgl. dazu Urteil BGer 1C\_11/2017 vom 2.3.2018 Erw. 4.1).

**5.3** Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig (BGE 139 II 145 Erw. 4.3). Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV). Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.231.3) umschreibt den Inhalt des zu erstellenden Gutachtens näher. Entscheidend ist, dass die zuständige Behörde namentlich aufgrund des Gutachtens die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist (Urteil BGer 1C\_11/2017 vom 2.3.2018 Erw. 2.3 m.H. auf BGE 139 II 145 Erw. 4.3 S. 166 u.w.).

Vorliegend liegen zur Frage der Wirksamkeit der Anordnung von Tempo 30 voneinander divergierende Gutachten vor. Während - wie vorstehend dargelegt - im verkehrstechnischen Gutachten F. \_\_\_\_\_ davon ausgegangen wird, dass die Reduktionswirkung als gering einzustufen sei, da in den geraden Abschnitten der Zürcher- und St. Gallerstrasse sowohl am Tag wie auch in der Nacht von einer maximalen Reduktion von 5 - 7 km/h der effektiven Geschwindigkeit ausgegangen werden könne, weshalb von einer kaum wahrnehmbaren Reduktion der Lärmimmissionen von 0.5 - 1.5 Dezibel (bei 5 - 7 km/h) und von 0.5 - 1.0 Dezibel (bei < 5 km/h) auszugehen sei und eine stärkere Reduktion des Geschwindigkeits-niveaus nur mit unverhältnismässigen baulichen Massnahmen bewirkt werden könnte (vgl. S. 36 f. F.-Gutachten), halten die E Ingenieure in ihrem (undatierten) Faktenblatt Lärmsanierung Hauptstrasse Nr. 390 fest, dass die maximale Lärmreduktion bis zu 4 dB(A) betrage, was einer Halbierung des Lärms entspreche. Dem Faktenblatt im Anhang 1 beigelegt ist die Wirkungsanalyse Tem-

poreduktion Abz. Kirchstrasse - St. Gallerstrasse 1 und St. Gallerstrasse 1 bis Rüschenzopfstrasse 1 der Grolimund + Partner (G+P) Ingenieure vom 13. Oktober 2017. Dort wird für beide Strassenabschnitte von einer relevanten Lärmreduktion sowohl am Tag (im Mittel -2.1 bis -2.9 dB, beim Maximalpegel -3.7 bzw. im Abschnitt St. Gallerstrasse im Mittel -2.3 dB, beim Maximalpegel -3.9 dB) als auch in der Nacht (im Mittel -2.9, beim Maximalpegel -4.4 dB bzw. im Abschnitt St. Gallerstrasse im Mittel -3.0, beim Maximalpegel - 4.5 dB) ausgegangen und dies bei einer Tempo 30-Strecke ohne begleitende Massnahmen und ohne Zonengestaltung (nur Geschwindigkeitssignalisation, vgl. (E.-Gutachten Anhang S. 2).

**5.4** Es 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 Erw. 5.5; 132 II 257 Erw. 4.4.1; 130 I 337 Erw. 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 Erw. 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 Erw. 3b/aa; Daum in: Kommentar zum bernischen VRPG, 2.A., Art. 19 Rz 38 m.H.).

**5.5** Mit Bundesgerichtsurteil 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 wurde der Kanton Zug im Zusammenhang mit der vorgesehenen Lärmsanierung der Grabenstrasse Zug (eine über weite Strecken gerade verlaufende Hauptverkehrsstrasse) verpflichtet, vor einer Erteilung von Erleichterungen weitere Abklärungen zur möglichen Sanierungsmassnahme der Temporeduktion durchzuführen. Der Kanton Zug hatte argumentiert, die Temporeduktion auf dem fraglichen Strassenstück würde zu keiner relevanten Verminderung der Lärmimmissionen führen. Das Bundesgericht beanstandete einerseits das im Verkehrsgutachten verwendete Modell zur Berechnung der Lärmreduktion (StL-86 +), welches auf Untersuchungen aus den 70er und 80er Jahren beruhe und für die Berechnung von Pegeldifferenzen bei Geschwindigkeiten zwischen 50 km/h und 30 km/h ungeeignet sei. In jüngerer Zeit durchgeführte Untersuchungen mit neueren Berechnungsprogrammen hätten eine Reduktion des Lärms von 4 bis 5 dB (A) im Mittelungspegel und von 6 bis 8 dB (A) im Maximalpegel ergeben. Messungen in Pilotver-

suchen hätten zudem gezeigt, dass insbesondere die besonders kritischen (und störenden) Pegelbereiche oberhalb von 65 dB (A) weniger häufig auftreten würden. Kritisiert wurde andererseits auch die im Lärmgutachten wiedergegebene und vom Kanton übernommene Folgerung, wonach die Signalisation vom Tempo 30 ohne flankierenden bauliche Massnahmen nur zu einer für den Lärm kaum relevanten Rückgang der Geschwindigkeit von wenigen km/h führen werde. Es wird auf neuere Untersuchungen verwiesen, wonach auch ohne bauliche Massnahmen für die Lärmbelastung relevante Reduktionen von 11 bis 13 km/h erzielt werden können und dass eine angeordnete Geschwindigkeitsreduktion durchzusetzen sei, notfalls mit flankierenden Massnahmen (z.B. visuelle Umgestaltung des Strassenraumes, Geschwindigkeitsindikatoren/Dialogdisplay "Speedy", und notfalls Radargeräte).

Der Kanton Zug hat in der Folge auf der Grabenstrasse einen sechsmonatigen Verkehrsversuch durchgeführt, wobei auf bauliche flankierende Massnahmen verzichtet wurde. Der Versuch ergab, dass durch die Temporeduktion am Tag kaum eine Reduktion des Lärms erzielt werden konnte (da aufgrund der Dichte des Verkehrs auch ohne Temporeduktion die durchschnittliche Geschwindigkeit bei unter 30 km/h lag), abends, in der Nacht und am Wochenende allerdings sehr deutliche Lärmreduktionen erzielt werden konnten. Im entsprechenden Expertenbericht wird dazu festgehalten, dass die Abnahme in der Nacht beim gemittelten Pegel  $Leq$  1 – 2 dB an Werktagen und bis 3 – 4 dB am Wochenende betrage. Beim Spitzenpegel sei die Abnahme noch deutlicher mit bis zu 4 dB werktags und bis 5 dB am Wochenende. Pegelveränderungen grösser als 1 dB würden als wesentliche Änderungen betrachtet. Deutlich gezeigt habe sich zudem, dass Tempo 30 in der Nacht zu einer deutlichen Reduktion störender Einzelgeräusche führe (Expertenbericht "Kantonsstrasse 25, Lärmsanierung Grabenstrasse, Zug, Versuch Tempo 30", vom 29.3.2018, S. 36, einsehbar unter <https://www.zg.ch/behorden/audirektion/tiefbauamt/aktuelle-projekte/grabenstrasse-in-zug-tempo-30-versuch>; vgl. auch "Grabenstrasse Zug, Versuch Tempo 30, Auswertung Lärmmessungen", im Auftrag des BAFU vom 4.7.2018). Das Tiefbauamt des Kantons Zug hat deshalb die Einführung von Tempo 30 auf der Grabenstrasse und weiteren Strassen in der Umgebung verfügt. Die im zitierten Bundesgerichtsentscheid wiedergegebenen und im Rahmen des Verkehrsversuches sich bestätigenden Annahmen zu den Auswirkungen von Temporeduktionen auf die Lärmbelastung stehen im Widerspruch zur Schlussfolgerung im F.-Gutachten, wonach die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ohne flankierende bauliche Massnahmen zu keiner relevanten Änderung der Lärmbelastung führen werde.

Weitere wissenschaftliche Erhebungen (welche im Zeitpunkt des F.-Gutachtens bereits vorlagen) lassen ebenfalls Zweifel an der Schlussfolgerung des F.-Gutachtens aufkommen. So ergaben die im Auftrag der Stadt Zürich durchgeführten Erhebungen zum Fahrverhalten mit Fokus Tempo 30 der G+P vom 20. Januar 2016, dass auf den Tempo 30 Strecken (ohne begleitende Massnahmen) die mittleren Geschwindigkeiten bei 29.3 bzw. 31.6 km/h lagen. In den Schlussfolgerungen wird festgehalten, die Studie deute darauf hin, dass Strassenabschnitte mit signalisiertem Tempo 30 nicht zwingend eng mit Massnahmen verbaut sein müssten, damit eine zufriedenstellende Temporeduktion erreicht werde (einsehbar unter <https://www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1600>). In der im Auftrag des Bundesamtes für Strassen durchgeführte Studie zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen (vom Oktober 2019) wird u.a. ausgeführt, dass Gestaltung und Betrieb einer Hauptverkehrsachse mit Tempo 30 mit sehr einfachen Markierungs- und Signalisationsmassnahmen auskomme und dass die Temporeduktion weder auf den öffentlichen Verkehr noch auf den Verkehrsablauf negative Auswirkungen habe. Auch eine Verkürzung der Reisezeit sei kaum spürbar. Zudem wird auf eine Erhöhung der Sicherheit für Velo- und Fussgänger hingewiesen (S. 103 ff.; Studie einsehbar unter <https://www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1663>). Eine von der Stadt Zürich 2019 durchgeführte Wirkungsanalyse zu Tempo 30 auf stark frequentierten kommunalen oder überkommunalen Strassen, bei welchen Tempo 30 ohne bauliche Massnahmen (d.h. nur mit Signalisationen und Markierungen) umgesetzt wurden, ergab übereinstimmend mit den oberwähnten Studien, dass bei neun von zehn untersuchten Strassen die Geschwindigkeiten deutlich reduziert wurden und wahrnehmbare

Lärmreduktionen erfolgten (vgl. [https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/medien/archiv/mm\\_2020/ResultatederWirkungsanalysezuTempo30liegenvor.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/medien/archiv/mm_2020/ResultatederWirkungsanalysezuTempo30liegenvor.html)).

**5.6** Die oberwähnten aktuellen Studien und Daten widersprechen mithin der im F.-Verkehrsgutachten - ohne vorgängigen Verkehrsversuch - gezogenen Schlussfolgerungen, wonach auf der zu sanierenden Strecke mittels einer Änderung der Höchstgeschwindigkeit ohne bauliche Massnahmen keine relevante Reduktion der Lärmbelastung bewirkt werden kann. Im Gutachten wird auf S. 11 demgegenüber auf bezüglich der Erfahrungswerte bei Geschwindigkeitsreduktionen durch Tempo 30 veraltete Studien von 1991 und 2000 verwiesen (zur Vielzahl jüngerer Studien zur Lärmthematik [gerade auch Strassenlärm und zahlreiche damit zusammenhängende Detailfragen] inklusive vorerwähnte Studie zur Grabenstrasse Zug, vgl. Website des BAFU > Themen > Lärm > Publikationen und Studien > Studien).

Hinzu kommt, dass im Gutachten der gemäss bundesgerichtlichen Rechtsprechung unzulässige Schluss gezogen wird, dass Geschwindigkeitskontrollen keine zweckmässigen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung seien (S. 38 F.-Verkehrsgutachten). Geschwindigkeitsmessanlagen stellen vielmehr - namentlich im Zusammenhang mit andern in Betracht fallenden Massnahmen (visuelle Umgestaltung des Strassenraums, Geschwindigkeitsanzeige) - eine wirksame und zweckmässige Massnahme zur Durchsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit dar, wobei die wirtschaftliche Tragbarkeit einer solchen Massnahme vom Bundesgericht offen gelassen wurde (Urteile BGer 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 Erw. 4.4; 1C\_11/2017 vom 2.3.2018 Erw. 4.2.2). Geht man mit dem F.-Verkehrsgutachten davon aus, dass die aktuell gefahrene Geschwindigkeit bei 85% der Fahrer bei 49 - 56 km/h liegt und die Einführung von Tempo 30 eine Reduktion der Geschwindigkeit um 5 - 7 km/h bewirken werde (vgl. S. 29), mithin eine Geschwindigkeit von 42 - 51 km/h resultieren würde, so läge diese deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und wäre sowohl mit Busse als auch (ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 16 km/h) mit dem Entzug des Führerausweises zu ahnden (vgl. Weissenberger, Kommentar zum SVG, Art. 16a Rz 8).

Es wird im Verkehrsgutachten im Übrigen nicht erläutert, gestützt auf welche Grundlagen davon ausgegangen wird, dass Geschwindigkeitskontrollen einen unverhältnismässigen Aufwand zur Folge haben. Es gilt in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Immissionsgrenzwerte für Lärm so festzulegen sind, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Werden die Grenzwerte überschritten, können schädliche

Auswirkungen auf das Wohlbefinden aber auch auf die Gesundheit (wie Störungen der Ruhe und Erholung, Störung des Schlafes, Beeinträchtigung der Kommunikation, Störung der Konzentration bei geistiger Arbeit, vgl. Zäch/Wolf in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Art. 15 Rz 17 f.) eintreten. Ein allfälliger Aufwand im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Lärmsanierung ist in Verhältnis zu setzen mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte. Es geht deshalb nicht an, mit dem pauschalen Hinweis auf mit allfälligen Geschwindigkeitskontrollen zusammenhängende Aufwendungen (personell und finanziell) solche als flankierende Massnahmen generell auszuschliessen. Vielmehr wären dazu konkrete Grundlagen zu erarbeiten und darzulegen. Erst dann kann über die Verhältnismässigkeit der in Frage stehenden Massnahmen entschieden werden (vgl. Urteil BGer 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 Erw. 4.4).

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass im F.-Verkehrsgutachten bezüglich der Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion auf den Lärm auf das Berechnungsmodell StL86+ verwiesen wird (S. 12). Das Bundesgericht hat dieses aus den 1980-er Jahren stammende Modell bereits im Urteil 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 (Erw. 5.1) und danach auch im Urteil 1C\_350/2019 vom 16.6.2020 (Erw. 4.3.4) aufgrund der Entwicklung von Wissenschaft und Technik als in vielerlei Hinsicht nicht mehr aktuell bezeichnet. Es geht aus dem F.-Gutachten nicht klar hervor, welche Berechnungsmodelle den errechneten Reduktionen des Lärmpegels zu Grunde liegen. Es ist mithin nicht klar, ob die errechneten Lärmreduktionen entlang des Strassenstückes den Vorgaben der neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung entsprechen.

**5.7** Unbestritten ist im Übrigen in Übereinstimmung mit dem F.-Verkehrsgutachten (S. 37 Ziff. 6.3), dass bei einer Temporeduktion von keiner unerwünschten Verkehrsverlagerung auszugehen wäre, dass die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf gering wären, keine nennenswerten Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu erwarten sind und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt werden könnte. Anzumerken ist im Übrigen, dass die Funktion der Strasse als Hauptstrasse gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht gegen die Einführung von Tempo 30 spricht (vgl. Urteil BGer 1C\_618/2018 vom 20.5.2019 Erw. 4.3).

**5.8** Zusammenfassend ist es mithin nicht zulässig, gestützt auf das F.-Verkehrsgutachten und abweichend vom E.-Bericht ohne weitere Sachverhaltsabklärungen eine Temporeduktion wegen fehlender Relevanz als Sanierungsmassnahme auszuschliessen. Wie bereits erwähnt ist die Erteilung von Erleichterungen, welche zur Folge haben, dass Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit

hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ultima ratio (Urteil BGer 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 Erw. 5.5). Eine genügende und daher umfassende Sachverhaltsabklärung kann mithin nicht - wie im angefochtenen Entscheid geltend gemacht - wegen dem damit zusammenhängenden Aufwand einfach verweigert werden. Zusätzliche Abklärungen drängen sich vorliegend nicht nur wegen dem Widerspruch zwischen den vorhandenen Fachberichten und den dargelegten Unstimmigkeiten des F.-Verkehrsgutachtens auf, sondern auch weil völlig unklar ist, wie sich der Einbau eines lärmarmen Belages (zumindest auf einem Teil der zu sanierenden Strecke) auf die Lärmbelastung auswirkt bzw. ausgewirkt hat. Möglicherweise können oder konnten dadurch relevante Reduktionen bewirkt werden. In der bundesgerichtlichen Rechtsprechung wird eine mögliche Reduktion der Lärmbelastung um 2 dB(A) bei Einbau eines lärmarmen Belages angeführt (vgl. Urteil BGer 1C\_11/2017 vom 2.3.2018 Erw. 4.3.3). Ausgehend von den im Verkehrsgutachten im Anhang wiedergegebenen Lärmbelastungen könnten allerdings auch bei einer Reduktion der Lärmbelastung um 2 dB(A) bei fast der Hälfte der betroffenen Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, da gemäss diesen Daten bei fast der Hälfte der Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte um über 2 dB(A) überschritten werden.

Stossend ist im Übrigen auch der Umstand, dass der Vorgabe von § 32 Abs. 2 lit. c VVzUSG nur ungenügend nachgekommen wurde. Gemäss § 32 Abs. 2 lit. b VVzUSG ordnet zwar das Tiefbauamt die nach LSV erforderlichen Sanierungen von Strassen nach Art. 13 LSV an. Vor der Gewährung von Erleichterungen hat es allerdings das Amt für Umweltschutz (bzw. Amt für Umwelt und Energie) anzuhören (Art. 32 Abs. 2 lit. c VVzUSG). In casu wurde das Amt für Umweltschutz (bzw. Amt für Umwelt und Energie) zwar nach Vorliegen des Lärmsanierungsprojektes vom 31. Juli 2014 angehört und es hat mit Stellungnahme vom 7. April 2015 dazu zustimmend Stellung genommen. Das Verfahren dauerte in der Folge aber noch mehrere Jahre, wobei in dieser Zeit zwei sich widersprechende Gutachten bzw. Berichte zur Frage der Wirksamkeit einer Temporeduktion eingingen und neue Erkenntnisse zur Frage der Wirksamkeit von Temporeduktionen in die Rechtsprechung eingeflossen sind. Bei dieser Sachlage ging es nicht an, den Entscheid betr. Erleichterungen ohne zusätzliche Konsultation des Amtes für Umweltschutz zu fällen. Das vorliegende Verfahren hätte dadurch allenfalls verhindert werden können.

Dementsprechend ist die Beschwerde - soweit darauf eingetreten wird - gutzuheissen, der Entscheid des Regierungsrates vom 23. November 2021 wird aufgehoben und die Sache wird zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung im Sinne der Erwägungen und zum neuen Entscheid an den Regierungsrat zurückgewiesen. Es sind ergänzende Abklärungen zum Potential einer Temporeduktion am

Tag und in der Nacht (in Frage kommen auch Beschränkungen nur für die Abend- und Nachtstunden) durchzuführen. Diesbezüglich wird es unumgänglich sein, ein ergänzendes Verkehrsgutachten zur Neuberechnung der Lärmauswirkungen von Tempo 30 in Auftrag zu geben. Bestehen Zweifel an der Wirksamkeit einer Massnahme, wie insbesondere der Einführung einer reduzierten Maximalgeschwindigkeit, kann auch ein (durch Fachpersonen begleiteter) begrenzter Verkehrsversuch durchgeführt werden.

**6.** Dem Verfahrensausgang entsprechend gehen die Kosten für das verwaltungsgerichtliche Verfahren (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von insgesamt Fr. 2'000.-- zu Lasten des Staates (§ 72 Abs. 2 VRP). Unbeanwalteten Parteien ist praxisgemäss unabhängig vom Verfahrensausgang keine Parteientschädigung zuzusprechen (VGE II 2021 30 vom 19.5.2021 Erw. 5.2.2; II 2016 20 vom 14.4.2016 Erw. 3; VGE III 2011 189 + 191 vom 18.4.2012 Erw. 3; VGE 375/99 vom 1.9.1999 lit. C).

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

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen, soweit darauf einzutreten ist, und der angefochtene Beschluss wird aufgehoben. Die Sache wird im Sinne der Erwägungen zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung und zum neuen Entscheid an den Regierungsrat zurückgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von insgesamt Fr. 2'000.-- werden dem Staat auferlegt. Von einer kantons-internen Verrechnung wird abgesehen.

Der Beschwerdeführer hat am 12. Januar 2022 einen Kostenvorschuss von Fr. 2'000.-- geleistet, der ihm aus der Gerichtskasse zurückzuerstatten ist.

3. Parteienentschädigungen werden keine zugesprochen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde\* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 42 und 82ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110] vom 17.6.2005).

Soweit die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nicht zulässig ist, kann in derselben Rechtsschrift subsidiäre Verfassungsbeschwerde\* erhoben und die Verletzung von verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 113ff. BGG).

5. Zustellung an:
  - den Beschwerdeführer (2/R; unter Beilage der Eingabe des Baudepartements vom 25.3.2022)
  - den Regierungsrat (EB)
  - das Baudepartement (EB)
  - das Amt für Umwelt und Energie (EB)
  - das Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern (A)
  - und das Bundesamt für Umwelt BAFU, 3003 Bern (A).

Schwyz, 23. Mai 2022

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

**\*Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

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

Versand: 3. Juni 2022