

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2022 71

Entscheid vom 25. November 2022

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident
lic.iur. Karl Gasser, Richter
Monica Huber-Landolt, Richterin
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger, Gerichtsschreiberin

Parteien

1. **A.**_____
2. **B.**_____,
vertreten durch _____
3. **D.**_____
Beschwerdeführer,
alle vertreten durch Rechtsanwältin MLaw E. _____,

gegen

Regierungsrat des Kantons Schwyz, Bahnhofstrasse 9,
Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanz,

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Projektgenehmigung Hauptstrasse 390:
Holeneich - Lägeten, Tuggen)

Sachverhalt:

A. Die Verbindungsstrasse Nr. 390 (vgl. Anhang 2.A der bundesrätlichen Durchgangsstrassenverordnung [SR 741.272] vom 18.12.1991 Nr. 390; nicht aufgelistet als Hauptstrasse im Anhang des Strassengesetzes [StraG; SRSZ 442.110] vom 15.9.1999), welche die Gemeinden Lachen, Wangen und Tuggen verbindet und weiter bis zur Autobahn A15 bzw. Uznach führt, soll gemäss dem vom Kantonsrat am 26. September 2012 als erheblich erklärten Postulat P 1/12 auf einen modernen Standard ausgebaut werden. Der Regierungsrat hat in der Folge für den Abschnitt Holeneich bis Grynau ein Massnahmenkonzept ausgearbeitet und mit Beschluss Nr. 924/2014 vom 2. September 2014 dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet. Als Massnahme wurde die Neuerstellung der Strassenanlage mit gleichzeitiger Verbreiterung und einem kombinierten Rad-/Gehweg vorgesehen. Der Kantonsrat hat die geplanten Massnahmen anlässlich der Sitzung vom 22. Oktober 2014 zustimmend zu Kenntnis genommen und das Postulat P 1/12 als erledigt abgeschrieben.

B. Im Amtsblatt Nr. 46 vom 13. November 2020 hat das Baudepartement das Strassenbauprojekt Hauptstrasse Nr. 390; Holeneich-Lägeten, Tuggen, km 4.520 - km 6.620 vom 31. August 2020 publiziert (S. 2790) und während 20 Tagen auf der Gemeinde Tuggen öffentlich aufgelegt. Das Strassenbauprojekt sieht den Ausbau des Strassenabschnittes zwischen Holeneich und Lägeten über eine Länge von 1,850 km vor. Der Ausbau umfasst im Wesentlichen die Verbreiterung der Strassenanlage durch den Neubau einer Rad- und Fussgängerverbindung, die Umgestaltung des Knotens Mühlenstrasse (mit neuer Bushaltestelle) sowie die Instandsetzung der bestehenden Strasse für den motorisierten Individualverkehr. Zur Zeit bestehen im fraglichen Abschnitt weder eine ausgeschiedene Radspur noch ein Trottoir. Der Strassenabschnitt Lägeten - Tuggen wurde in den vergangenen Jahren bereits mit einem kombinierten Fahrrad- und Gehweg ausgebaut. Im Abschnitt Holeneich - Wangen besteht ein Trottoir.

C. Gegen das Projekt erhoben der A._____), D._____, der F._____) sowie B._____) mit Eingabe vom 3. Dezember 2020 gemeinsam Einsprache mit dem Antrag, die Baubewilligung sei zu verweigern. Vorab sei der Verlauf des Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung festzulegen und planerisch zu sichern, der Umweltbericht sei zu überarbeiten und es sei darzulegen, wie eine Beeinträchtigung des Wildtierkorridors ausgeschlossen werden könne. Zudem seien im Bereich der Fliessgewässer Massnahmen zur Aufwertung zu planen.

Am 17. Juni 2021 führte das Baudepartement eine Einspracheverhandlung durch (online).

D. Mit Beschluss Nr. 326/2022 vom 12. April 2022 (Versand am 13.4.2022) entschied der Regierungsrat:

1.-2. ...

3. Die Einsprache der Umweltorganisationen A._____, _____, D._____, _____, F._____, B._____ und _____, c/o Geschäftsstelle _____, _____, vom 3. Dezember 2020 wird, sofern diese nicht gegenstandslos ist, abgewiesen.

4. ...

5. Das Bauprojekt "Ausbau Kantonsstrasse, Holeneich - Lägeten, Tuggen, km 4.520 - km 6.620 vom 31. August 2020 wird genehmigt.

6. Die im Rahmen des Mitberichtsverfahrens ergangenen Verfügungen, Stellungnahmen und Schreiben des Bundesamts für Strassen ASTRA, des Bezirks March, der Gemeinde Tuggen sowie der involvierten kantonalen Ämter bilden integrierender Bestandteile dieser Genehmigung.

7.-12. (...).

E. Mit Eingabe vom 4. Mai 2022 (Postaufgabe am gleichen Tag) lassen die Organisationen A._____, B._____ sowie D._____ beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz fristgemäss Beschwerde erheben gegen die Projektgenehmigung mit folgenden Anträgen:

1. Es sei die Projektgenehmigung des Regierungsrates vom 12. April 2022 (Beschluss Nr. 326/2022 betreffend die Hauptstrasse Nr. 390: Holeneich - Lägeten, Tuggen, km 4.520 - 6.620) vollumfänglich aufzuheben und die Beschwerde gutzuheissen.

2. Es sei das Bauprojekt "Ausbau Kantonsstrasse, Holeneich - Lägeten, Tuggen, km 4.520 - km 6.620" vom 31. August 2020 abzuweisen.

3. Es seien die gemäss Disp. Ziff. 6 des angefochtenen Beschlusses des Regierungsrates vom 12. April 2022 (Nr. 326/2022 betreffend die Hauptstrasse Nr. 390: Holeneich - Lägeten, Tuggen km 4.520 - km 6.620 vom 12. April 2022) integrierenden Bestandteil der Genehmigung bildenden, im Rahmen des Mitberichtsverfahrens ergangenen Verfügungen, Stellungnahmen und Schreiben des Bundesamtes für Strasse ASTRA, des Bezirks March, der Gemeinde Tuggen sowie der involvierten kantonalen Ämter aufzuheben.

4. Es sei das geplante Projekt gem. Ziff.1 zur Ergänzung und Anpassung an den Beschwerdegegner zurückzuweisen.

5. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzgl. MWST) zulasten des Beschwerdegegners.

F. Das Baudepartement des Kantons Schwyz beantragt mit Vernehmlassung vom 9. Juni 2022 die Abweisung der Beschwerde unter Kostenfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

Die Beschwerdeführer halten mit Replik vom 21. Juli 2022 an ihren Anträgen fest.

Das Baudepartement hält seinerseits mit Duplik vom 23. August 2022 an seinen Anträgen fest.

Dazu nehmen die Beschwerdeführer mit Eingabe vom 26. September 2022 Stellung.

G. Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 30. Juni 2022 Ausgaben in Höhe von Fr. 20.5 Mio für das Strassenprojekt Holeneich - Lägeten, Tuggen, genehmigt.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Umstritten ist das zu beurteilende Strassenprojekt einzig in Bezug auf die entlang des Strassenperimeters neu geplanten Stützmauern. Die Strassenverbreiterung zur Bereitstellung eines Fahrrad- und Fussweges sowie die weiteren Erneuerungsarbeiten werden demgegenüber nicht beanstandet. Die Bereitstellung eines Fahrrad- und Fussweges ist denn auch unbestritten im öffentlichen Interesse und entspricht dem in der Bundesverfassung festgehaltenen Auftrag zur Bereitstellung eines Fussgänger- und Velonetzes (vgl. Art. 88 BV). Der Regierungsrat weist im Projektgenehmigungsbeschluss nachvollziehbar darauf hin, dass die gefährliche Hauptstrasse Nr. 390 auf einen modernen Standard ausgebaut werden solle. Infolge des fehlenden Fahrstreifens für Velofahrer und des fehlenden Trottoirs stelle der Strassenabschnitt ein latentes Verkehrssicherheitsrisiko auf. Zwischen 2014 und 2020 seien 13 Verkehrsunfälle registriert worden, allerdings war davon der Langsamverkehr - soweit ersichtlich - nicht betroffen.

1.2 Die Beschwerdeführer machen geltend, das geplante Strassenprojekt liege mitten im Wildtierkorridor "SZ 11/SG 27" von überregionaler Bedeutung. Für die Verbreiterung der Strasse seien bergseitig mehrere neue, bis zu 4 m hohe Stützmauern vorgesehen. Insbesondere sei zwischen dem Bereich "Lengacher" und dem Bereich "Rellwis" eine neue, rund 250 m lange, mehrere Meter hohe Stützmauer geplant. Der Zustand des Wildtierkorridors gelte heute als "weitgehend unterbrochen". Im Objektblatt des fraglichen Wildtierkorridors werde als erforderliche Massnahme in erster Linie der Bau einer Wildtierpassage über die A3 genannt. Die Sanierung des Wildtierkorridors SZ 11/SG 27 sei im Nationalstras-

senprogramm des ASTRA vorgesehen und solle in Kürze begonnen werden. Der genaue Standort für die Wildtierüberführung sei zwar noch nicht abschliessend festgelegt, der im Sachplan vorgesehene Standort liege allerdings in unmittelbarer Nähe des vorliegend betroffenen Projektperimeters. Das vorliegende Projekt laufe den Sanierungsbemühungen des ASTRA komplett zuwider. Die Wirksamkeit der geplanten Wildtierüberführung werde negativ präjudiziert. Das kantonale Strassenbauprojekt dürfe die künftigen Möglichkeiten bezüglich der Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Korridors nicht einschränken.

Aktuell bestünden im betroffenen Abschnitt des Wildtierkorridors infolge der Überbauungen entlang der Kantonsstrasse inklusive Mauern und Zäunen nur noch zwei möglich Bänder von maximal 450 m, die für die Wildwanderung überhaupt noch nutzbar seien. Im einzigen Bereich, in dem eine Korridorbreite wie jener zwischen Siebnen und Schübelbach von "lediglich" ca. 230 m überhaupt realisierbar sei und der raumplanerisch noch gesichert sei (Langacher), sei nun eine Stützmauer geplant. Die geplante Realisierung des Strassenprojektes hätte eine noch weitere Beeinträchtigung der Funktionalität des Wildtierkorridors zur Folge. Einerseits habe die Verbreiterung der Strasse eine stärkere Barrierewirkung. Insbesondere die Stützkonstruktionen würden aber ein neues und zusätzliches Hindernis für die Wildtiere darstellen. Durch die Stützmauern seien insbesondere die noch vorhandenen Freiflächen betroffen, welche eigentlich aufgewertet werden müssten. Durch die Stützmauern würden die von unten in den Strassenraum gelangenden Wildtiere nicht mehr nach oben fliehen können, was für die Tiere sowie den Verkehr gefährlich sei. Amphibien, Kleinsäuger und Reptilien müssten mit baulichen Massnahmen beidseits auf den geplanten Durchlass hingeleitet werden; hierzu fehle es dem Projekt an den nötigen Detailinformationen und Unterlagen. Insgesamt resultiere eine deutliche Verschlechterung der Situation.

Andererseits sei der Wildtierkorridor bei der Planung des vorliegenden Strassenbaus komplett ausser Acht gelassen worden. Das Amt für Wald und Natur und die Wildhut seien nicht in die Planung einbezogen worden. Erst auf Einsprache der Beschwerdeführer hin seien Abklärungen vorgenommen worden. Zu diesem Zeitpunkt seien die Linienführung und die Stützmauern jedoch bereits geplant gewesen und man habe sich aus Zeit- und Kostengründen nurmehr für gewisse kosmetische Massnahmen entschieden. Eine Prüfung des Vorhabens unter den Voraussetzungen des kantonalen Jagd- und Wildschutzgesetzes habe nicht stattgefunden. Insofern sei die Projektgenehmigung unvollständig und verletze die Koordinationspflicht.

1.3 Im angefochtenen Projektgenehmigungsbeschluss wird ausgeführt, durch die Erweiterung mit einem Rad- und Gehweg würden keine negativen Folgen für

die Wildtiere erwartet. Die Stützkonstruktionen würden bewirken, dass die Wildtiere künftig in den Bereichen Trübenbach sowie Kesselrietgraben (Rellwis) konzentrierter die Strasse queren würden. Zum Schutz würden die Leitpfosten in diesen Bereichen mit einer Sicherheitseinrichtung (Wildwarnsystem) versehen. Unterstützend würden in diesen Bereichen Entlastungsbauwerke für die Erreichung des Hochwasserschutzes erstellt, die zugleich den Kleinsäugetieren als Querungshilfe dienen.

Vernehmlassend weist die Vorinstanz nochmals auf die massive Verbesserung der Situation für Fussgänger und Velofahrer auf dem aktuell gefährlichen Strassenteilstück hin. Der Ausbau führe zu keiner Leistungssteigerung des motorisierten Verkehrs. Auch wenn der Wildtierkorridor durch den Ausbau tangiert werde, so würden mit gewissen Terrainauffüllungen, mit Kleintierdurchlässen unter der Strasse sowie mit der Wildwarnanlage geeignete Massnahmen für die Querung der Wildtiere berücksichtigt. Wildtiere würden sich bei Wanderungen an Gewässern mit Bestockungen orientieren. Solche Querungen (Trübenbach und Kesselrietgraben) erfüllten die Voraussetzungen als Leitstrukturen. Im Bereich der Stützmauern befänden sich keine Bachläufe. Es sei deshalb zweifelhaft, dass sich Wildtiere in diesen Bereich begeben würden bzw. es könne mit Lenkungsmassnahmen entlang von Bachläufen und mit Bestockungen erreicht werden, dass die Wildtiere die geplanten und mit einer Wildtierwarnanlage ausgestatteten Querungen benutzen würden. Allerdings machten diese Massnahmen erst Sinn, wenn auch die Wildtierüberführung über die Autobahn erstellt worden sei. Der Korridor über die Autobahn werde eine Breite von lediglich ca. 50 m aufweisen und mithin nicht den gesamten planerisch erfassten Bereich über eine Länge von 1.5 km umfassen. Im Bereich des Strassenprojektes bleibe ein Wildwechsel ohne Hindernisse über eine Strecke von 1 km möglich (über die gesamte Ausbaustrecke von 1.85 km betrage die Ausdehnung der Stützmauern insgesamt ca. 750 m).

Der Wildtierkorridor (und das geplante Strassenprojekt) befinde sich in landwirtschaftlich intensiv genutztem Gebiet. Würden die Terrainunterschiede mit Böschungen anstelle von Stützmauern erstellt, so hätte dies eine grosse Veränderung des Landschaftsbildes zur Folge und die Landflächen könnten nur noch erschwert maschinell bewirtschaftet werden. Die Grundeigentümer müssten mehr Land abgeben. Bei einer Böschung/Treppen wäre eine zusätzliche Landfläche von 2'500 bis 3'000 m² betroffen.

Auch sei die genaue Lage der Wildtierüberführung über die Autobahn noch nicht bekannt. Mit der Umsetzung von Massnahmen zur Lenkung der Wildtiere (Pflanzung Hochstammobstbäume und Hecken, Ergänzung der Bestockung an Ge-

wässern) werde es möglich sein, diese gezielt auf die Hauptwechselgebiete zu leiten. Eine Präjudizierung liege nicht vor.

2. Der Bau öffentlicher Strassen wird kantonal im Strassengesetz (StraG, SRSZ 442.110) geregelt (vgl. § 75 Abs. 4 des Planungs- und Baugesetzes, PBG, SRSZ 400.100). Der Bau setzt grundsätzlich zunächst ein Nutzungsplanverfahren und danach ein Projektgenehmigungsverfahren voraus. Eine Ausnahme vom Planungsverfahren sieht § 14 StraG vor. Danach können bestehende Strassen ausserhalb der Bauzonen mit Zustimmung des Kantonalen Amtes im Projektgenehmigungsverfahren nach §§ 15 ff. erneuert, teilweise geändert und ausgebaut oder mit baulichen Verkehrsanordnungen ergänzt werden, wenn dies mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vereinbar ist. Der Projektbeschluss wird gemäss § 21 Abs. 1 StrG i.V.m. § 18 StraG bei Strassen im Eigentum des Bezirks durch den Bezirk gefällt. Das Projektgenehmigungsverfahren ersetzt das Baubewilligungsverfahren nach dem PBG und ist das für die Umweltverträglichkeitsprüfung massgebliche Verfahren (§ 15 Abs. 1 StraG). Alle für das Bauprojekt erforderlichen Bewilligungen sind in diesem Verfahren einzuholen (§ 15 Abs. 2 StraG). In casu wurde auf die Durchführung eines Nutzungsplanverfahrens gestützt auf § 14 StraG verzichtet und lediglich ein Projektbeschluss gefasst. Dieses Vorgehen ist unbestritten.

Bei einem Strassenbauvorhaben ausserhalb der Bauzone setzt die Baubewilligung - soweit das Strassenprojekt wie vorliegend nicht im Nutzungsplanverfahren geplant wird - grundsätzlich auch eine Ausnahmbewilligung nach Art. 24 des Raumplanungsgesetzes (Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG; SR 700) voraus, sofern nicht Zonenkonformität (z.B. infolge einer Sondernutzungsplanung für die Strasse oder infolge landwirtschaftlicher Zweckbestimmung) gegeben ist (vgl. VGE III 2014 8 vom 24.9.2014 Erw. 1.5.4; Sommerhalder Forestier, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, § 95 Rz 8; Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, Art. 24 Rz 16).

Vorliegend ist nicht ersichtlich, dass für den fraglichen Strassenabschnitt ein (Sondernutzungs-)Zonenplan besteht. Die Projektgenehmigung bedarf deshalb grundsätzlich einer Ausnahmbewilligung nach Art. 24 RPG, nachdem sich das Bauvorhaben gemäss rechtskräftigem Zonenplan der Gemeinde Tuggen ausserhalb der Bauzonen befindet. Das ARE, welches gestützt auf § 76 Abs. 2 PBG und § 46 Abs. 3 der Vollzugsverordnung zum PBG (PBV; SRSZ 400.111) für die Erteilung der Raumplanungsbewilligung für nichtlandwirtschaftliche Baugesuche ausserhalb der Bauzonen zuständig ist - hat für den Strassenbau eine Ausnahmbewilligung gestützt auf § 73 PBG erteilt (Zustimmung vom 15.12.2020). Diese Bestimmung bezieht sich auf Ausnahmen für Bauten und Anlagen innerhalb

der Bauzonen. Vorliegend hätte eine Bewilligung für eine Anlage ausserhalb der Bauzone erteilt werden müssen. Entsprechend ist auch der Vorwurf der Beschwerdeführer, dass das ARE die in Art. 24 RPG vorgeschriebene Interessenabwägung nicht vorgenommen hat, berechtigt. In materieller Hinsicht verlangt Art. 24 lit. b RPG, dass alle sich widerstreitenden räumlichen Interessen - seien sie öffentlicher oder privater Natur - ermittelt, gegeneinander abgewogen und mit sachgerechten Erwägungen gewichtet werden (Art. 3 RPV, Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, Art. 24 Rz. 22). Wird bei der Beurteilung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG ein wesentlicher Gesichtspunkt ausser Acht gelassen, so liegt darin nicht etwa nur eine unvollständige Feststellung des Sachverhalts, sondern in der Regel auch eine Verletzung von Art. 24 RPG (Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 24 Rz. 22).

Das ARE hat in seiner Zustimmung vom 15. Dezember 2020 einzig ausgeführt, die vorzunehmenden Anpassungen lägen im Interesse der Verkehrssicherheit und der Substanzerhaltung und liessen sich mit den wichtigen Anliegen der Raumplanung vereinbaren. Die von den Beschwerdeführern im Rahmen des Einspracheverfahrens vorgebrachten Anliegen des Naturschutzes wurden nicht in die Interessenabwägung einbezogen. Eine Interessenabwägung im Sinne von Art. 24 RPG und Art. 3 RPV fand dann allerdings im Rahmen des Projektbewilligungsverfahren durch den Regierungsrat statt. Insofern ist die ungenügende Interessenabwägung durch das ARE für das vorliegende Verfahren rechtlich ohne Relevanz.

3.1 In der Schweiz existieren 304 Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung (Stand 2020). Sie verbinden fragmentierte Ökosysteme oder geeignete Lebensräume und sind für Wildtiere lebensnotwendig. Denn Strassen und Schienen bilden für viele wildlebende Tiere unüberwindbare Barrieren. Sowohl grosse wildlebende Tiere wie Rehe und Hirsche, mittelgrosse wie Füchse und Hasen, aber auch kleine wie Amphibien oder Fledermäuse müssen sich für Nahrung und Fortpflanzung bewegen können. Der grösste Teil der überregionalen Wildkorridore sind beeinträchtigt oder gar unterbrochen. Nur ca. ein Drittel gilt als intakt (vgl. Auswertung des BAFU, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/biodiversitaet/fachinformationen/oekologische-infrastruktur/wildtierpassagen.html#-698340157>).

Im Kanton Schwyz befinden sich neun Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung. Das vorliegend zu beurteilende Strassenprojekt tangiert den überregional bedeutenden Wildtierkorridor SZ 11/SG 27. Es handelt sich gemäss der Objektbeschreibung des BAFU um einen unterbrochenen Korridor, der den stark

isolierten oberen Zürichsee und die westliche Linthebene mit den Schwyzer Voralpen verbindet. Im Weiteren wird festgehalten:

Im Gebiet sind wertvolle Naturschutzgebiete: Objekte von nationaler Bedeutung (BLN, Amphibienlaichgebieten, Flachmoore und Wasser- und Zugvogelreservate), mehrere kantonale Naturschutzgebiete und das Sonderwaldreservat "Buechberg". Seequerungen von Rehen in Richtung Chlosterwald wurden beobachtet. Im Gebiet wurde der Goldschakal mehrfach nachgewiesen, und der Rothirschbestand auf SZ-Seite ist stark zunehmend.

Als Massnahme ist im Objektblatt der Bau einer Wildtierpassage über die A3 im Rahmen des Sanierungsprogramms ASTR/BAFU vorgesehen. Als weitere nötige Massnahmen werden Wildwarnsysteme bei den Hauptstrassen Siebnen-Schübelbach und Wangen-Tuggen sowie ergänzende Leitstrukturen angeführt.

3.2 Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat in einer Stellungnahme vom 4. Juli 2017 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, ans ASTRA unter Hinweis auf den überregional bedeutenden Wildtierkorridor SG 27/SZ 11 festgehalten, dass zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit eine Wildtierüberquerung über die N3 vorzusehen sei (https://www.sz.ch/public/upload/assets/29801/Vernehmlassung_Sachplan_Verkehr.pdf).

Im Richtplan des Kantons Schwyz vom 26. Juni 2020 sind die überregionalen und auch regionalen Wildtierkorridore verzeichnet. In den Erläuterungen zum Richtplan wird darauf hingewiesen, dass in der Vergangenheit vorab mit dem Nationalstrassenbau aber auch durch die Anlage weiterer Verkehrsinfrastrukturen und die Ausdehnung der Siedlungen bestehende Wildtierkorridore beeinträchtigt oder unterbrochen worden seien. Zur Erhaltung gesunder und langfristig überlebensfähiger Wildtierpopulationen dürften diese Achsen weder verbaut noch zusätzlich erschlossen werden. Sie seien von übermässig störenden menschlichen Aktivitäten freizuhalten (L-10, S. 129). Bezüglich des Wildtierkorridors SZ 11/SG 27 Wägital/Buechberg wird ausgeführt, es handle sich um einen durch die A3 unterbrochenen Korridor, welcher den stark isolierten oberen Zürichsee und die westliche Linthebene mit den Schwyzer Voralpen verbinde. Als Massnahme wird auf den Bau einer Wildtierpassage im Rahmen des Sanierungsprogrammes ASTRA/BAFU hingewiesen. In den Richtplanbeschlüssen wird zu den Wildtierkorridoren festgehalten (S. 130), dass intakte Wildtierkorridore in ihrer Funktion zu erhalten seien. Sie seien von jeglicher Bebauung und übermässig störenden menschlichen Aktivitäten freizuhalten. Bauliche Massnahmen für Infrastrukturen dürften nur so realisiert werden, dass der Wildtierkorridor intakt bleibe. Die beeinträchtigten oder unterbrochenen Korridore seien mit geeigneten Massnahmen aufzuwerten oder wiederherzustellen. Bezüglich der Ausdehnung des Korridors wird auf die entsprechenden Objektblätter des BAFU verwiesen. Gemäss dem

Objektblatt des BAFU (Version 2020) liegt das streitige Strassenprojekt praktisch vollständig (abgesehen von einigen Metern am östlichen Ende) innerhalb des Perimeters des Wildtierkorridors SZ 11/SG 27 wie er im Objektblatt des BAFU (2020) festgelegt ist.

In der Berichterstattung Richtplanung 2021 des Regierungsrates vom 23. März 2021 wird zum Umsetzungsstand der Wildtierkorridore u.a. festgehalten, dass auf Gemeindeebene die ökologischen Leitstrukturen zu sichern und umzusetzen seien. Es würden Massnahmen/Planungen bestehen. Ein Sanierungskonzept zu Gunsten der Leitstrukturen für den Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 liege vor (S. 28, 43, 45, 102).

3.3 Der Bund hat das Anliegen des Kantons betr. den Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 aufgenommen und im Sachplan Verkehr ein entsprechendes Projekt vorgesehen. Im Objektblatt 1.5 Pfäffikon - Lachen des ASTRA vom 27.6.2018 wird zum Bau einer Wildtierquerung über die N3 (Wägital - Buechberg - Kaltbrunn) ausgeführt, die Projektierung sei noch nicht gestartet und die Umsetzung geschehe im Rahmen der periodischen Erhaltungsplanung. Im Rahmen von weiteren Planungsarbeiten habe eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Gebietes 1406 "Obersee" sowie des IVS-Objektes SZ 39 stattzufinden. Gemäss Teilprogramm Sanierung der Wildtierkorridore des Bundesamtes für Strassen, Zwischenbilanz 2021, ist ein Planungsstart per 2023 vorgesehen. Die Querung wird im Sachplan Verkehr planerisch dargestellt im Gebiet Holeneich (zwischen Paradies und Matthof).

4.1 Bund und Kantone streben ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits an (Art. 73 BV, Nachhaltigkeit). Hierzu gehört auch der Natur- und Heimatschutz, für den grundsätzlich die Kantone zuständig sind (Art. 78 Abs. 1 BV). Der Bund erlässt jedoch u.a. Vorschriften zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt und zur Erhaltung ihrer Lebensräume in der natürlichen Vielfalt. Er schützt bedrohte Arten vor Ausrottung (Art. 78 Abs. 4 BV). Des Weiteren legt der Bund von Verfassung wegen Grundsätze fest über die Ausübung der Fischerei und der Jagd, insbesondere zur Erhaltung der Artenvielfalt der Fische, der wild lebenden Säugetiere und der Vögel (Art. 79 BV).

Dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken. Bei diesen Massnahmen ist schutzwürdigen land- und forstwirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen (Art. 18 Abs. 1 Bundesgesetz

über den Natur- und Heimatschutz, NHG, SR 451). Gemäss Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG sind Uferbereich, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besondere günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen, besonders zu schützen. Die Aufzählung in Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG ist nicht abschliessend und es wird nicht vorausgesetzt, dass es sich im konkreten Fall um Lebensräume bedrohter Tiere oder Pflanzen handelt (Rausch/Marti/Griffel, Umweltrecht, Rz. 579 m.H.). Als schutzwürdige Lebensräume gelten all diejenigen Lebensräume, die im Sinne von Art. 18 NHG und Art. 14 NHV als schutzwürdig anzusehen sind. Die Bezeichnung oder Ausscheidung der Schutzobjekte ist demgemäss nicht zwingende Voraussetzung für den Biotopschutz (vgl. Urteil BGer 1A.173/2001 vom 26.4.2002 Erw. 4.3 m.H.; Keller). In Bezug auf noch nicht inventarisierte Biotope von nationaler Bedeutung sieht Art. 29 Abs. 1 lit. a NHV vor, dass die Kantone mit geeigneten Sofortmassnahmen dafür sorgen, dass sich deren Zustand nicht verschlechtert.

Auch ohne vorherige Bewertung und darauf abgestützte Bezeichnung sind technische Eingriffe in schutzwürdige Biotope an sich nur unter den Voraussetzungen von Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG zulässig. Dies gilt insbesondere ausserhalb der Bauzone, wo in der Regel nicht gebaut wird. Dort stellt sich die Frage der Schutzanordnung für ein Biotop vielfach nur und erst beim Vorliegen eines konkreten Bauvorhabens (Fahrländer in: Keller/Zufferey/Fahrländer, Kommentar NHG, 2.A., Art. 18 Rz. 15 und 24).

Lebensräume können aus unterschiedlichen Gründen schutzwürdig sein. Eine Schutzwürdigkeit kann sich u.a. aus den Mobilitätsansprüchen der Arten oder Vernetzung ihrer Vorkommen ergeben (Art. 14 Abs. 3 lit. e NHV). Die Lebensräume im Bereich von Vernetzungsachsen gelten rein aufgrund ihrer Funktion als schutzwürdig. Dabei ist nicht nur die Vernetzung geschützter Arten oder von Arten der Roten Listen gemeint, sondern die Mobilität und Vernetzung generell, d.h. in Bezug auf sämtliche Arten (Bühler/Wunderle/Birrer, Bewertungsmethode für Eingriffe in schutzwürdige Lebensräume, Studie im Auftrage des BUWAL vom 30.11.2017, S. 63). Entsprechend ist es für die Schutzwürdigkeit eines aufgrund der Vernetzungsfunktion schützenswerten Biotops ohne Belang, wenn es in intensiv genutzten Landwirtschaftszonen oder in durch Streusiedlungen beeinträchtigten Gebieten liegt.

4.3 Wildtierkorridore haben die Funktion, verschiedene Biotope miteinander zu verbinden. Ohne solche Verbindungen können gegebenenfalls Schutzziele von Biotopen nationaler Bedeutung nicht nachhaltig sichergestellt werden. Wildtier-

korridore sind deshalb - zumindest wenn ihnen wie im vorliegenden Fall überregionale Bedeutung zukommt - gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung den Biotopen gleichzustellen (Urteil BGer 1A.173+174/2000 vom 5.11.2001 Erw. 4b; Urteil BVGer A-6319/2011 vom 17.9.2012 Erw. 7.3.1; VGE III 2012 183-185 vom 12.3.2013 [EGV-SZ 2013 B.8.1] Erw. 6.3 und 6.4; Wagner Pfeifer, Umweltrecht, 2.A., Rz. 1180 mit Hinweis auf den Vorschlag eines neuen Art. 11a des Jagdgesetzes [JSG, SR 922], betr. Gegenvorschlag zur Biodiversitätsinitiative betr. ein zu erstellendes Bundesinventar der Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung zur Sicherung der Wildtierkorridore; Dajcar in: Keller/Zufferey/Fahrländer, a.a.O., Vorbem. Art. 18-23 Rz. 6 m.H.).

4.4 Auch nach kantonalem Recht sind die Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung zu schützen. Gemäss § 1 des Jagd- und Wildschutzgesetzes (JWG, SRSZ 761.100) obliegt dem Kanton die Erhaltung gesunder Wildbestände, des Wildlebensraums und dessen Vernetzung. Gemäss § 46 Abs. 2 JWG sind Wildtierkorridore zu erhalten oder mit entsprechenden Bauwerken und Leitstrukturen wie Über- und Unterführungen, Hecken und Feldgehölzen zu sanieren, falls sie bereits beeinträchtigt sind. Insbesondere bei der Sanierung und beim Ausbau von Verkehrsträgern ist die Wiederherstellung der Wildtierkorridore in die Planung mit einzubeziehen (§ 46 Abs. 3 JWG). Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, welche die Erhaltung eines Wildtierkorridors konkret gefährden, ist gemäss § 47 Abs. 1 JWG nur zulässig, wenn daran ein gegenüber der ungeschmälernten Erhaltung des Wildtierkorridors gleich- oder höherwertiges nationales Interesse besteht. Wenn ein nach § 47 Abs. 1 unzulässiges Projekt geeignete Massnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung eines Wildtierkorridors beinhaltet, kann das zuständige Amt eine Ausnahmegewilligung erteilen (§ 47 Abs. 2 JWG).

5.1 Das 1,850 km lange Ausbau- und Sanierungsprojekt umfasst den Bau von insgesamt 6 Stützmauern nördlich der Strasse. Im Bereich der Bushaltestellen Bolenberg (Länge 15 m), im Bereich Holeneich (Paradies bis Knoten Mühlenenstrasse, drei insbesondere für Zufahrten unterbrochene Mauern mit einer Länge von 120 m, 85 m und 125 m), im Bereich Langacher (Länge 310 m) und im Bereich Runggli (Länge 100 m, vgl. Technischer Bericht vom 31.8.2020 S. 14). Umstritten ist insbesondere die 310 m lange Stützmauer im Gebiet Langacher, da diese gemäss den Beschwerdeführern einen der beiden im Bereich der Kantonsstrasse verbleibenden schmalen Korridore für die Wildwanderung verbaue. Die fragliche Mauer liegt innerhalb des im Objektblatt des BAFU festgelegten Perimeters des Wildtierkorridors SZ 11/SG 27 und weist über den grössten Teil der Strecke eine Höhe von 4 m und mehr auf; dementsprechend ist sie für Wildtiere

nicht passierbar, was unbestritten ist. Die weiteren Mauern liegen zwar ebenfalls innerhalb des gemäss Objektblatt des BAFU ausgeschiedenen Perimeters des Wildtierkorridors, allerdings in Bereichen, die infolge Überbauungen bereits jetzt nicht mehr für die Querung geeignet sind.

5.2.1 Im technischen Bericht vom 31. August 2020 zum Strassenprojekt wird in Bezug auf den Wildtierkorridor festgehalten, es seien keine baulichen Massnahmen geplant. Ausser auf Absturzsicherungen auf den Stützmauern, werde möglichst auf Zäune verzichtet.

Im Umweltbericht der G._____ Ingenieure gleichen Datums wird konstatiert, dass das Projekt im Wildtierkorridor liege, dieser gelte jedoch aufgrund der Nationalstrasse und der Kantonstrasse als weitgehend unterbrochen. Betreffend die Amphibien wird im Umweltbericht ausgeführt, dass die nächsten Amphibienschutzgebiete nordwestlich des Projektperimeters (Golfplatz Nuolen) und das Wanderobjekt "Bändertongrube" südöstlich des Projektperimeters lägen und durch das Projekt nicht betroffen würden (S. 39).

Dementsprechend wird im Umweltbericht der Schluss gezogen, dass während der Betriebsphase keine Auswirkungen auf die Lebensräume zu erwarten seien und durch das Projekt keine schützenswerten Lebensräume oder ökologisch wertvolle Bestände tangiert würden (S. 40).

5.2.2 Mit Schreiben vom 14. Dezember 2020 ans Tiefbauamt (Vi-act. 6), weist die Abteilung Jagd des Umweltdepartements darauf hin, dass sich das Projekt im Wildtierkorridor befinde und dass gemäss technischem Bericht bzw. Umweltbericht zugunsten der Wildtierpassage keine baulichen Massnahmen geplant seien. Es wird deshalb eine Expertise durch die C._____ GmbH verlangt, "inwieweit der Gewässerdurchlass Rellwies faunagerecht ausgestaltet werden kann oder ob eine Kleintierunterführung erforderlich ist. Dies insbesondere, weil die C._____ GmbH für den betroffenen Wildtierkorridor bereits ein Sanierungs- und Massnahmenkonzept erarbeitet hat."

5.2.3 In der Folge erstellten die C._____ (...) am 24. Februar 2021 im Auftrag des Tiefbauamtes ein Fachgutachten Wildtiere/Wildtierkorridor SZ 11. In diesem wird ausgeführt:

Durch den geplanten Ausbau der Strasse mit einem abgetrennten Rad- und Gehweg führt das Projekt auf der ganzen Länge zu einer Verbreiterung des Strassenkörpers um rund 3 m. Als Folge davon kommt es hangseitig zur Erhöhung bereits vorhandener Stützmauern und werden weitere erstellt. Die sich durch diese zwei Projektwirkungen verringernde Durchlässigkeit der Strasse führt grundsätzlich zu einer Verschlechterung der Funktionalität des Wildtierkorridors.

Im Weiteren wird im Fachgutachten ausgeführt, dass sich die Situation im Gebiet Paradies im Ergebnis nicht ändere. Gewisse Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation würden durch die vorgesehenen Auffüllungen beidseits der Strasse resultieren, da die Tiere nicht mehr unvermittelt auf der Strasse erschienen und die Unfallgefahr abnehme. Der nun vorgesehene Trockendurchlass biete Gewähr, dass Kleintiere die Strasse gefahrlos queren könnten. Die noch zu definierenden Vernetzungselemente, welche die Tiere vom Bachlauf in Richtung dieses neuen Durchlasses leiten sollten, würden während der nächsten Projektphase bestimmt. Insgesamt werde die heutige Situation mit diesem Projektteil für Kleintiere verbessert.

Bezüglich der geplanten ca. 300 m langen und bis zu mehreren Metern hohen Stützmauer westlich des Hofes Rellwis wird im Gutachten festgehalten, dass dadurch das bereits heute stark eingeschränkte Querungspotential vollständig verloren gehe. Auch östlich von Egglischwand, wo heute immer wieder Querungen beobachtet würden, werde der bestehende Mauerabschnitt auf über 50 m deutlich erhöht und sei dadurch für Wildsäuger nicht mehr querbar. Somit werde in diesem Bereich die Funktionalität des Wildtierkorridors markant verschlechtert. Mit der Realisierung des Strassenprojektes beständen für die Wildsäuger in Zukunft einzig zwischen Untere Rellwis und Egglischwand auf einer Distanz von insgesamt knapp 150 m Querungsmöglichkeiten. Positiv gewertet wird demgegenüber die vorgesehene Trockenröhre. Davon könnten auch Kleintiere profitieren.

Abschliessend wird festgehalten (S. 6 f.):

Gesamthaft betrachtet, führt das Projekt durch die grössere zu querende Strassenraum-Breite ohne zusätzliche Massnahmen zu einer Verschlechterung der heutigen Situation. Besonders einschneidend für die Wildsäuger sind die in Zukunft höheren Mauerabschnitte im Gebiet Rellwies. Die Funktionalität des Wildtierkorridors wird hier nicht nur für die Zielarten des Korridors, sondern für alle Wildsäuger deutlich verschlechtert. Die punktuelle Verbesserung für Kleintiere durch die Trockenröhre im Bereich des Bachdurchlasses wiegt in diesem für die Wildsäuger sehr wichtigen Korridorbereich die negativen Projektwirkungen bei Weitem nicht auf.

Zur "Kompensation" der negativen Wirkungen des Projektes werden im Fachgutachten das Erstellen eines Wildwarnsystems in den Bereichen Paradies und Rellwies sowie die Umsetzung von Massnahmen aus dem Sanierungs- und Umsetzungskonzept (C. _____, 2017) vorgeschlagen. Es wird konkret die Umsetzung von drei Massnahmen aus diesem Konzept vorgeschlagen (Nr. 36, 37 sowie 32). Dabei handelt es sich um die Pflanzung von insgesamt 15 Hochstammbäumen entlang des Trüebenbachs (südlich der Kantonsstrasse) und der Pflanzung einer Niederhecke im Bereich des eingedolten Kesselringgrabens. Im

Weiteren seien im Bereich Paradies (südlich der Kantonsstrasse) das Pflanzen von vier Obstbäumen sowie die Ergänzung der Bachbestockung entlang des Trüebenbaches (im Bereich nördlich der Kantonsstrasse) bzw. das Schaffen von neuer Uferbestockung entlang des Baches Rellwis (im Bereich nördlich der Kantonsstrasse) wichtig (vgl. Plan S. 8). Mit der vollständigen Umsetzung dieser Massnahmen würden die Wildsäuger gezielt in Richtung der sicheren Querungsmöglichkeiten geleitet und die negativen Projektwirkungen auf die Funktionalität des Wildtierkorridors könnten kompensiert werden.

5.2.4 In der Ergänzung Umweltbericht der G. _____ Ingenieure vom 26. Februar 2021 wird daran festgehalten, dass die Faunagängigkeit gleich bleibe bzw. (für Kleintiere wegen der geplanten Überlastungsstellen) verbessert würde. Der Wildtierkorridor gelte aufgrund der Nationalstrasse als weitgehend unterbrochen. Die Situation verändere sich durch den Ausbau der Strasse für grössere Tiere nicht. Sie könnten die Strasse analog zu heute queren (S. 18).

5.2.5 Mit Schreiben vom 8. März 2021 fordert das Amt für Wald und Natur, Fachbereich Jagd, nach Einsicht in das C. _____ Fachgutachten zwei Massnahmen: Einbau eines Kleintierdurchlasses bei den Gewässern Trüebenbach und Rellwis sowie die Erstellung eines Wildwarnsystems in den Bereichen Paradies und Rell-wis. Im Weiteren wird ausgeführt:

Zielarten des betroffenen Wildtierkorridors sind (...) Kleinfäuna, Reh und Rothirsche. Das Projekt führt im Allgemeinen zu einer Verschlechterung der Funktionalität des Korridors. Die Trockenröhren im Bereich der Gewässerdurchlässe "Trüebenbach" und "Rellwies" führen zu einer punktuellen Verbesserung der Durchgängigkeit für Kleintiere. Für Rehe und Rothirsche bewirkt die grössere Strassenbreite eine erhöhte Unfallgefahr. Um dieser entgegenzuwirken und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, ist gestützt auf Kapitel 3.2. des Fachgutachtens im Rahmen der Sanierungsarbeiten in den Bereichen "Paradies" und "Rellwies" die Wildwarnanlage Azimot zu erstellen.

Mit dem Einbau der Trockenröhren für die Kleinfäuna und der Erstellung der Kompensationsmassnahme "Wildwarnanlage" zugunsten der grösseren Wildsäuger können die negativen Projekteinwirkungen minimiert werden und somit die Funktionalität gewährleistet werden.

5.2.6 In einer weiteren Ergänzung des Umweltberichts vom 31. Mai 2021 wird daran festgehalten, dass grössere Tiere die Strasse auch nach Fertigstellung des Projektes analog zum aktuellen Zustand queren könnten (S. 17).

6.1 Das vorliegende Strassenprojekt mit mehreren langen und für Wildtiere unüberwindbaren Stützmauern innerhalb des Wildtierkorridors stellt offenkundig einen Eingriff in ein nach Art. 18 NHG geschütztes Biotop dar. Der überregionale

Wildtierkorridor ist im behördenverbindlichen Richtplan erfasst und die Funktionsfähigkeit soll sowohl nach den Beschlüssen im Richtplan als auch nach der kantonalen Gesetzgebung erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Das kantonale Recht verlangt in § 47 Abs. 1 JWG den ungeschmälernten Erhalt der Wildtierkorridore. Das Bundesrecht stellt sie in Art. 18 NHG unter besonderen Schutz.

Mit der in unmittelbarer Nähe des Strassenbauprojekts geplanten Wildtierüberführung über die A3 soll die Funktionsfähigkeit des Korridors wiederhergestellt bzw. verbessert werden, und es ist eine relevante Zunahme der Wildwanderung in der Region zu erwarten, zumal bereits aktuell v.a. im Winterhalbjahr Rothirsche bis an die Autobahn wandern, was unbestritten ist (vgl. auch Bf-act. 12; Sanierungs- und Umsetzungskonzept Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 vom 21.8.2017, S. 2). Die Bestimmungen zum Biotopschutz sind demgemäss anwendbar. Der Umstand, dass der Wildtierkorridor zur Zeit unterbrochen ist, ändert daran nichts. Einerseits belegen die jährlichen Fallwildzahlen in den Bereichen Paradies und Rellwis, dass trotz des Unterbruchs der Korridor rege benutzt wird (wenn auch nur regional, vgl. C._____ Gutachten vom 24.2.2021, S. 3), andererseits wird - wie bereits erwähnt - mit der über die A3 geplanten Wildüberführung die Unterbrechung des Korridors beseitigt bzw. zumindest teilweise wiederhergestellt. Es ist mithin nicht zulässig, mit dem Verweis auf die aktuell noch bestehende Unterbrechung des Wildtierkorridors - wie auch unbesehen dieser bestehenden Unterbrechung - die Bestimmungen von Art. 18 NHG und von § 47 JWG (vgl. vorstehend Erw. 4.1 und Erw. 4.4) zu relativieren bzw. ihnen keine Folge zu leisten. Auch der Umstand, dass das Strassenbauprojekt nicht zu einer vollständigen Unterbrechung des Korridors führt, sondern weiterhin - wenn auch in beschränkterem Umfang - Möglichkeiten der Strassenquerung für Wildtiere bestehen, ändert nichts am Umstand, dass das Projekt und insbesondere die umstrittene Stützmauer im Bereich Langacher einen gemessen am bestehenden Strassenstandard zusätzlichen Eingriff in ein Schutzobjekt darstellt. Im C._____ -Gutachten vom 24. Februar 2021 wird denn auch unmissverständlich festgehalten, dass durch das Projekt die Funktionalität des Korridors markant verschlechtert werde. Das Projekt steht insofern auch im Widerspruch zum behördenverbindlichen kantonalen Richtplan, der die Aufwertung (oder Wiederherstellung) bereits beeinträchtigter (oder unterbrochener) Wildtierkorridore verlangt.

Im Weiteren ändert auch der Umstand, dass Wildtierkorridore über Autobahnen in der Regel eine Breite von lediglich ca. 50 m aufweisen, nichts daran, dass das Strassenprojekt aufgrund der vorgesehenen Stützmauern (insbesondere derjenigen im Bereich Langacher) einen einschneidenden Eingriff in den Wildtierkorridor darstellt. Die Korridore über die Autobahn dienen der Wiederherstellung eines

unterbrochenen Korridors. Vorliegend geht es um einen neuen bzw. erweiterten Eingriff in einen grundsätzlich geschützten Korridor. Der Umstand, dass Wildtierkorridore über Autobahnen in der Regel lediglich eine Breite von 50 m aufweisen bedeutet keine Ermächtigung, die Breite der Korridore auch ausserhalb von Nationalstrassen generell (allenfalls bis auf 50 m) zu minimieren. Der kantonale Richtplan verweist bezüglich der Ausdehnung der Wildtierkorridore - wie bereits erwähnt - auf die vom BAFU erstellten Objektblätter. Der Perimeter des streitigen Korridors weist in Schübelbach eine Engstelle auf, erstreckt sich dann aber in Richtung Buchberg hin wieder über eine breitere Fläche, welche u.a. auch den streitigen Strassenabschnitt umfasst. Der gemäss Art. 29 Abs. 1 lit. a NHV vorerst zumindest provisorische Schutzperimeter ist grundsätzlich unbestritten und es besteht keine Grundlage dafür, ihn nur auf bestimmte Bereiche anzuwenden. Ein Wildtierkorridor über eine Autobahn steht zudem in der Regel ausschliesslich Wildtieren zur Verfügung und es bestehen keine weiteren Konflikte mit Fahrzeugen, Fussgängern, landwirtschaftlichen Bewirtschaftungen bzw. weiteren möglichen Störern. Vorliegend geht es um die Erhaltung eines Korridors durch ein durch Verkehrswege, Streusiedlungen, Landwirtschaft und Kiesgruben geprägtes Gebiet.

Es stellt sich mithin nachfolgend die Frage, ob der geplante Eingriff zulässig ist.

6.2 Der vollständige Schutz für die unter Art. 18 NHG fallenden Schutzobjekte wirkt nur so lange, als nicht andere entgegenstehende (öffentliche oder private) Interessen überwiegen und eine abweichende Beurteilung zu rechtfertigen vermögen. Technische Eingriffe in Schutzobjekte sind nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG zu gestatten, wenn sie sich unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden lassen und erforderlich sind (Fahrländer, a.a.O., Art. 18 Rz. 27). Dabei muss das den Eingriff verursachende Vorhaben nach Art. 14 Abs. 6 NHV standortgebunden sein und einem überwiegenden Bedürfnis entsprechen. Die ermittelten öffentlichen und privaten Interessen am Eingriff und am integralen Schutz des betroffenen Biotops sind in einer umfassenden Interessenabwägung einander gegenüberzustellen. Dabei gilt zu beachten, dass die Schutzwürdigkeit des Biotops vielfach mehreren in der Regel gleichartigen öffentlichen und privaten Interessen gegenüberstehen. Je grössere Bedeutung das Biotop aufweist, desto gewichtiger müssen die entgegenstehenden Interessen sein, um einen Eingriff zu rechtfertigen. Dabei ergibt sich aus dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, dass der Eingriff nur so weit gehen darf, wie dies erforderlich ist (vgl. Art. 14 Abs. 6 NHV; Fahrländer in: Keller/Zufferey/Fahrländer, Kommentar NHG, Art. 18 Rz 30 m.H.; Urteil BGer 1A.173/2001 vom 26.4.2002 Erw. 4.3).

Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (vgl. auch Art. 14 Abs. 7 NHV und sinngemäss analog auch § 47 Abs. 2 JWG). Massnahmen nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG sind vom Verursacher zu ergreifen. Als qualitativer Ersatz kommen alle Massnahmen in Frage, die den Zielsetzungen des Zweckartikels von Art. 18 Abs. 1 NHG entsprechen. Es ist ein gebietstypischer sowie ein ökologisch wirksamer und sinnvoller Ersatz anzustreben. Quantitativ gleichwertiger Ersatz liegt vor, wenn das Ersatzobjekt dem "zerstörten Schutzobjekt" hinsichtlich Ausdehnung und Fläche entspricht. Quantitativ gleichwertiger Ersatz muss auch qualitativ sinnvoll und verhältnismässig sein. Die monetäre Bewertung von schutzwürdigen Lebensräumen ist allerdings kaum möglich. Kostenüberlegungen sind deshalb für die Beurteilung der Angemessenheit oder der Gleichwertigkeit von Ersatzmassnahmen höchstens beschränkt geeignet (vgl. Fahrländer, in: Kommentar NHG, a.a.O., Art. 18 Rz. 31 ff; Urteil BVGer A-3242/2020 vom 5.8.2021 Erw. 5.1).

6.3 Die Beschwerdeführer rügen, eine fehlerhafte Interessenabwägung nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG. Der Regierungsrat habe den Wert einzig auf den schonenden Umgang mit Landressourcen gelegt, sich aber nicht mit den Anliegen des Natur- und Wildtierschutzes auseinandergesetzt, obwohl die Erhaltung des Wildtierkorridors von nationaler Bedeutung sei. Alternativen zur Vermeidung und Verringerung der Beeinträchtigung seien nicht geprüft worden. Das Problem könnte z.B. durch Schaffung einer neuen, etwas breiteren und damit nicht allzu steilen Böschung entschärft werden. Auch eine Reduzierung der Stützmauer an einzelnen besonders betroffenen Stellen sei nicht geprüft worden.

Auch wenn der Eingriff in den Wildtierkorridor als zulässig erachtet würde, wäre die Bewilligung aufzuheben, da kein genügender Ersatz i.S.v. Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG geplant sei. Die beiden Bachdurchlässe würden den wasserbaulichen Erfordernissen dienen, als Querungshilfen für Kleinsäuger würden sie jedoch nur dann funktionieren, wenn auch die notwendigen Leitstrukturen dafür geschaffen würden und sie müssten eine entsprechende Grösse aufweisen (z.B. für Feldhasen). Solche baulichen Massnahmen seien nicht vorgesehen. Auch sei auf eine Verbesserung der gewässer-ökologischen Situation verzichtet worden. Das geplante Wildwarnsystem stecke noch in den Kinderschuhen und stelle keine Kompensation für den unterbrochenen Wildtierkorridor dar. Die geplanten Massnahmen vermöchten den Eingriff in den Wildtierkorridor möglicherweise leicht zu mildern, nicht aber zu kompensieren.

Die Beschwerdeführer verweisen zudem auf ein Sanierungs- und Umsetzungs-konzept von 2017 zur Verbesserung des Wildtierkorridors. Die dort vorgesehe-nen Massnahmen seien nicht umgesetzt worden. Das streitige Strassenprojekt würde sogar eine der geplanten Sanierungsmassnahmen verhindern. Im Sanie-rungskonzept 2017 sei auf den Grundstücken KTN N._____ die Pflanzung einer Niederhecke vorgesehen zur Lenkung zum breitesten Querungsbereich. Der Bau der neuen Stützmauer hätte zur Folge, dass die in diesen Bereich von unten her einwandernde Tiere in eine neu entstandene Sackgasse geraten wür-den. Es könne nun nicht sein, dass der Strassenträger davon profitiere, dass man die vorgesehene Sanierung nicht vollzogen habe und nun davon befreit werde. Die geplanten "Ersatzmassnahmen" würden in dieser Hinsicht ein Null-summenspiel darstellen. Im C._____ Gutachten von 2021 werde ungenügend zwischen den zu treffenden Massnahmen i.S. v. Art. 18 Abs. 1^{er} NHG und den anderen Massnahmen, zu deren Umsetzung Gemeinde und Kanton unabhängig vom geplanten Strassenprojekt schon heute verpflichtet wären, unterschieden.

Die Beschwerdeführer weisen des Weiteren darauf hin (Beschwerde S. 17 Rz. 49 ff.), dass die im Regierungsratsbeschluss erwähnten Ersatzmassnahmen (Pflanzung von Hecken und Hochstammobstbäumen) bereits im Sanierungskon-zept 2017 vorgeschlagen und nicht umgesetzt worden seien. Diese Massnahmen würden ohnehin ausserhalb des Strassenprojektperimeters liegen und es werde nicht dargelegt, wer diese Massnahmen ergreife, wann und wie sie umgesetzt würden und wie ihr Bestand rechtlich gesichert werde (Vereinbarungen mit Grundeigentümer, Detailpläne usw.). Bei Bewilligung des Projektes wäre der Vollzug der Massnahmen erneut in Frage zu stellen. Sollte das Projekt als bewil-ligungsfähig qualifiziert werden, sei ein Sachverständigengutachten einzuholen, welches sich mit der Frage der erforderlichen Ersatzmassnahmen auseinander-setze. Auch sei eine Einschätzung des BAFU als zuständiger Aufsichtsbehörde und geeigneter Auskunftstelle einzuholen.

6.4 Die Vorinstanz wendet vernehmlassend ein, bei der Interessenabwägung sei ein schonender Umgang mit Landressourcen berücksichtigt worden (Art. 3 Abs. 2 lit. a RPG). Ferner seien auch verkehrliche Interessen wie die Verkehrssi-cherheit und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt worden. Auch seien Alternativen zur geplanten Stützmauer geprüft worden. Für eine ab-getreppte Stützmauer wäre allerdings unverhältnismässig viel Land zu beanspru-chen oder durch eine Böschung würde die maschinelle Bewirtschaftung beeinträchtigt. Zudem sei die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen ebenfalls ein Anliegen von nationalem Interesse. Auch seien die geologischen Verhältnisse ungeeignet für grossflächig abgeflachte Böschungen auf gewachsenem Terrain, da das an-

fallende Regenwasser nicht versickern könne und bei Starkregen eine Überlastung der Vorfluter drohe.

Zum Vorwurf der ungenügenden Ersatzmassnahmen führt die Vorinstanz aus, die beiden neuen Entlastungsquerungen bei den Bachdurchlässen dienten Kleintieren zur Strassenquerung; sie würden mit ihrer Dimensionierung von 80 x 80 cm eine genügende Grösse aufweisen. Die Durchlässe würden beim Trüebensbach und beim Kesselrietgrabe nicht verändert; es fänden keine baulichen Eingriffe in die Fliessgewässer statt, weshalb eine Verbesserung der Gewässerökologie nicht im Vordergrund stehe. Der streitige Wildtierkorridor gelte als weitgehend unterbrochen. Der Nutzen von Ersatzmassnahmen sei deshalb per se bescheiden. Zudem könnten erst mit Kenntnis des genauen Standortes des Wildtierkorridors über die Autobahn A3 die lenkenden Massnahmen genau im Gelände platziert werden. Deshalb mache es Sinn, erst mit Inbetriebnahme der Wildtierüberführung die im C._____ -Bericht vorgesehenen Lenkungsmassnahmen umzusetzen. Die kantonale Fachstelle für Jagd und Fischerei habe diese Einschätzung in der Stellungnahme vom 8. März 2021 zudem bestätigt.

6.5 Es ist vorliegend - wie bereits erwähnt - unbestritten, dass die Verbreiterung der Strasse zur Bereitstellung eines Fahrrad- und Fussweges im öffentlichen Interesse liegt. Auch die Erneuerung der bestehenden Fahrbahn für den Individualverkehr steht klarerweise im öffentlichen Interesse. Die Anlage ist unstrittig auch standortgebunden. Streitig ist jedoch, ob die geplanten Stützmauern (insbesondere im Bereich Langacher) im vorgesehenen Umfang erforderlich sind und welche Massnahmen zu einer Minimierung des Eingriffs in den Wildtierkorridor zu treffen sind.

Der Grundsatz der umfassenden Interessenabwägung verlangt auch bei positiv standortgebundenen Vorhaben, dass nicht die erstbeste Ausführungsart gewählt, sondern dass nach Alternativen gesucht wird, mit welchen die Auswirkungen auf die Umwelt so weit begrenzt werden können, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Waldmann/Hänni, a.a.O., Art. 24 Rz. 22). Die Interessenabwägung ist unvollständig, wenn keine Auseinandersetzung mit möglichen Alternativlösungen und Varianten stattfindet (vgl. Urteile BGer 1C_183/2017 vom 31.10.2017 Erw. 5.4; 1C_344/2007 vom 12.3.2010 Erw. 2). Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob andere, Landschaft, Wald und Umwelt schonendere Alternativen vorhanden sind (Urteil BGer 1C_648/2013 vom 4.2.2014 Erw. 4.1 m.H.). Auch diese Alternativen oder Varianten sind mit ihren Vor- und Nachteilen darzustellen. Dazu gehören auch Angaben zu den auf die Varianten zurückzuführenden Mehrkosten. Die einwandfreie und möglichst aussagekräftige Ermittlung der mit dem eingriffsverursachenden Projekt verfolgten

Interessen ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine sachgerechte Interessenabwägung über die Zulässigkeit des jeweiligen Eingriffs (Fahrländer in: Keller/Zufferey/Fahrländer, Kommentar NHG, Art. 18 Rz. 28 m.H.).

6.6 Als Massnahmen zur Minimierung des Eingriffs in den Wildtierkorridor werden vorliegend einzig zwei Kleintierdurchlässe und die Installation einer Wildwarnanlage geplant. Weitere Massnahmen - insbesondere auch die im C._____ -Gutachten aufgelisteten Ersatzmassnahmen, welche die Wildsäuger gezielt in Richtung der sicheren Querungsmöglichkeiten leiten sollen - sind nicht Teil des Projektes (Uferbestockung, Hochstammbäume, Niederhecke u.ä.). Der Regierungsrat verweist zwar im angefochtenen Beschluss auf diese Ersatzmassnahmen ohne diesbezüglich jedoch den Vollzug oder die rechtliche Sicherstellung dieser Massnahmen vorzusehen.

Dafür, dass Alternativen zur Stützmauer geprüft wurden, liegen keine Anhaltspunkte vor. Weder liegen entsprechende Pläne vor noch wird nachvollziehbar dargelegt, wie viel Land für eine bessere Durchlässigkeit im Bereich der insbesondere streitigen Stützmauer Langacher in Anspruch genommen werden müsste (z.B. durch Abböschung oder Bau einer abgetreppten Stützmauer). Vernehmlassend wird von zusätzlichen Landflächen von 2'500 bis 3'000 m² gesprochen, allerdings ist unklar, ob diese Schätzung den Ersatz sämtlicher Stützmauern betrifft (was auch von den Beschwerdeführern nicht gefordert wird) oder lediglich die 300 m lange Stützmauer im Gebiet Langacher. Auch ist nicht ersichtlich, welche Bewirtschaftungsformen auf diesem Land noch möglich wären. Zwar sind praxisgemäss nur Alternativen zu prüfen, die ernsthaft in Betracht fallen und Varianten, die gewichtige Nachteile oder keine wesentlichen Vorteile aufweisen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden (vgl. BGE 139 II 499 Erw. 7.3.1; Urteil BGer 1C_183/2017 vom 31.10.2017 Erw. 5.4 m.H.). Vorliegend sind jedoch keine Umstände ersichtlich, welche nicht zumindest eine summarische Prüfung einer naturschutz- bzw. wildtierschutzkonformerer Anlage insbesondere der Stützmauer im Gebiet Langacher ausschliessen. Die Beschwerdeführer wenden zu Recht ein, dass im Bereich dieser umstrittenen Stützmauer keine Fruchtfolgeflächen betroffen sind und der Eingriff in die Landschaft bei einer Böschung reduziert würde. Auch ist zwar nachvollziehbar, dass eine Abböschung die maschinelle landwirtschaftliche Bewirtschaftung erschweren würde, allerdings ist nicht ersichtlich, dass eine landwirtschaftliche Nutzung ausgeschlossen wäre und falls dies doch der Fall wäre, wäre der Umfang der Einschränkung in Beziehung zu setzen zum entgegenstehenden öffentlichen Interesse an der Offenhaltung des Wildtierkorridors. Die Beschwerdeführer weisen denn auch korrekt darauf hin, dass eine weniger intensive landwirtschaft-

liche Nutzung im Bereich einer Böschung nicht den öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Wildtierkorridors widerspricht. Betroffen wären einzig private Interessen des landwirtschaftlichen Bewirtschafters. Auch ist der Einwand der Vorinstanz, wonach die geologischen Verhältnisse die Erstellung einer Böschung ausschliessen würden, gestützt auf die Akten nicht nachvollziehbar. Dem von der Vorinstanz zitierten geotechnischen Bericht H._____ Ingenieurbüro AG vom 23.5.2018 (Vi-act. 23) kann zwar entnommen werden, dass der bergseitige Untergrund entlang des untersuchten Strassenabschnittes hauptsächlich aus wasserundurchlässigem Hanglehm und tonigen Seeablagerungen besteht und dass örtlich mit Wasserzutritten gerechnet werden müsse. Im Bericht wird allerdings als selbstverständlich vorausgesetzt, dass die Hangsicherung mittels Stützmauer erfolgt. Ob Alternativen möglich sind, wurde nicht geprüft. Auch bei einer Stützmauer wäre das anfallende Hangwasser abzuleiten, was grundsätzlich auch bei einer Böschung oder Abtreppung möglich sein sollte. Die Beschwerdeführer legen auch zutreffend dar, dass im westlichen Bereich der geplanten Stützmauer Langacher das Gebiet nicht besonders steil ist (vgl. Replik S. 11 Rz. 39 f.) und der Bau einer Böschung in diesem für die Wildwanderung heute noch offenen Bereich zumindest nicht ausgeschlossen scheint.

Ohne zumindest summarische Prüfung einer möglichen Alternative zur Stützmauer - insbesondere im Gebiet Langacher - und der Darlegung der für und gegen eine den Wildtierkorridor weniger einschneidend tangierende Anlage der Strasse sprechenden öffentlichen und privaten Interessen, kann die gestützt auf Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und § 47 JWG erforderliche Interessenabwägung nicht rechtsgenügend durchgeführt werden. Insofern ist das Projekt unvollständig und zur Beurteilung der Erforderlichkeit des Eingriffs in den Wildtierkorridor durch eine Stützmauer (insbesondere im Gebiet Langacher) sind weitere Abklärungen zum Sachverhalt erforderlich. Dies ist die Aufgabe der Vorinstanz.

6.7 Auch wenn keine verhältnismässigen Alternativen zu den geplanten Stützmauern (insbesondere derjenigen im Gebiet Langacher) vorhanden sein sollten, kann die Projektgenehmigung nicht geschützt werden. Wie bereits erwähnt werden im C._____ -Gutachten diverse Massnahmen zur Minimierung der Eingriffswirkung festgehalten. Insbesondere werden konkrete Lenkungsmassnahmen zu den noch offenen Querungsbereichen dargelegt. Entsprechende Lenkungsmassnahmen wurden im Übrigen bereits im Hinblick auf die Sanierung des Wildtierkorridors SZ 11/SG 27 durch den Bau einer Brücke über die A3 im Auftrag des Kantons Schwyz erarbeitet (vgl. C._____, Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 Sanierungs- und Umsetzungskonzept, Massnahmen für die Wiederherstellung der Durchgängigkeit für Wildsäuger im Kanton Schwyz, 21.8.2017).

Der Koordinationsgrundsatz (Art. 25a RPG) verlangt, dass die für die Errichtung einer Baute erforderlichen Verfügungen materiell und so weit möglich formell koordiniert werden. Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG sind integrale Bestandteile eines Vorhabens und unterliegen deshalb der Koordinationspflicht (Fahrländer in: Keller/Zufferey/Fahrländer, Kommentar NHG, Art. 18 Rz. 32; Urteil BGer 1C_156/2012 vom 12.10.2012 Erw. 6.2.2). Auch in Fällen, bei welchen wegen der Komplexität eines Vorhabens der Grundsatzentscheid über die Zulässigkeit eines Vorhabens vor dem Entscheid über weitere Bewilligungen getroffen werden muss, weil nicht alle Gesichtspunkte, die Gegenstand einer Bewilligung bilden, in einem Entscheid behandelt werden können, muss die formelle und materielle Koordination der Entscheide gewährleistet bleiben. Bei Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen bedeutet dies, dass die rechtsverbindliche Sicherung der Massnahmen im Entscheid eingeschlossen oder zumindest vorbehalten ist. Mit der massgeblichen Bewilligung für das Vorhaben muss entschieden werden, welche Massnahmen nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG realisiert werden müssen und ihre Umsetzung muss im Rahmen der Bauabnahme kontrolliert werden. Zudem müssen langfristige Nutzungseinschränkungen und Unterhaltsmassnahmen (z.B. für Ersatzlebensräume) dauerhaft gesichert werden, z.B. durch den Abschluss öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Verträge oder raumplanerische Instrumente (Urteil BGer 1C_156/2012 vom 12.10.2012 Erw. 6.2.2).

Vorliegend sind die im C. _____-Gutachten vom 24. Februar 2021 dargelegten Lenkungsmassnahmen nicht Teil des Projekts. Sie werden im Bewilligungsbeschluss auch nicht rechtsverbindlich vorbehalten. Ohne die entsprechenden Leitstrukturen kann allerdings nach den Schlussfolgerungen im C. _____-Gutachten nicht von einem mit Massnahmen genügend kompensierten Eingriff in den Wildtierkorridor ausgegangen werden, zumal die Vorinstanz selber immer wieder auf die positive Wirkung dieser Leitstrukturen verweist. Entgegen der sinngemässen Ansicht der Vorinstanz ist der Wildtierkorridor ausserhalb der geplanten Stützmauern im Übrigen nicht durchgängig sondern in weiten Teilen infolge von Überbauungen und Umzäunungen stark eingeschränkt. Die rechtsverbindliche Anordnung und Umsetzung der als Minimum im C. _____-Gutachten vorgesehenen Lenkungsmassnahmen stellen deshalb gestützt auf Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und § 47 Abs. 2 JWG Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit des Projektes dar. Dem Kanton als zuständiger Bauherr der Strassenanlage stehen die entsprechenden Instrumente zur Sicherung solcher Massnahme zur Verfügung. Diesbezüglich kann auf die in § 5 des Gesetzes über den Landschafts- und Naturschutz (LSG, SRSZ 721.110) vorgesehenen Instrumente verwiesen werden.

Soweit die Vorinstanz diesbezüglich sinngemäss geltend macht, die genaue Lage der Wildtierüberführung über die Autobahn sei noch nicht bekannt und die Lenkungsmassnahmen könnten erst im Zusammenhang mit dem Autobahnprojekt festgelegt werden, ist festzuhalten, dass es vorliegend um die durch die Kantonsstrasse resultierenden Eingriffe in den Wildtierkorridor geht und der Kanton für die Umsetzung der diese Eingriffe minimierenden Massnahmen zuständig ist. Entsprechend sind diese Lenkungsmassnahmen auch mit der kantonalen Projektbewilligung rechtsverbindlich festzulegen. Zudem ist der Wildtierkorridor über die Autobahn im Sachplan Verkehr des ASTRA (Objektblatt 1.5 vom 27.6.2018) festgelegt und gemäss den Erläuterungen des ARE zur RPV werden in den Sachplänen Standortentscheide zu bestimmten Vorhaben in der Regel mit einer Genauigkeit von ungefähr 200 m getroffen (ARE, Erläuterungen RPV 2001, Ziff. 2.2.1). Die noch ausstehende konkrete Planung der Wildtierquerung über die Autobahn steht einer rechtsverbindlichen Festlegung der für die Querung der Kantonsstrasse erforderlichen Lenkungsmassnahmen somit nicht entgegen. Auch wurde - wie bereits erwähnt - ein Sanierungs- und Umsetzungskonzept für den Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 im Auftrag des Kantons bereits erarbeitet und kann für die Verfügung der Lenkungsmassnahmen herangezogen werden.

Im Übrigen zeigt der Verweis der Vorinstanz auf die ausstehende konkrete Planung des ASTRA betreffend die Wildtierüberführung ein weiteres Problem der angefochtenen Projektgenehmigung auf. Die Wildtierüberführung über die Autobahn und der Ausbau der Kantonsstrasse betreffen verschiedene Träger raumwirksamer Aufgaben. Die verschiedenen Tätigkeiten können Synergien ergeben, aber auch Konflikte verursachen. Insofern besteht offenkundig Koordinationsbedarf. Die Errichtung einer Wildtierbrücke über eine Autobahn ist mit erheblichen Kosten verbunden und es ist im Sinne der Sicherung der Funktionalität einer solchen Brücke wichtig, den Zugang der Wildtiere mit den weiteren Akteuren im Perimeter eines Wildtierkorridors zu koordinieren, damit die Funktionalität gewährleistet werden kann. Die Vorinstanz verweist diesbezüglich zwar auf eine Stellungnahme des ASTRA vom 4. Dezember 2020 (Vi-act. 13). Darin wird festgehalten, dass das Vorhaben weder die Nationalstrassenbaulinien verletze noch andere negative Auswirkungen auf die Nationalstrasse habe. Dem Bauprojekt könne deshalb ohne Auflage zugestimmt werden. Es ist aus dem Schreiben allerdings nicht ersichtlich, ob aus den dem ASTRA zugestellten Unterlagen die Lage und Höhe der geplanten Stützmauern ersichtlich sind und es ist insbesondere nicht erkennbar, ob dem ASTRA der Zusammenhang mit der im Sachplan vorgesehenen Wildtierpassage bewusst war. Dazu wird nicht Stellung genommen und eine Auseinandersetzung mit der Problematik findet nicht statt. Für die Wildtierpassage ist denn auch nicht das ASTRA alleine zuständig, sondern die Erarbeitung der

Projekte erfolgt zusammen mit dem BAFU. Abklärungen im Zusammenhang mit der geplanten Wildtierbrücke über die Autobahn zur Koordination der beiden Strassenprojekte fanden unstreitig nicht statt und sind - nachdem das Projekt zur zumindest summarischen Abklärung von Alternativen und zur Festlegung der Lenkungsmassnahmen ohnehin an die Bewilligungsbehörde zurückzuweisen sind - gestützt auf den Koordinationsgrundsatz nachzuholen. Auch wenn eine formelle Koordination sämtlicher Massnahmen zur Reaktivierung, Aufwertung und Erhaltung des Wildtierkorridors wegen der Zuständigkeit unterschiedlicher Akteure (Bund und Kanton) ausscheidet, ist eine Koordination im Sinne einer inhaltlichen Abstimmung vorzunehmen (vgl. Urteil BGer 1A_141/2006 vom 27.9.2006 Erw. 5.1; Urteil BVGer A-6319/2011 vom 17.9.2012 Erw. 6.3).

6.8.1 Soweit die Beschwerdeführer beanstanden, dass auf eine Verbesserung der gewässer-ökologischen Situation verzichtet worden sei und die Vorinstanz dem entgegenhält, dass keine baulichen Eingriffe in die Fliessgewässer stattfinden, weshalb eine Verbesserung der Gewässerökologie nicht im Vordergrund stehe, ergibt sich aus den Akten was folgt:

Das Strassenprojekt überquert bzw. tangiert verschiedene Fliessgewässer, welche zum Teil eingedolt sind. Gemäss Art. 38 Abs. 1 des Gewässerschutzgesetzes (GSchG; SR 814.20) dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt oder eingedolt werden. Die Behörde kann u.a. Ausnahmen bewilligen für den Ersatz bestehender Eindolungen und Überdeckungen, sofern eine offene Wasserführung nicht möglich ist oder für die landwirtschaftliche Nutzung erhebliche Nachteile mit sich bringt (Art. 38 Abs. 2 lit. e GSchG) sowie für Verkehrsübergänge (Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG). Gemäss Art. 38a Abs. 1 GSchG sorgen die Kantone für die Revitalisierung von Gewässern.

Der Bezirksrat March hat dem Tiefbauamt des Kantons mit Beschluss vom 28. Juni 2021 die Ausnahmegewilligung nach Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG für das Bauvorhaben erteilt (Vi-act. 9). In der Bewilligung wird dabei auf die ergänzten Unterlagen mit Revisionsdatum vom 31. Mai 2021 verwiesen. Die vom Regierungsrat bewilligten Baupläne vom 31. August 2020 sehen bezüglich des östlichen Seitenarmes des Baches Rellwis, der teilweise eingedolt und teilweise offen verläuft, vor, einen Teil der Eindolung über eine Länge von ca. 15 m zu verlegen und damit neu zu erstellen. Das Amt für Gewässer hat mit Stellungnahme vom 21. Dezember 2020 gestützt auf die massgeblichen gesetzlichen Grundlagen zu Recht gefordert, dass dieser östliche Zufluss Rellwis offen zu legen und naturnah zu gestalten sei. Am 17. März 2021 hat das Amt für Gewässer an dieser Forderung festgehalten und wiederum zu Recht eine Ausnahmesituation, welche eine Erneuerung der fraglichen Eindolung erlauben würde, verneint. In der Folge wur-

de das Projekt angepasst und die vom Bezirksrat March bewilligten Pläne vom 31. Mai 2021 sehen ein Belassen der bestehenden Eindolung am bestehenden Standort und keine Erneuerung in diesem Bereich mehr vor. Nachdem gestützt auf die massgebliche Bewilligung des Bezirkrates March vom 28. Juni 2021 keine Verlegung und Erneuerung der Eindolung des östlichen Seitenarmes des Gewässers Rellwis mehr vorgesehen ist und für die Eingriffe im Bereich der Verkehrsübergänge die Voraussetzungen für eine Ausnahmegewilligung vorliegen, erfüllt das Projekt die Minimalvorgaben des Gewässerschutzrechts. Bedingt ein geplantes Bauvorhaben entlang eines Fliessgewässers keine Erneuerung der bestehenden Eindolung i.S. von Art. 38 Abs. 2 lit. e GSchG, so wird im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben keine Sanierungspflicht ausgelöst (Fritzsche in: Hettich/Janser/Norer, Kommentar GSchG, Art. 38 Rz. 9). Zu Handen des Bezirkes March hat die Strassenprojektverfasserin (HTB Ingenieur AG) zudem ein Projekt zur Offenlegung und Renaturierung des Baches Rellwis (östlicher Seitenarm) verfasst (Projekt vom 10.6.2021), mit welchem nachgewiesen werden kann, dass das Strassenprojekt eine spätere Renaturierung des Gewässers nicht ausschliesst.

Allerdings berücksichtigt das streitige Strassenobjekt die Pflicht des Kantons zu ökologischen Ausgleichsmassnahmen bei eigenen Bautätigkeiten gemäss § 9 Abs. 2 LSG nicht. Das Gesetz bezweckt die Erhaltung der Eigenart und der Schönheit der heimischen Landschaft durch den Schutz charakteristischer Landschaftselemente sowie den Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt durch Massnahmen, die dem Erhalt, der Förderung und der Wiederherstellung ihrer Lebensräume (Biotop) dienen, sowie durch Artenschutzmassnahmen (§ 1 Abs. 1 LSG). Der ökologische Ausgleich ergänzt inner- und ausserhalb von Siedlungen den Biotopschutz. Er bezweckt insbesondere die Vernetzung der einzelnen Biotop. Sowohl die Wildtierkorridore als auch Kleingewässer (betr. Uferbereich vgl. § 2 LSG) stellen grundsätzlich schutzwürdige Biotop dar. Gerade die sehr kleinen Gewässer sind wichtige Vernetzungs- und Wanderkorridore für zahlreiche Arten (Urteil BGer 1C_15/2019 vom 13.12.2019 Erw. 6.3.1). Als ökologische Ausgleichsflächen gelten u.a. Bachläufe und Kleingewässer (§ 3 LSG). Das Bauprojekt bedarf einer gewässerschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung, da wegen der Verbreiterung der Strasse die Überdeckung der durchfliessenden Gewässer langfristig bzw. dauerhaft vergrössert wird (vgl. Stellungnahme des Amtes für Gewässer vom 21.12.2020, Vi-act. 20). Insofern liegt ein Eingriff in ein Fliessgewässer vor. Entsprechend hat das Projekt auch gewisse Ersatzmassnahmen vorzusehen. Solche werden allerdings nicht aufgezeigt. Im Rahmen der zu treffenden Sachverhaltsabklärungen ist mithin auch diesem bis anhin unberücksichtigten Aspekt Rechnung zu tragen.

7. Zusammenfassend ist die Beschwerde gutzuheissen und die Sache ist zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung und zu neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend gehen die Kosten (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- zu Lasten des Staates. Den bewalteten Beschwerdeführern wird zu Lasten der Vorinstanz eine Parteilichschädigung zugesprochen, welche in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebTRA; SRSZ 280.411 vom 27.1.1975), der für das Honorar im Verfahren vor Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht, und unter Beachtung der in § 2 des Gebührentarifs enthaltenen Kriterien sowie in Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf Fr. 4'000.-- (inkl. MwSt und Barauslagen) festgelegt wird.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird gutgeheissen, der angefochtenen Regierungsratsbeschluss wird aufgehoben und die Sache wird im Sinne der Erwägungen zur weiteren Sachverhaltsabklärung und zum neuen Entscheid an die Vorinstanz zurückgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 2'500.-- gehen zu Lasten des Kantons. Der von den Beschwerdeführern am 12. Mai 2022 geleistete Kostenvorschuss in Höhe von Fr. 2'500.-- ist diesen aus der Gerichtskasse zurückzuerstatten.
3. Den Beschwerdeführern wird eine Parteientschädigung in Höhe von Fr. 4'000.-- zu Lasten des Kantons 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:
 - die Rechtsvertreterin der Beschwerdeführer (4/R)
 - den Regierungsrat des Kantons Schwyz (EB)
 - das Baudepartement (EB)
 - das kantonale Amt für Raumentwicklung ARE
 - das Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern (A)
 - das Bundesamt für Umwelt BAFU, 3003 Bern (A)
 - und das Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern (A; mit besonderem Hinweis auf Erw. 6.7).

Schwyz, 25. November 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: 12. Dezember 2022