

Beschlussfassung über den Teilzonenplan verkehrsintensive Einrichtungen

Ausgangslage

Als verkehrsintensive Einrichtungen (VE) werden gemäss dem kantonalen Richtplan Schwyz Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte oder Tourismus- und Freizeiteinrichtungen bezeichnet. Diese Anlagen können je nach Gestaltung und Lage grössere Verkehrsmengen erzeugen, weshalb sich die Gemeinde damit auseinandersetzen hat, wo diese am verträglichsten und sinnvollsten untergebracht werden können.

Der Begriff «verkehrsintensiv» ist vom Kanton vorgegeben und eher technisch geprägt. Im Zusammenhang mit den VE geht es neben dem Verkehr aber auch darum zu prüfen, wo mittelgrosse Einkaufszentren oder Fachmärkte aus gesellschaftlicher Sicht am sinnvollsten angeordnet werden. Eine zentrale Lage, im dicht besiedelten Gebiet, bringt dabei verschiedene Vorteile mit sich:

- In Siebnen aber auch in Buttikon befinden sich bereits zahlreiche kleinere und grössere Ladengeschäfte und Dienstleistungen an zentraler Lage entlang der Hauptstrassen. Mit einzelnen grösseren Verkaufsgeschäften in der Nähe können Synergien geschaffen werden. So kann beispielsweise ein Lebensmitteleinkauf gleich genutzt werden, um im spezialisierten Laden Schuhe zu kaufen oder Backwaren sowie kleinere Verpflegungsangebote in der Bäckerei zu holen oder zum Coiffeur zu gehen. Werden diese VE jedoch ausserhalb der Zentren realisiert, laufen die Besucherströme an diesen Geschäften vorbei, was deren Zukunft bedrohen kann.
- Eine zentrale Lage bedeutet für die lokale Bevölkerung insgesamt kürzere Wege (direkter Weg ins Zentrum, anstelle langer Wege in ein abgelegenes Gebiet). Je länger der Weg ist, desto eher wird er mit dem Auto zurückgelegt.
- An zentraler Lage leben deutlich mehr Personen in Fussgängerdistanz (300 m) zu den Einrichtungen als einem abgelegenen Ort. Die Chancen sind folglich bedeutend grösser, dass der Weg zu Fuss oder mit dem Velo anstelle des Autos oder des ÖV zurückgelegt wird.
- Wenn man zu Fuss oder mit Velo unterwegs ist, wird die Begegnung und die Möglichkeit zum Austausch in der Bevölkerung eher gefördert als bei der Fortbewegung mit dem Auto.

Die Einrichtungen sind also verkehrsintensiv und werden von grossen Teilen der Bevölkerung besucht. Wenn diese Bewegungen jedoch aufgrund der Lage zu Fuss oder mit dem Velo statt mit dem Auto erfolgen, ist dies deutlich verträglicher und führt insgesamt zu weniger (Auto-)Verkehr auf den ausgelasteten Strassen. Werden die VE jedoch ausserhalb, zwischen den Siedlungsgebieten errichtet, nimmt der Durchgangsverkehr zwischen den einzelnen Ortschaften noch viel mehr zu. Es ist deshalb wichtig, die Rahmenbedingungen für verkehrsintensive Einrichtungen in der Nutzungsplanung festzulegen, damit die positiven und negativen Auswirkungen im Sinne der Bevölkerung optimiert werden können. Im Teilzonenplan hat sich aber auch gezeigt, dass ab einer gewissen Grösse der VE (z. B. ein grosser Baumarkt wie in Galgenen) keine geeigneten Standorte in der Gemeinde bestehen, da dort die verkehrs- und lärmtechnischen Nachteile überwiegen.

Der kantonale Richtplan gibt vor, dass die Standorte und die dazugehörigen Nutzungsvorschriften beim ersten Baugesuch einer verkehrsintensiven Einrichtung oder spätestens bei der nächsten Gesamtrevision der Ortsplanung zu bestimmen sind (Kapitel B-7.2). Mit dem ersten Baugesuch für eine verkehrsintensive Einrichtung im Jahr 2020 wurde folglich die Teilnutzungsplanung ausgelöst.

Absicht

In der Gemeinde Schübelbach sind bereits VE angesiedelt. Es fehlen bislang jedoch konkrete Vorschriften im Baureglement und im Zonenplan. Verkehrsintensive Einrichtungen werden und sollen auch in der Zukunft wichtig für die Gemeinde sein. Mit der Teilnutzungsplanung soll jedoch geklärt werden, wie und wo die verkehrsintensiven Einrichtungen möglich sind.

Verkehrsintensive Einrichtungen führen zu verschiedenen Auswirkungen innerhalb der Gemeinde, welche es gegeneinander abzuwägen gilt.

- Konkurrenz zum Kleingewerbe: Grosse Handelseinrichtungen bieten ein deutlich breiteres Verkaufsangebot als das spezialisierte Kleingewerbe an. Durch das breite Angebot kann sich das Kaufverhalten der Bevölkerung ändern. Dies kann dazu führen, dass das Kleingewerbe nicht mehr genügend Kundenfrequenz zum Weiterbestehen vorfindet und umziehen oder aufgeben muss.

- Konkurrenz zu Kern- bzw. Zentrumsgebieten: In zentralen Gebieten treffen und kreuzen sich täglich zahlreiche Menschen. Von dieser Belebung profitieren diverse Angebote des Kleingewerbes. Durch den Wegzug des Kleingewerbes und von weiteren Angeboten kann es sein, dass die Belebung der Zentren stark abnimmt. Die Entleerung der Zentren kann sich negativ auf das öffentliche und gesellschaftliche Dorfleben auswirken.
- Mehrverkehr (kommunal): Liegen grosse Handelseinrichtungen abseits der zentralen Siedlungsgebiete, verschlechtert sich die Erreichbarkeit für grosse Teile des Siedlungsgebiets, die Wege werden vermehrt mit dem Auto statt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.
- Mehrverkehr (überkommunal): Grosse Handelseinrichtungen ziehen Kunden über die Gemeindegrenzen hinaus an. Es kommt zu zusätzlichen Fahrten durch die Gemeinde. Zu Hauptverkehrszeiten kann es vermehrt zu Überlastungen führen.
- Angebotsausbau: Der Gemeindebevölkerung steht ein grösseres Angebot zur Verfügung. Die Distanzen für Besorgungen kann für die Bevölkerung gesenkt werden. Das Grundversorgungsangebot ist gewährleistet.
- Mononutzungen: Grosse Handelseinrichtungen weisen zeitlich unterschiedlich hohe Kundenfrequenzen auf. Zu Randzeiten können Gebiete mit mehreren Handelseinrichtungen nur wenig belebt sein.
- Hoher Flächenverbrauch: Verkehrsintensive Einrichtungen können einen grossen Flächenverbrauch aufweisen, wenn die Parkierung oberirdisch erfolgt und die Gebäude bevorzugt in die Breite anstelle in die Höhe entwickelt werden. Grosse Parkierungsflächen sind zudem aufgrund der geringeren Kundenfrequenz zu Randzeiten zusätzlich unternutzt.

Wie sollen die VE möglich sein? (Standortevaluation)

Verkehrsintensive Einrichtungen in der Gemeinde Schübelbach sollen folgendermassen gestaltet werden:

- flächeneffiziente Nutzung (Parkplätze unterirdisch, Verkaufsfläche über mehrere Geschosse)
- nachhaltiges Verkehrskonzept (attraktive Erschliessung durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr, Abstellplätze für Fahrräder, E-Mobilität)
- gut gestaltete öffentliche Flächen (Aufenthaltsbereiche, Bepflanzung)
- gelungene Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild (Fassadengestaltung, Höhenstaffelung, Beleuchtung)

Wo sollen die VE möglich sein? (Standortevaluation)

Der kantonale Richtplan schreibt zum Verfahren vor, dass entsprechende Standorte evaluiert, in der Nutzungsplanung ausgeschieden sowie mittels Vorschriften ergänzt werden sollen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Entwicklung am richtigen Ort erfolgt. Einzelne Standorte sind nicht mit den verkehrsintensiven Einrichtungen vereinbar – die negativen Auswirkungen überwiegen dort die positiven. In der Standortevaluation wurden deshalb verschiedene Ausschlusskriterien angewandt:

- Wohnzonen: In den Wohnzonen sind einzig Wohnungen sowie nicht störende Betriebe zugelassen, was mit den Emissionen einer VE nicht vereinbar ist. In anderen Zonen wie der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ist die Nutzung nicht mit dem Zonenzweck vereinbar.
- Erschliessung durch Wohngebiete: Die Wohngebiete sollen vor Emissionen geschützt werden. Eine Erschliessung durch Wohngebiete zu dahinterliegenden Standorten würde unter anderem zu hohen verkehrlichen Emissionen führen, weshalb der Standort auszuschliessen ist.
- Keine direkte Anbindung an eine Groberschliessungsstrasse: Ab der Basiserschliessung (Haupt-/Kantonsstrasse) werden die Bauzonen durch die Gemeinde grob erschlossen. Über die Feinerschliessung werden schlussendlich die Kleinquartiere/Parzellen erschlossen. Die Feinerschliessung ist nicht für die Bedürfnisse einer VE dimensioniert, weshalb dies ein Ausschlusskriterium ist.
- Nahe ÖV-Haltestelle: Um den Mehrverkehr einer VE bewältigen zu können, muss eine ÖV-Haltestelle innerhalb von 500 m (Bahn) oder von 300 m (Bus) vorhanden sein. Ansonsten erfolgt die Erschliessung einzig durch den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für die Bewertung geeigneter Standorte verbleiben nach den Ausschlusskriterien noch ca. 39 ha von rund 154 ha rechtskräftiger Bauzone der Gemeinde Schübelbach. Diese Flächen wurden mithilfe der Beurteilungskriterien zueinander verglichen und die geeignetsten Flächen identifiziert. Folgende Kriterien wurden zur Beurteilung herangezogen:

- Integrierter Standort: Im oder am Siedlungsschwerpunkt gelegen.
- Schonung der Wohngebiete: Direkt über Hauptstrasse oder Groberschliessungsstrasse angebunden, welche keine Wohngebiete erschliesst.

- ÖV-Erschliessungsgüte: Genügende Frequenz der Verbindungen (mind. 30 Minutentakt und gute Abdeckungen zu Randzeiten) sowie Distanz und direkte Fusswegführung zur Haltestelle.
- Attraktive Fuss- und Veloerschliessung: Direkte Fuss- und Velowegeverbindungen, an den Hauptrouten gelegen sowie von mehreren Richtungen her erreichbar.
- Städtebauliche Integration: Angrenzende Gebiete weisen eine ähnliche Gebäudehöhe und -körnung auf. Es kommt nicht zu einem deutlich wahrnehmbaren Nutzungs- und Gebäudesprung.
- Landschaftliche Integration: Landschaftlich sensiblere Gebiete werden nicht beeinflusst. Anlagen sind nicht von weit her direkt sichtbar.
- Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz: Eine möglichst direkte Verbindung an die Autobahn führt zu weniger Durchgangsverkehr durch die Zentren und Ortsteile.

Eine zentrale Lage der VE hat dabei einen grossen Einfluss auf ein geringeres Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs. So können mit einem Standort im Dorfkern von Siebnen im Umkreis von 300 m rund 2 300 Einwohnerinnen und Einwohner erreicht werden, während z. B. im Bereich Stachelhof im Umkreis von 300 m nur rund 300 Einwohnerinnen und Einwohner erreicht werden können. Je mehr Menschen nahe zu den Einkaufsmöglichkeiten wohnen oder arbeiten, desto eher werden die Einkäufe zu Fuss oder mit dem Velo anstelle des Autos getätigt.



Resultat Standortevaluation

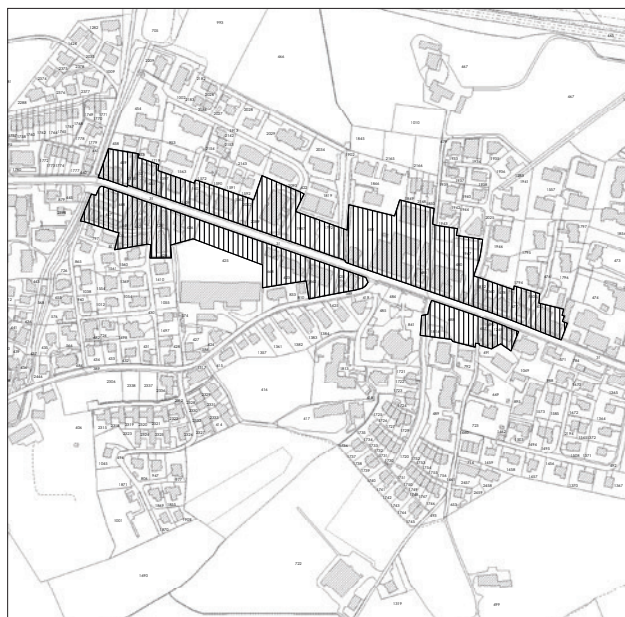
Die Resultate haben gezeigt, dass die Eignung für eine grosse verkehrsentensive Einrichtung in der Gemeinde Schübelbach an keinem Standort gegeben ist (mehr als 300 Parkplätze, 2 000 Fahrten pro Tag oder 3 000 m² Verkaufsfläche).

Für mittelgrosse VE konnten grundsätzlich mögliche Standorte in den Ortsteilen Siebnen und Buttikon identifiziert werden. Die mittelgrossen VE sind gemäss kantonalem Richtplan im Baureglement und dem Zonenplan zu regeln.

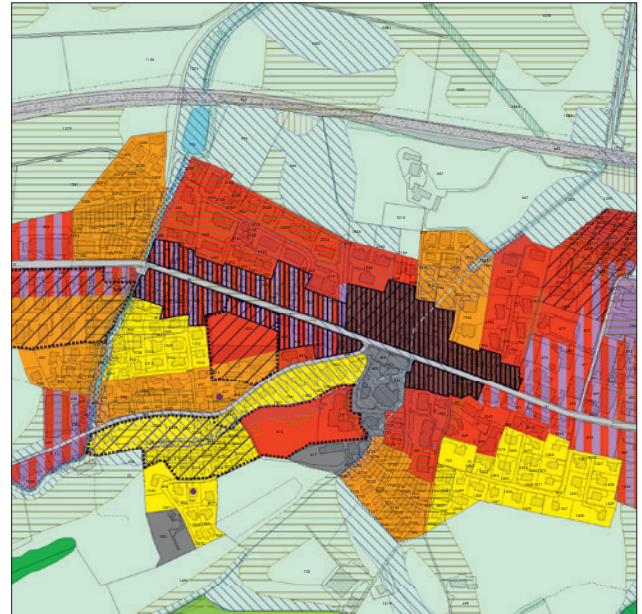
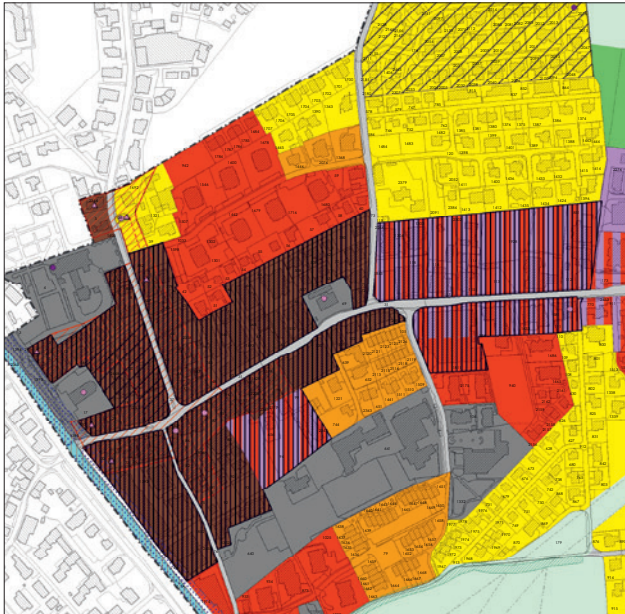
Die kleinen VE (weniger als 61 Parkplätze, 400 Fahrten pro Tag oder 801 m² Verkaufsfläche) sind gemäss kantonalem Richtplan grundsätzlich im Rahmen der Zonenvorschriften zulässig. Die Standortevaluation hat jedoch gezeigt, dass sich nicht alle Flächen in der Gemeinde uneingeschränkt für kleine VE unter dem kantonalen Schwellenwert eignen. Im Baureglement ist folglich eine Differenzierung der kleinen VE notwendig.

Änderung Zonenplan

Im Zonenplan werden mögliche Standorte für mittelgrosse verkehrsentensive Einrichtungen ausgeschieden. Dies geschieht mittels der überlagernden Zone «Mittelgrosse verkehrsentensive Einrichtungen zulässig». Die Zonenplanänderung umfasst eine Fläche von 14,1 ha.



Änderung überlagernde «Zone für mittelgrosse verkehrsentensive Einrichtungen» (links Siebnen, rechts Buttikon)



Zonenplan mit Änderung überlagernde «Zone für mittelgrosse verkehrssensitive Einrichtungen» (links Siebnen, rechts Buttikon)

Verbindlicher Planinhalt

Überlagernde Festlegung

☐ vE Zone für mittelgrosse verkehrssensitive Einrichtungen

Orientierender Planinhalt

Bauzonen

- ☐ W2 Wohnzone 2 Geschosse
- ☐ W3 Wohnzone 3 Geschosse
- ☐ W4 Wohnzone 4 Geschosse
- ☐ WG4 Wohn- und Gewerbezone 4
- ☐ K Kernzone
- ☐ G Gewerbezone
- ☐ I Industriezone
- ☐ OE 1 Zone für öffentliche Bauten und Anlagen

Nichtbauzonen

- ☐ LWZ Landwirtschaftszone
- ☐ UeG Übriges Gemeindegebiet

Schutzzonen

- ☐ Naturschutzgebiet (Bewirtschaftungsbereich I)
- ☐ Naturschutzgebiet (Bewirtschaftungsbereich II)
- ☐ ISOS-Kerngebiete
- ☐ Baumgruppe
- ☐ Hecke / Feldgehölz
- ☐ Ufergehölz
- ☐ Baumallee
- ☐ ISOS-Baumgruppe und -Einzelelemente
- Gebäude mit Fledermauswochenstube

Überlagernde Festlegungen

- ☐ Gewässerraumzone
- ☐ Gefahrenzone rot
- ☐ Gefahrenzone blau
- ☐ Gefahrenzone gelb
- ☐ Gestaltungsplanpflicht

Hinweisender Planinhalt

- ☐ Rechtskräftige Gestaltungspläne
- ☐ Wald
- ☐ Gewässer
- ☐ Verkehrsflächen
- ☐ Fließgewässer unterirdisch
- ☐ KIGBO-Objekt
- ☐ Gemeindegrenze

Änderung Baureglement

Definition

Im neuen Artikel 47 werden die verkehrssensitiven Einrichtungen definiert. Die Definition orientiert sich am kantonalen Richtplan, wird aber vor allem für die kleinen VE ergänzt und präzisiert. Die Einteilung erfolgt anhand der Kategorien «Verkaufsfläche», «Anzahl Parkplätze» und «Anzahl Fahrten». Diese drei Kriterien bilden die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen VE gut ab.

Art. 47 Verkehrsintensive Einrichtungen

¹ Als verkehrssensitive Einrichtungen gelten Einkaufs- oder Freizeitanlagen sowie solche Einrichtungen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Anlagen. Die Unterteilung erfolgt gemäss nachstehender Tabelle. Die Kriterien müssen nicht kumulativ erfüllt sein:

	Verkaufsfläche	Parkplätze*	Fahrten
Grosse verkehrssensitive Einrichtungen	Grosse VE gemäss dem kantonalen Richtplan sind nicht zulässig.		
Mittelgrosse verkehrssensitive Einrichtungen	801 – 3'000 m ²	61 – 300 PP	400 – 2'000 Fahrten/Tag (an 100 Tagen/Jahr)
Kleine verkehrssensitive Einrichtungen	400 – 800 m ²	20 – 60 PP	-

* Massgebend ist die ermittelte Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge entsprechend den Normen des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Werden mehr Parkplätze, als gemäss VSS-Norm notwendig, vorgesehen, so ist die vorgesehene Anzahl Parkplätze massgebend.

² Von den verkehrssensitiven Einrichtungen ausgenommen sind Sportanlagen von lokaler Bedeutung wie namentlich Fussballplätze oder Turnhallen sowie Ausstellungsräume von Garagen oder zu Produktionsstätten zugehörige Ausstellungs- und Verkaufsräume, welche nur geringe verkehrliche Auswirkungen haben.

Für die mittelgrossen VE wurde zusätzlich die Anzahl Fahrten definiert, da je nach Nutzung pro Parkplatz oder Verkaufsfläche mehr oder weniger Verkehr erzeugt werden kann:

Beispiel: Einzelhandelsgeschäft Lebensmittel

Mit Öffnungszeiten von Montag bis Freitag wären gemäss den gängigen Verkehrsnormen bei 30 Parkplätzen rund 14,3 Fahrten pro Tag und Parkfeld oder 430 Fahrten insgesamt pro Tag zu erwarten. Aufgrund der Anzahl Fahrten pro Tag müsste das Einzelhandelsgeschäft Lebensmittel in diesem Fall aufgrund der «Anzahl Fahrten» als mittelgrosse VE eingestuft werden.

Beispiel: Fachmarkt

Bei gleicher Anzahl von Parkplätzen wären bei den Fachmärkten rund 5,2 Fahrten pro Tag und Parkfeld oder rund 155 Fahrten insgesamt pro Tag zu erwarten. Der Fachmarkt müsste in diesem Fall aufgrund der «Anzahl Parkplätze» als kleine VE eingestuft werden.

Die kleinen VE werden genauer unterteilt. Nach Definition des kantonalen Richtplans ist die Spannbreite von kleinen VE zwischen 0 und 800 m² Verkaufsfläche sowie zwischen 0 und 60 Parkplätzen. Diese Spannbreite ist für die Situation in der Gemeinde Schübelbach nicht passend. Die Untergrenze für kleine VE wird deshalb auf 400 m² oder 20 Parkplätze angehoben. Einrichtungen, welche unter diesen Wert fallen, haben keine spezifischen Anforderungen zu erfüllen (sofern sie nicht anhand der Anzahl Fahrten als mittelgrosse VE eingestuft werden müssen). Die verkehrlichen Auswirkungen sind für diese Einrichtungen vernachlässigbar. Sie können deshalb unter Vorbehalt der Zonenkonformität in der ganzen Bauzone der Gemeinde realisiert werden.

Ausgenommen von den verkehrsintensiven Einrichtungen sind zum einen Sportanlagen von lokaler Bedeutung. Sofern Anlagen wie Fussballplätze oder Turnhallen folglich keine regionale bzw. überregionale Bedeutung haben, sind die verkehrlichen Auswirkungen dieser Anlagen vernachlässigbar, weshalb sie nicht von den Vorschriften betroffen sind.

Ausstellungsräume von Garagen oder zu Produktionsstätten zugehörige Ausstellungs- und Verkaufsräume haben zum Teil grosse Verkaufsflächen. Aufgrund der speziellen Güter, welche in solchen Einrichtungen zum Verkauf stehen, sind die spezifischen Verkehrspotenziale (SVP) jedoch sehr tief. Das heisst, trotz zum Teil grosser Verkaufsflächen werden wenig Fahrten pro Tag erzeugt, weshalb diese Nutzungen von der Definition der verkehrsintensiven Einrichtungen ausgenommen werden.

Vorschriften für mittelgrosse VE

Die Standorte für mittelgrosse VE werden neu im Zonenplan aufgenommen und im Artikel 48 des Baureglements behandelt. Neue mittelgrosse VE sind nur an diesen Standorten möglich. Für eine gute Gestaltung sind besonders Optimierungen des Verkehrs, des

Parkraumes, der bodensparenden Nutzung, hochwertigen Umgebungsgestaltung sowie die Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz und Ausstattung von Abstellplätzen für den Veloverkehr aufzuzeigen (neu Art. 48 Abs. 2, 3 und 4).

Art. 48 Mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen

¹ Mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen sind nur in den im Zonenplan bezeichneten Flächen zulässig.

² Die verkehrstechnisch hinreichende Erschliessung ist mit einem Verkehrsgutachten nachzuweisen. Die Normen des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleuten) sind richtungsweisend anzuwenden. Das Verkehrsgutachten ist spätestens mit dem Baugesuch einzureichen.

³ Im Baubewilligungsverfahren ist aufzuzeigen, wie eine bodensparende Bebauung, hochwertige Umgebungsgestaltung (gemäss Art. 5 BauR), attraktive Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz sowie Ausstattung der Abstellplätze für den Veloverkehr erreicht werden kann.

⁴ Die Parkierung der Motorfahrzeuge hat unterirdisch oder im Hauptgebäude zu erfolgen. 10 – 20 % der gemäss Art. 47 Abs. 1 ermittelten Parkplätze sind als Aussenparkplätze zulässig. Die Aussenparkplätze dürfen lediglich als Kurzzeitparkplätze (15 – 30 Minuten) genutzt werden. Davon ausgenommen sind Aussenparkplätze für Personen mit Bewegungseinschränkungen.

⁵ Zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens kann der Gemeinderat eine Parkraumbewirtschaftung verlangen.

Die Parkierung der Motorfahrzeuge hat dabei grundsätzlich unterirdisch oder im Hauptgebäude integriert zu erfolgen. Trotzdem sollen Aussenparkplätze im geringen Masse möglich sein. Besonders für Verkaufsgeschäfte ist es sinnvoll, einfach zu erreichende Aussenparkplätze zur Verfügung stellen zu können. Entsprechend sind Aussenparkplätze bis zu 20 % der ermittelnden Anzahl Parkplätze zulässig. Zur Sicherung des Zwecks sind jedoch die Aussenparkplätze nur als Kurzzeitparkplätze (15 – 30 Minuten) zulässig.

Vorschriften für kleine VE

Kleine VE sind in der Kernzone, Wohn- und Gewerbezone sowie überall dort, wo mittelgrosse VE zugelassen sind, erlaubt. Dadurch kann erreicht werden, dass diese Einrichtungen an zentraler Lage innerhalb der einzelnen Ortsteile angeordnet werden müssen, was die Auswirkungen auf die Wohngebiete reduziert. In der Projektoptimierung ist zudem die Umsetzung einer bodensparenden Bebauung sowie attraktive Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz aufzuzeigen.

Art. 49 Kleine verkehrsintensive Einrichtungen

¹ Kleine verkehrsintensive Einrichtungen sind in der Zone für mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen in den im Zonenplan bezeichneten Flächen zulässig. Zudem sind sie in der Kernzone sowie der Wohn- und Gewerbezone zulässig.

² Im Baubewilligungsverfahren ist aufzuzeigen, wie eine bodensparende Bebauung sowie attraktive Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz erreicht werden kann.

Bestandesschutz

Im Gemeindegebiet bestehen bereits mittelgrosse VE, welche nicht innerhalb der Zone für mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen liegen. Diese sollen in ihrem





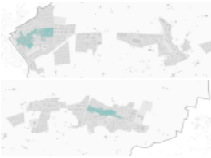


Bestand jedoch weiterhin gesichert bleiben. Zudem sollen sie eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit erhalten. Eine Erweiterung darf jedoch nicht dazu führen, dass die Grenzwerte der mittelgrossen VE überschritten werden.

Als altrechtliche verkehrsintensive Einrichtungen werden Einrichtungen verstanden, welche vor dem 21. August 2020 rechtmässig bestanden oder rechtskräftig bewilligt waren.

Auswirkungen der Nutzungsplananpassung

Mit den Anpassungen in der Nutzungsplanung werden die Rahmenbedingungen für VE für die nächsten 15 Jahre gelegt. Im vorliegenden Rahmen können die verkehrsintensiven Einrichtungen, mit grossen Auswirkungen auf den Raum, geeignet und angemessen gesteuert werden. Die 14,1 ha an potenziellen Flächen ermöglichen weiterhin einen genügenden Spielraum für zusätzliche Standorte der mittelgrossen VE. Grosse VE sind aufgrund fehlender geeigneter Standorte zum Zeitpunkt der Teilrevision jedoch nicht zulässig. Altrechtliche VE, welche nicht in der neuen Zone für mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen liegen, sind im Bestand gesichert und erhalten eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit von max. 30 % zugesprochen. Im Rahmen von Bauprojekten sind bei mittelgrossen und kleinen VE Projektoptimierungen zu berücksichtigen.

Art. 50	Altrechtliche verkehrsintensive Einrichtungen
¹	Eine altrechtliche verkehrsintensive Einrichtung im Sinne dieser Bestimmung, gemäss Art. 47 Abs. 1, ist eine Einrichtung, die am 21. August 2020 rechtmässig bestand oder rechtskräftig bewilligt war.
²	Altrechtliche verkehrsintensive Einrichtungen ausserhalb der im Zonenplan bezeichneten Flächen «Zone für mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen», sind in ihrem Bestand geschützt. Der Bestandesschutz gilt auch für Einrichtungen, die an ihrer Stelle errichtet werden und bezogen auf die verkehrlichen Auswirkungen vergleichbar sind. Es besteht eine Erweiterungsmöglichkeit der altrechtlichen Verkaufsfläche von max. 30 %.
³	Die Regelbauweise ist bei altrechtlichen verkehrsintensiven Einrichtungen einzuhalten. Die Schwellenwerte für grosse verkehrsintensive Einrichtungen dürfen mit der Erweiterungsmöglichkeit nicht überschritten werden.

	GROSSE VE	MITTELGROSSE VE	KLEINE VE	RESTLICHE NUTZUNGEN
BEISPIEL				
ANFORDERUNGEN	Keine geeigneten Standorte in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> • Bodensparende Nutzung • Hochwertige Umgebungsgestaltung • Anbindung an Fuss- und Velowegnetz • Abstellplätze für Velo • Unterirdische Parkierung • Max. 20 % oberirdische Kurzzeit-PP 	<ul style="list-style-type: none"> • Bodensparende Nutzung • Anbindung an Fuss- und Velowegnetz 	Keine Vorschriften der verkehrsintensiven Einrichtungen
VERKAUFSFLÄCHE	> 3'000 m ²	801 - 3'000 m ²	400 - 800 m ²	< 400 m ²
ANZAHL PARKPLÄTZE	> 300 PP	61 - 300 PP	20 - 60 PP	< 20 PP
ANZAHL FAHRTEN	> 2'000 Fahrten / Tag	401 - 2'000 Fahrten / Tag (an 100 Tagen / Jahr)	-	-
MÖGLICHE STANDORTE	Keine geeigneten Standorte in der Gemeinde			

Verfahren

Die Teilrevision stellt eine kommunale Nutzungsplanung im Sinne des kantonalen Planungs- und Baugesetzes des Kantons Schwyz dar (§ 25 ff. PBG) und hat folgendes Verfahren zu durchlaufen.

Frühjahr 2020	Erarbeitung Entwurf
21. August 2020	Erlass Planungszone durch den Gemeinderat Damit wurde sichergestellt, dass während des Verfahrens der Teilnutzungsplanung keine verkehrsintensiven Einrichtungen realisiert werden konnten, welche der Planungsabsicht der Gemeinde widersprochen oder diese erschwert hätten.
8. Juni 2021	Verabschiedung durch den Gemeinderat zuhanden der kantonalen Vorprüfung
Juni 2021 – August 2021	Kantonale Vorprüfung (§ 25 Abs. 1 PBG, § 13 PBV), Vorprüfungsbericht des Volkswirtschaftsdepartements vom 12. August 2021 Der Teilnutzungsplan wurde entsprechend den berücksichtigten Aufträgen, Empfehlungen und Hinweisen aus der kantonalen Vorprüfung überarbeitet.
11. März 2022 – 11. April 2022	Information und Mitwirkung (§ 25 Abs. 1 PBG) Die Mitwirkungseingaben wurden behandelt und je nach Berücksichtigung im Teilnutzungsplan umgesetzt.
9. September 2022 – 10. Oktober 2022	Öffentliche Auflage, 30 Tage (§ 25 Abs. 2 PBG) Gegen den Teilnutzungsplan gingen fünf Einsprachen ein, welche vom Gemeinderat behandelt wurden. Zwei Einsprachen wurden teilweise gutgeheissen und der Art. 50 Abs. 2 Baureglement ergänzt. Die übrigen Einsprachen wurden vom Gemeinderat abgewiesen.
20. März 2023 – 22. August 2023	Gegen den Gemeinderatsbeschluss machten drei der Einsprecher eine Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Schwyz. Der Regierungsrat befand über die Beschwerde und wies diese ab.
18. September 2023 – 25. Januar 2024	Gegen den Beschluss des Regierungsrats wurde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Beschwerde erhoben. Das Verwaltungsgericht befand über die Beschwerde und wies diese ab.
25. Juni 2024	Verabschiedung Gemeinderat zuhanden Gemeindeversammlung
29. November 2024	Überweisung durch die Gemeindeversammlung an die Urnenabstimmung vom 9. Februar 2025
9. Februar 2025	geplante Urnenabstimmung
offen	Genehmigung Regierungsrat (§ 28 PBG, § 15 PBV)
offen	Beschwerde beim Bundesgericht möglich

Empfehlung des Gemeinderates

Mit der Teilzonenplanung verkehrsintensive Einrichtungen wird der Auftrag, welcher im kantonalen Richtplan behördenverbindlich festgelegt wurde, von der Gemeinde umgesetzt.

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) wie Einkaufszentren, Fachmärkte oder Tourismus- und Freizeiteinrichtungen sind integrale Bestandteile der Siedlungsgebiete. Sie stellen die Versorgung der Bevölkerung durch Güter sowie Freizeitangebote sicher und sind somit ein wichtiger Bestandteil des Lebensalltags. Mit den VE gehen aber auch zusätzliche Belastungen einher. Sie erzeugen durch zusätzlichen Verkehr mehr Emissionen (Lärm, Luft, Licht etc.) und haben einen grossen Platzbedarf. Folglich besteht ein wirtschaftliches und gesellschaftliches Interesse hinter diesen Einrichtungen, wo und wie sie realisiert werden können.

Langfristig können geeignete Standorte dazu führen, dass unsere Dorfzentren hoffentlich belebt bleiben und das Kleingewerbe von diesen grossen Ankermietern profitieren kann. Dies wiederum hat positive Auswirkungen auf einen reduzierten Verkehr durch die kurzen Wege.

Vereinfacht ausgedrückt muss das Ziel sein, dass diese Anlagen zu den Kunden kommen und nicht umgekehrt. Wenn der Bedarf ausgewiesen ist, so sollen diese Anlagen in den Dorfkernen zu liegen kommen, wo die grösste Bewohnerdichte besteht, damit eine möglichst hohe Anzahl von potenziellen Kunden in Fuss- oder Velodistanz erreicht werden und somit nicht für jeden Kleineinkauf das Auto benötigt wird.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, dem Teilzonenplan verkehrsintensive Einrichtungen zuzustimmen.

Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt,

1. dem **Teilzonenplan verkehrsintensive Einrichtungen** zuzustimmen,
2. das **Sachgeschäft** an die Urnenabstimmung vom 9. Februar 2025 zu überweisen
3. und den Gemeinderat mit dem **Vollzug** zu beauftragen.

Bericht und Empfehlung der Rechnungsprüfungskommission

Als Rechnungsprüfungskommission haben wir gemäss §§ 50 und 51 des Finanzhaushaltsgesetzes für die Bezirke und Gemeinden (FHG-BG, SRSZ 153.100) den Teilzonenplan verkehrsintensive Einrichtungen geprüft.

Empfehlung der Rechnungsprüfungskommission

Wir bestätigen, dass der Teilzonenplan verkehrsintensive Einrichtungen rechtmässig ist und empfehlen, dass Sachgeschäft an die Urne zu überweisen.

Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Schübelbach

Yvonne Radamonti, Präsidentin
Marjana Gjoka
Angela Ruoss
Michael Wator