

Verkehrsintensive Einrichtungen

Arbeitshilfe



Impressum

Herausgeber

Kanton Schwyz
Amt für Raumentwicklung
Bahnhofstrasse 14
Postfach 1186
6431 Schwyz
Telefon 041 819 20 55
Telefax 041 819 20 18
E-Mail are@sz.ch
Internet www.sz.ch

Bearbeitung

Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz
Büro Metron Raumentwicklung AG, Brugg

Download PDF

www.sz.ch/are/planungshilfen

Stand

© Schwyz, 6. Dezember 2017

Titelfoto

Hornbach Baumarkt in Galgenen, Foto: Zuerrer Design, Stefan Zürrer

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Allgemeines zu verkehrsintensiven Einrichtungen	5
3. Kategorien von verkehrsintensiven Einrichtungen	6
4. Verfahren	7
Grosse verkehrsintensive Einrichtungen	7
Mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen.....	8
Kleine verkehrsintensive Einrichtungen	8
Änderung bestehender Anlagen	8
5. Kriterien für grosse und mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen	10
6. Empfehlungen zum Umgang mit kleinen verkehrsintensiven Einrichtungen	11
Anhang	13
A) Checkliste	13
B) Literatur	14
C) Abkürzungen und Glossar	14

1. Einleitung

Mit Inkrafttreten des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes (RPG-1) wurden die Ansprüche an die kantonalen und kommunalen Siedlungsplanungen deutlich erhöht. Insbesondere muss der Umgang mit Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt¹ auf kantonaler Stufe präzisiert werden. Solche Vorhaben benötigen eine Grundlage im kantonalen Richtplan. Damit soll eine koordinierte Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung bzw. anderen Nutzungen (z.B. Landwirtschaft) sichergestellt werden.

Als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen gelten insbesondere solche mit speziellen verkehrlichen Auswirkungen, sogenannte verkehrsintensive Einrichtungen (VE) oder auch publikumsintensive Einrichtungen (PE). Im kantonalen Richtplan wird dieses Thema im Kapitel B-7 (verkehrsintensive Einrichtungen) behandelt.

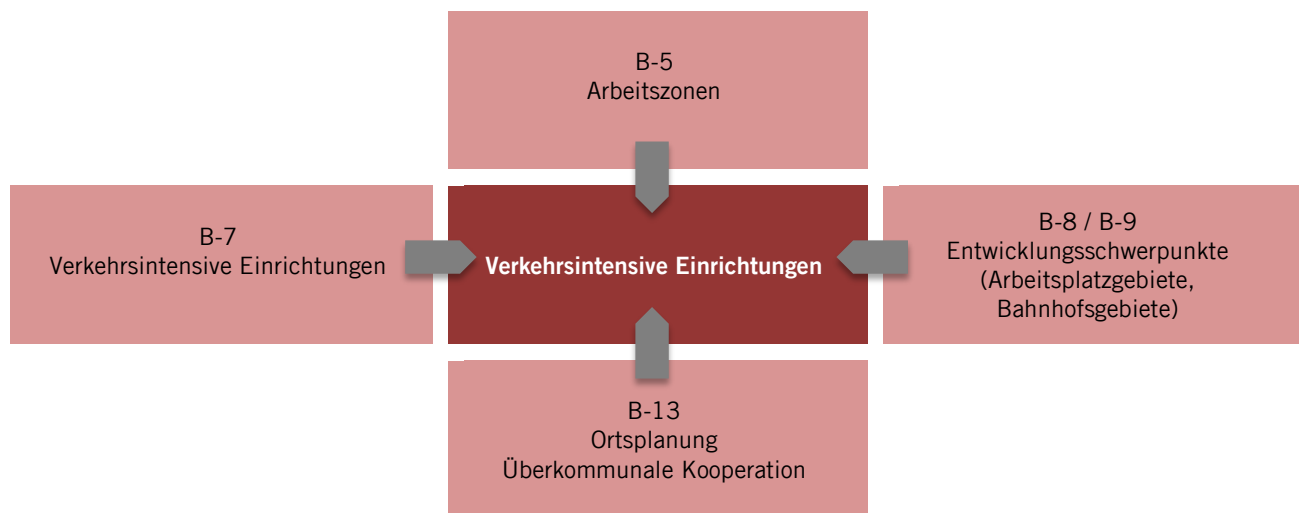


Abbildung 1: Übersicht zu den für die Verkehrsintensiven Einrichtungen zentralen Beschlüssen im kantonalen Richtplan

Für die Konkretisierung der Richtplanbeschlüsse wurde die vorliegende Arbeitshilfe erarbeitet. Dies mit dem Ziel einer Optimierung der Standortwahl und des eigentlichen Projekts (Bau und Betrieb).

Die Arbeitshilfe dient den Behörden, Gemeinden und Planungsfachleuten als Hilfestellung für die Planung solcher Vorhaben.

Die Arbeitshilfe kann über den Link www.sz.ch/are/planungshilfen heruntergeladen werden.

¹ Art. 8 RPG, sowie „Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung“, ARE, März 2014

2. Allgemeines zu verkehrsentensiven Einrichtungen

Als verkehrsentensive Einrichtung im Sinne des Richtplans (B-7.1) gelten generell Einkaufs- und Freizeitanlagen (z.B. Einkaufszentren, Multiplexkinos, Sportanlagen, u.ä.) sowie solche Einrichtungen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Anlagen. Sie haben je nach Lage, Grösse und Nutzung gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt: grosse Flächenbeanspruchung, Kulturlandverlust, Verkehrserzeugung, Veränderung des Landschaftsbilds sowie der Nutzungs- und Versorgungsstruktur eines Gebiets. Nicht als VE im Sinne des kantonalen Richtplans gelten touristische Transportanlagen und unregelmässige Grossveranstaltungen.

In der Vergangenheit wurden in der Planung vor allem grosse Vorhaben behandelt (grosse Einkaufs- oder Freizeitanlagen wie bspw. Alpamare, Seewen-Markt u.a.). Diese Anlagen wurden bisher je nach Schwellenwert mittels Umweltverträglichkeitsprüfung oder durch die Weisung des Regierungsrats von 2006 (resp. 2013) geregelt. Letztere äusserte sich jedoch nicht zu den Standorten von VE. Der Fokus lag jeweils beim Verkehrsaufkommen vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass das Kriterium der Luftreinhaltung nicht als einziges Kriterium für die Planung von VE beigezogen werden kann. Die Anforderungen seitens Bund wurden daher auch dahingehend ergänzt, dass neben dem Umweltschutz auch raum- und verkehrsplanerische Aspekte in die Planung einfließen müssen². Auf dieser Basis macht der kantonale Richtplan Aussagen zum Standort und zur Erschliessung von VE.

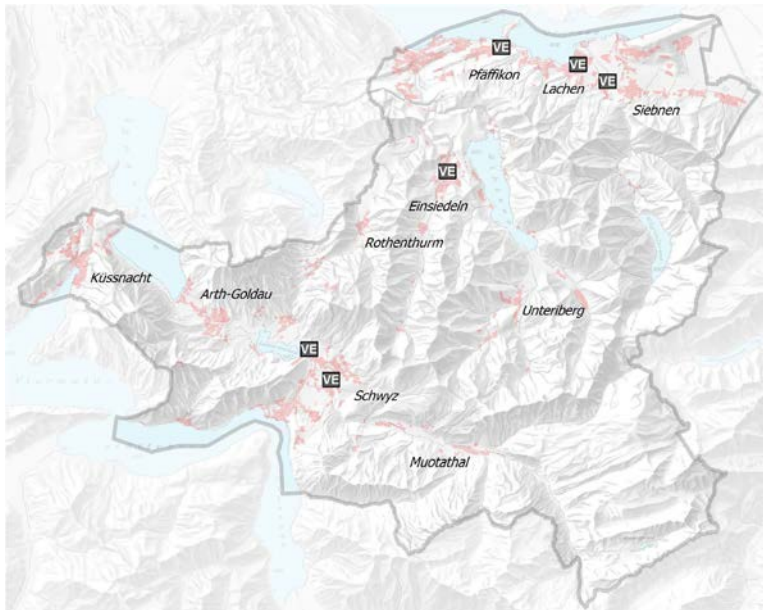


Abbildung 2: Standorte bestehender VE gemäss kantonaalem Richtplan

Die alte Weisung regelte speziell die grossen VE. Sie wurde aufgehoben und ihr Inhalt in den Richtplan überführt. Wenig oder nur ungenügende Beachtung wurde allerdings bisher den mittelgrossen Anlagen geschenkt, welche sich zunehmend auf der grünen Wiese an der Peripherie der Siedlungen niederliessen (z.B. Aldi, Landi, Lidl). Zusätzlich zu den Aspekten Verkehr und Bodennutzung treten in solchen Fällen Fragen und Konflikte hinsichtlich der Versorgungsstruktur auf. So gefährden die an der Peripherie erstellten Verkaufsflächen direkt die Funktionsfähigkeit der Ortskerne.

Die VE-Thematik soll künftig für alle VE-Kategorien geregelt werden. Dabei lassen sich VE auf verschiedene Arten gruppieren und behandeln. Vorhaben, welche die Schwellenwerte der UVPV überschreiten sind gemäss dieser übergeordneten Gesetzgebung UVP-pflichtig (z.B. Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche über 7'500 m²). Darüber hinaus unterscheidet der kantonale Richtplan weitere VE-Kategorien, differenziert nach Verkaufsfläche oder Verkehrsaufkommen: grosse, mittelgrosse und kleine VE. Zusätzlich definiert er Standortkriterien für die verschiedenen VE-Kategorien. Auf Basis dieser Kategorisierung wird zudem festgehalten, ob eine Einrichtung auf kantonaler (richtplanrelevant) oder auf kommunaler (nutzungsplanrelevant) Stufe koordiniert werden muss.

² Rundschreiben zum Projekt „Effektivität und Effizienz von verkehrsentensiven Massnahmen bei verkehrsentensiven Einrichtungen“, BAFU, ARE, 2013

3. Kategorien von verkehrsintensiven Einrichtungen

Nachstehend sind die VE-Kategorien gemäss kantonalem Richtplan aufgeführt. Als Zusatzinformation werden für die grossen VE noch jene differenziert, die direkt der Umweltschutzgesetzgebung (Umweltverträglichkeitsprüfung) unterstellt sind.

Grosse VE	Mittलगrosse VE	Kleine VE
Schwellenwerte (B-7.1) UVP-pflichtige grosse VE: - mehr als 7'500 m ² Verkaufsfläche oder - mehr als 500 Parkplätze Nicht UVP-pflichtige grosse VE: - mehr als 3'000 m ² Verkaufsfläche oder - mehr als 300 Parkplätze oder - mehr als 2'000 Fahrten / Tag (an 100 Tagen pro Jahr)	mehr als 800 m ² Verkaufsfläche oder mehr als 60 Parkplätze	bis und mit 800 m ² Verkaufsfläche oder bis und mit 60 Parkplätze
Verfahren (B-7.2) Kantonales Richtplanverfahren Gestaltungsplanpflicht ggf. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	Wenn ausserhalb Kern- und Zentrumsgebiet: Standorte in Nutzungsplanung bezeichnen Bezeichnung der Standorte beim ersten Baugesuch oder bei der nächsten OP- Revision Zugehörige Nutzungsvorschriften präzisieren	Zulässig im Rahmen der allgemeinen Zonenvorschriften.
Standortkriterien (B-7.3) Gemäss Richtplan-Beschluss B-7.3	Gemäss Richtplan-Beschluss B-7.3	Keine
Zuständigkeiten Kanton: zuständig für Richtplanverfahren Gemeinde: erbringt projektbezogene Grundlagen und Nachweise für Richtplanverfahren	Gemeinde: bestimmt Standorte und Projektoptimierung mittels Kriterien Kanton: prüft Standorte im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens	Gemeinde

Tabelle 1: Übersicht über die drei Kategorien von verkehrsintensiven Einrichtungen

4. Verfahren

Für die verschiedenen VE-Kategorien sind unterschiedliche Vorgehensweisen und Verfahren vorgesehen. Bei einem geplanten Vorhaben gilt es daher zuerst zu klären, welcher VE-Kategorie es zuzuweisen ist (siehe Kap. 3). Diese Zuweisung wird von der Gemeinde, zusammen mit dem Gesuchsteller vorgenommen. In Zweifelsfällen muss diese mit dem Kanton (ARE) abgesprochen werden.

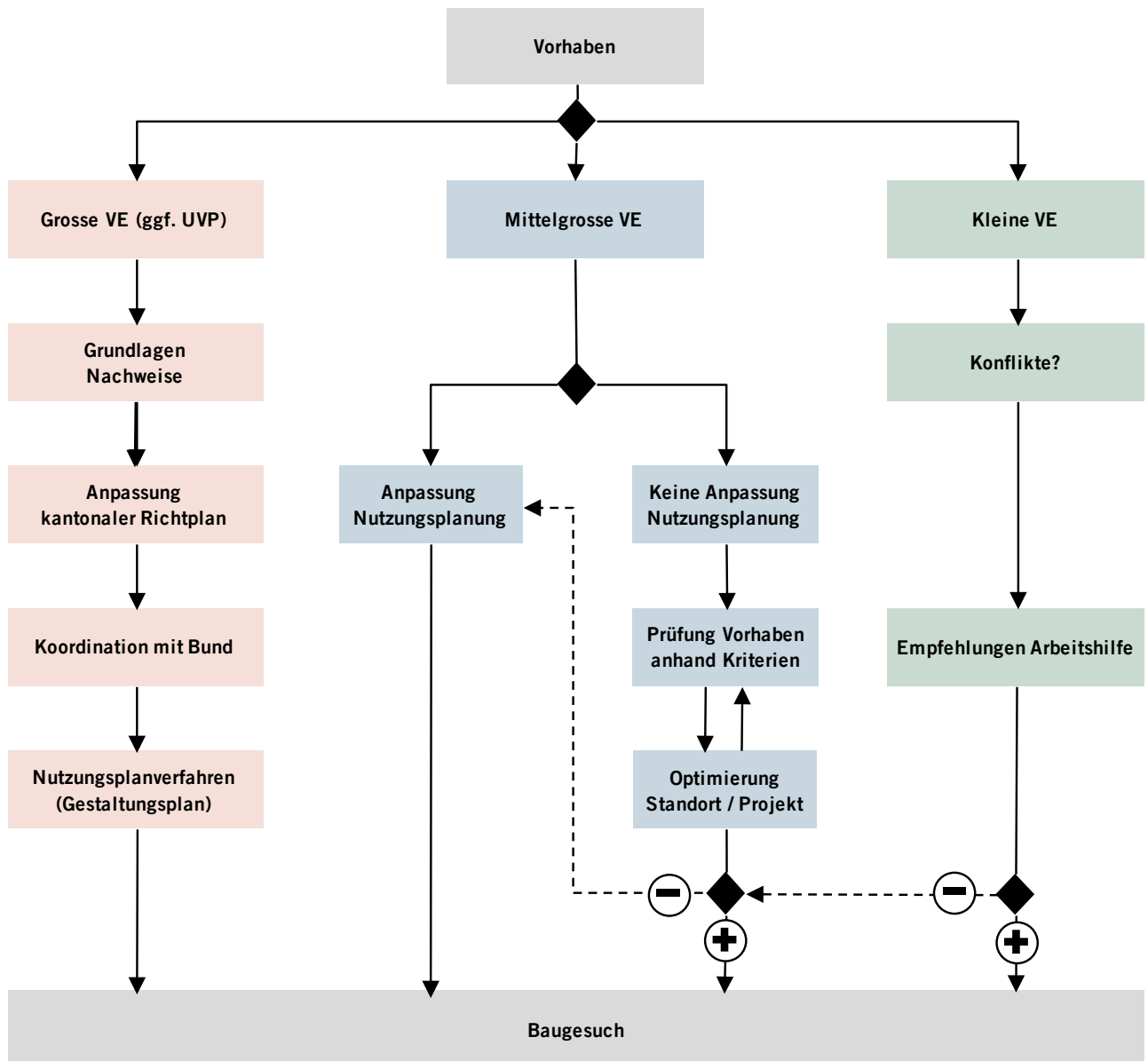


Abbildung 3: Übersicht der Verfahren nach VE-Kategorie

Grosse verkehr-intensive Einrichtungen

Sie benötigen wie bisher eine Grundlage (Eintrag) im kantonalen Richtplan. Überschreiten sie die Schwellenwerte gemäss UVPV, ist zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

Die einzelnen Vorgehensschritte lassen sich folgendermassen festhalten:

- Klärung ob zusätzlich eine UVP durchgeführt werden muss.
- Erarbeitung der notwendigen Planungs- und Projektierungsgrundlagen sowie der entsprechenden Nachweise (z.B. Verkehrsgutachten u.a.) durch den Gesuchsteller.
- Erarbeitung der Richtplananpassung durch den Kanton (ARE, in Koordination mit den verschiedenen kantonalen Stellen).
- Koordination mit dem Bund sowie den Nachbarkantonen.

- Durchführung des Vernehmlassungs- und Genehmigungsverfahrens für die Richtplananpassung.
- Auf Basis des Richtplaneintrags (Kordinationsstand: Festsetzung) passt die Gemeinde ihre Nutzungsplanung an (insb. Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht für das Vorhaben).
- Erarbeitung des Gestaltungsplans durch den Gesuchsteller (Verfahren gemäss Art. 30 PBG und 22 VvzPBG).
- Durchführung des Baubewilligungsverfahrens.

Mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen

Für diese VE-Kategorie werden vom kantonalen Richtplan neu Planungsvorgaben gemacht. Laut Richtplanbeschluss B-7.2 b) müssen die Standorte für solche Einrichtungen, sofern sie ausserhalb von Kern- / Zentrumsgebieten geplant sind, in der Nutzungsplanung bezeichnet werden. Dies entweder beim ersten diesbezüglichen Baugesuch, oder aber spätestens bei der nächsten Ortsplanungsrevision (Teil- oder Gesamtrevision der Richt- oder Nutzungsplanung).

Die einzelnen Vorgehensschritte lassen sich folgendermassen festhalten:

- Klärung des Vorgehens: Kanton (ARE) und Gemeinde klären gemeinsam, ob vorgängig eine Anpassung der Ortsplanung vorzusehen ist oder ob das Projekt ausnahmsweise der Ortsplanung vorgezogen und unabhängig davon projektiert werden kann. Folgende Aspekte können in diesen Entscheid mit einfließen:
 - Terminliche Abstimmung: Hängt davon ab, ob ein Ortsplanungsverfahren mit dem Terminkalender des Vorhabens kompatibel wäre.
 - Art und Umfang des Vorhabens: z.B. wenn gewichtige Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zu erwarten sind (Veränderung der Siedlungs- oder Versorgungsstruktur des Ortes) oder wenn im Rahmen der Ortsplanung eine bessere Lösung möglich wäre (z.B. mittels Umzonung).

Je nach Ergebnis der Abklärung ist erst die Nutzungsplanung anzupassen oder die Realisierung kann ohne Anpassung der Nutzungsplanung erfolgen. Im zweiten Fall sind folgende Schritte nötig:

- Beurteilung und Optimierung des Vorhabens (Standort und/oder Projekt) anhand der Richtplankriterien bzw. des vorliegenden Kriterienkatalogs (siehe Kapitel 5).
- Entscheid durch den Kanton (ARE): Lässt sich das Vorhaben positiv beurteilen, so kann ein Baugesuchverfahren eingeleitet werden. Im Falle einer negativen Beurteilung muss die Thematik der mittelgrossen VE vorgängig in der Nutzungsplanung geklärt werden.

Kleine verkehrsintensive Einrichtungen

In diese Kategorie fallen jene Vorhaben mit verkehrlichen Auswirkungen, welche die Schwellenwerte für mittelgrosse VE nicht erreichen (z.B. lokale Einkaufs- oder Freizeitanlagen). In der Regel haben solche Vorhaben nicht übermässige verkehrliche Auswirkungen, so dass sie nicht speziell behandelt werden müssen. Vorausgesetzt sie sind zonenkonform, können sie direkt bewilligt werden.

Es besteht aber die Möglichkeit, dass sich bei gewissen Vorhaben Fragen nach der effektiven Zonenkonformität stellen oder aufgrund der Auswirkungen auf Raum und Umwelt spezielle Konflikte entstehen können. Die vorliegende Arbeitshilfe gibt in Kapitel 6 diesbezüglich Empfehlungen ab.

Änderung bestehender Anlagen

Werden bestehende Anlagen geändert³ bzw. erweitert, so ist für ihre Beurteilung der vorgesehene Endzustand – also ihr effektiver Umfang – massgebend (bspw. bestehende und zusätzlich geplante Verkaufsfläche oder Anzahl Parkplätze zusammen). Diese Interpretation ergibt sich aus der eidgenössischen UVP-Gesetzgebung und soll sinngemäss auf alle VE angewendet werden. Bei einer Änderung einer Anlage wird in der Regel der einzelne betroffene Betrieb betrachtet. Wenn allerdings ein enger räumlicher und funktionaler Zusammenhang mit anderen Betrieben besteht, werden diese als Gesamtanlage betrachtet.

Je nach Umfang des Vorhabens ergeben sich unterschiedliche Verfahren. Insbesondere die Erweiterung von bestehenden grossen oder mittelgrossen VE soll differenziert geregelt werden. Zu diesem Zweck wird zwischen

³ Änderungen von bestehenden UVP-pflichtigen Anlagen werden nicht in dieser Arbeitshilfe geregelt. Die diesbezüglichen Vorgaben sind in der spezifischen UVP-Praxis geregelt (UVP-Handbuch, Rechtsprechung).

„wesentlichen“ und „unwesentlichen“ Änderungen unterschieden. Eine "wesentliche" Änderung zeichnet sich dadurch aus, dass bestehende Umweltbelastungen neu verteilt werden oder neue Umweltbelastungen auftreten. Als Schwellenwert für wesentliche Änderungen bei grossen VE (aber noch unterhalb der UVP-Pflicht) werden eine Erweiterung der Verkaufsfläche oder Erhöhung der Anzahl Parkplätze über 15 % betrachtet⁴. Die einzelnen Fälle werden wie folgt geregelt:

Fall	Bestehende Anlagekategorie	Änderung	Künftige Anlagekategorie	Verfahren
A1	gVE (best. Eintrag im kant. Richtplan)	Wesentliche Änderung (über 15 % zusätzliche VF oder PP)	gVE	Gestaltungsplan (Anpassung best. GP oder Neuerstellung) ggf. Anpassung Nutzungsplanung
A2	gVE (best. Eintrag im kant. Richtplan)	Unwesentliche Änderung (bis max. 15 % zusätzliche VF oder PP)	gVE	Baubewilligungsverfahren ggf. Anpassung Nutzungsplanung
B1	mgVE	Wesentliche Änderung (Überschreitung Schwellenwerte für gVE)	gVE	Anpassung kant. Richtplan ggf. Anpassung Nutzungsplanung Gestaltungsplan
B2	mgVE	Unwesentliche Änderung (Unterhalb Schwellenwerte für gVE)	mgVE	Baubewilligungsverfahren

Abkürzungen: gVE: grosse verkehrsentensive Einrichtung; mgVE: mittelgrosse verkehrsentensive Einrichtung

Tabelle 2: Übersicht der Verfahren bei Änderung bestehender Anlagen

Erläuterungen zu den Fallbeispielen:

- A1) Wesentliche Änderung einer grossen VE, die bereits im kant. Richtplan verankert ist⁵: Vorgängig zum Baubewilligungsverfahren ist in jedem Fall das Gestaltungsplanverfahren vorzusehen (Anpassung oder Neuerstellung Gestaltungsplan, sofern nötig auch Anpassung der Nutzungsplanung).
- A2) Unwesentliche Änderung einer grossen VE, die bereits im kant. Richtplan verankert ist: Vorhaben kann im Baubewilligungsverfahren geregelt werden (sofern nötig Anpassung der Nutzungsplanung).
- B1) Wesentliche Erweiterung einer mittelgrossen VE: Wenn die künftige Gesamtanlage die Schwellenwerte für grosse VE überschreitet, ist eine Grundlage im kant. Richtplan nötig. Vorgängig muss daher der Richtplan angepasst werden.
- B2) Unwesentliche Erweiterung einer mittelgrossen VE: Wenn die künftige Gesamtanlage die Schwellenwerte für grosse VE nicht überschreitet, kann das Vorhaben im Baubewilligungsverfahren geregelt werden.

In den Fällen B1 und B2 wird vorausgesetzt, dass die kommunale Nutzungsplanung die betroffenen Standorte für mittelgrosse VE (wie vom Richtplan vorgesehen) bezeichnet.

⁴ Laut Rechtsprechung ist bspw. im Fall eines UVP-pflichtigen Parkhauses eine Erhöhung der Parkplätze um 14 % als UVP-pflichtig und folglich als wesentlich beurteilt worden (vgl. UVP-Pflicht bei Änderung bestehender UVP-pflichtiger Anlagen, Seite 12, BAFU, 2007).

⁵ Der Richtplan bezeichnet heute folgende bestehende grosse VE: Seedamm-Center/Alpamare, Pfäffikon; Obersee-Center, Lachen; Baumarkt Hornbach, Galgenen; Coop Bau + Hobby, Einsiedeln; Seewen-Markt, Seewen; Mythen-Center, Ibach.

5. Kriterien für grosse und mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen

Nachfolgend werden die in den Richtplanbeschlüssen aufgeführten Anforderungen konkretisiert und hinsichtlich ihrer konkreten Anwendung in den verschiedenen Siedlungsraumtypen (urbaner, periurbaner oder ländlicher Siedlungsraum) präzisiert. Die Anwendung dieser Kriterien dient einerseits einer optimierten Standortwahl andererseits der Optimierung des Projektes selber.

Beschluss	Inhalt	Konkretisierung zu Kriterien / Indikatoren / Vorgehen	VE-Kat.*	Urbane Siedlungsraum	Periurbane Siedlungsraum	Ländliche Siedlungsraum	Standortwahl	Projekt-optimierung
7.2 b)	Kern- und Zentrumsgebiete ausserhalb: in NP zu bezeichnen	Innerhalb Kerngebiet: zonenkonforme Grundnutzung genügt Ausserhalb Kerngebiet: Gemäss nachfolgenden Kriterien					X	
7.2 b)	Standorte müssen beim ersten diesbezüglichen Baugesuch bestimmt werden.	Anwendung der nachfolgenden Kriterien zur Beurteilung eines konkreten Vorhabens bzw. zur Abklärung der Bestimmung der Standorte im Rahmen OP (siehe Ausführungen zur Wahl des Verfahrens in Kapitel 5)					X	
7.3 a)	Integrierter Standort (im/am Siedlungsschwerpunkt)	Lage in Siedlungsstruktur, Distanz/Bezug zu Ortskern Risiko der Ortskernentleerung / Konkurrenz Einzugsbereich Kunden Synergien mit umgebenden Nutzungen	gVE	Grundsätzlich überall geeignet (Vorbehalt konkrete Situation)	Nur in zentralen oder gut erschlossenen Lagen	Auszuschliessen	X	
			mgVE	Grundsätzlich überall geeignet (Vorbehalt konkrete Situation)	Vorzugsweise in Ortszentren	Vorzugsweise in lokalen Zentren		
7.3 a)	Bodensparende Bebauung	Mehrheitlich gebäudeintegrierte Parkierung Mehrgeschossige Bauweise / Möglichkeit zur Aufstockung Dachflächennutzung	gVE	notwendig	notwendig	-		X
			mgVE	notwendig	notwendig	Eingehend zu prüfen		
7.3 a)	Wohngebiete schonen	Direkte Führung auf Hauptstrassennetz Keine Erschliessung durch Wohngebiete	gVE	notwendig	notwendig	-	X	X
			mgVE	notwendig	notwendig	Eingehend zu prüfen		
7.3 b)	Angemessene öV-Erschliessung	Maximale Entfernung zu öV-Haltestelle Bus / Bahn Bedienungshäufigkeit (Takt)	gVE	300 / 500 m 15 Min.	300 / 500 m 30 Min.	-	X	X
			mgVE	300 / 500 m 15 Min.	300 / 500 m 30 Min.	300 / 500 m 60 Min.		
7.3 c)	Attraktive LV-Erschliessung und Veloabstellplätze	Direkter, attraktive LV-Führung ab öV-Haltestellen Distanzen und Verbindungen an Quartiere / Zentren Genügend attraktive, gut gelegene Veloabstellplätze	gVE	notwendig	notwendig	-	X	X
			mgVE	notwendig	notwendig	notwendig		
7.3 d)	genügende Strassen- und Knotenkapazitäten	Bei Vorliegen eines Bauprojekts: Erstellung der notwendigen Verkehrsgutachten (vorgängige Klärung des Studienperimeters) Ohne Bauprojekt: Grobe Abschätzung der aktuellen Kapazitätssituation (welche Knoten sind bereits überlastet / haben noch Reserven)	gVE	Häufig knappe Kapazitäten, Verkehr muss primär mittels öV / LV bewältigt werden	Kapazität gewährleisten	-	X	X
			mgVE	Häufig knappe Kapazitäten, Verkehr muss primär mittels öV / LV bewältigt werden	Kapazität gewährleisten	Kapazität gewährleisten		
7.3 f)	PP-Bewirtschaftung	Parkplatzbewirtschaftung ist stets zu prüfen	gVE	Eingehend zu prüfen (Nachweis, falls nicht zweckmässig)	Eingehend zu prüfen (Nachweis, falls nicht zweckmässig)	-		X
			mgVE	Eingehend zu prüfen (Nachweis, falls nicht zweckmässig)	Eingehend zu prüfen (Nachweis, falls nicht zweckmässig)	Eingehend zu prüfen (Nachweis, falls nicht zweckmässig)		

Tabelle 3: Übersicht über die Kriterien für grosse und mittelgrosse verkehrsintensive Einrichtungen

*gVE: Grosse VE / mgVE: mittelgrosse VE

6. Empfehlungen zum Umgang mit kleinen verkehrsentensiven Einrichtungen

Wie in Kapitel 4 beschrieben, können auch bei Vorhaben die unter den Schwellenwerten von mittelgrossen VE liegen Konfliktsituationen entstehen. Da der Richtplan diese aber nicht explizit regelt, enthält die vorliegende Arbeitshilfe entsprechende Empfehlungen zuhanden der Planer oder Bewilligungsbehörden.

Grundsätzlich treten zwei Arten von Fällen auf:

- Das Projekt ist in einer dafür vorgesehenen Zone angesiedelt.
- Die für das Projekt notwendige Zone existiert am vorgesehenen Standort noch nicht und muss erst noch geschaffen werden.

In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt in einer dafür vorgesehenen Zone angesiedelt wird und somit bewilligungsfähig ist. Konfliktsituationen können entstehen, wenn die Auswirkungen auf Raum und Umwelt so hoch sind, dass die Zonenkonformität nicht mehr klar gegeben ist. Konkret kann die Intensität des Projekts zu unerwünschten Auswirkungen führen (z.B. verkehrliche Belastung von Wohnquartieren), was besonders dann ein Problem sein kann, wenn die maximale Intensität in den Zonenbestimmungen nicht vorgeschrieben ist.

Anhand des Beispiels einer Vergrösserung einer Parkierungsanlage für einen Fussballplatz wird nachstehend die Vorgehensweise dargestellt.

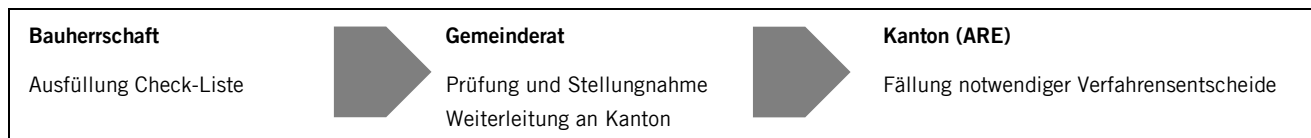
Fall A: Zonenkonformität gewährleistet bzw. Zone müsste nur geringfügig erweitert werden.	Fall B: Konforme Zone existiert noch gar nicht
Konflikt	
Vorhaben ist zwar zonenkonform, hat aber aufgrund der vorgesehenen Nutzungsintensivierung unerwünschte Auswirkungen (Verkehrsaufkommen, Landschaftsbild)	Vorhaben ist nicht zonenkonform
Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind massgebend. Entscheidend ist also, ob die Nutzungsintensivierung unerwünschte Effekte bringt, die in der Grundzonierung so noch nicht vorgesehen waren.	
Mögliche Beurteilungskriterien (Auswirkungen auf Raum und Umwelt)	
Verkehr: Stärke der Verkehrszunahme, kritische Anschlussknoten Landschaft: Integration/Exposition der Anlage ins Landschaftsbild Lärm, Luft etc.: Immissionen für Anwohner bzw. Natur (Schutzgebiete?) Synergien: gemeinsame Nutzung einer Anlage (z.B. Mehrfachnutzung von Parkplätzen)	
Inputs für Vorgehen / Abklärungen	
Bei geringen Auswirkungen: Projekt kann bewilligt bzw. Zone kann erweitert werden	Auswirkungen sind detailliert im ordentlichen Einzonungsverfahren zu prüfen.
Bei sensiblen Auswirkungen: Was ist der Grund für die Nutzungsintensivierung: War es früher ein Trainingsplatz und jetzt wird es ein Ligaplatz? War die ursprüngliche Zonierung für diese Nutzungsintensität vorgesehen? Flankierende Massnahmen oder Standortalternativen prüfen und umsetzen	

Tabelle 4: Mögliche Vorgehensweise bei einer Vergrösserung einer Parkierungsanlage

Anhang

A) Checkliste

Die nachstehende Checkliste dient den Planungs- und Bewilligungsbehörden bei der Verfahrens- und Projektbegleitung. Sie soll bereits zu Beginn eines Vorhabens mit den verfügbaren Informationen ausgefüllt (Spalte „Stichwortartige Erläuterungen“) und zusammen mit den Projektunterlagen dem Kanton (ARE) abgegeben werden.



Thema	Stichwortartige Erläuterungen
VE-Kategorie	
Welcher VE-Kategorie wird Projekt zugeordnet (grosse mit/ohne UVP, mittelgrosse, kleine VE)	
Standort	
In welchem Raumtyp gem. kant. Richtplan ist das Projekt angesiedelt?	
Wo liegt das Projekt in der Siedlungsstruktur (zentral, peripher, isoliert, Umgebung)?	
In welcher Zone liegt das Projekt bzw. ist eine Umzonung nötig?	
Gibt es einen speziellen Bezug zu den umgebenden/angrenzenden Nutzungen (z.B. Synergien oder Konflikte)?	
Läuft in der Gemeinde zurzeit ein Ortsplanungsverfahren oder ist ein solches vorgesehen (Teil- oder Gesamtrevision)?	
Bebauung	
In welcher Hinsicht ist das Projekt bodensparend organisiert (z.B. mehrgeschossige Bauweise, integrierte Parkierung, Dachflächennutzung o.a.)?	
Erschliessung	
Wie ist der Anschluss an das Strassennetz vorgesehen (z.B. Direktanschluss KS, Querung anderer Quartiere?)	
Welche öV-Erschliessung besteht heute bzw. ist vorgesehen (Entfernung Haltestelle, Bedienungsfrequenz)?	
Wie ist die Erschliessung durch den Rad- und Fussverkehr vorgesehen?	
Bestehen Probleme bezüglich Strassenkapazitäten?	
Wie ist die Parkierung (MIV, Velo) räumlich vorgesehen?	
Wie wird die Parkierung bewirtschaftet?	
Diverses	
...	

B) Literatur

- Verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan, Empfehlungen zur Standortplanung (BAFU, ARE, 2006)
- Publikumsintensive Einrichtungen von morgen – urban und multimodal erreichbar (ASTRA, ARE, Bern, 2012)
- Rundschreiben zum Projekt „Effektivität und Effizienz von verkehrlenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen“ (BAFU, ARE, 2013)

C) Abkürzungen und Glossar

Begriff	Erläuterung
Anlage	Räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängende Nutzungen bzw. Gebäude
ARE	Amt für Raumentwicklung Kanton Schwyz
Nutzungsplanung	Zonenplan, Baureglement, Erschliessungsplan
LV	Langsamverkehr
OP	Ortsplanung (kommunaler Richtplan, kommunale Nutzungsplanung)
öV	Öffentlicher Verkehr (i.d.R. Bus, Bahn). Alle Verkehrsmittel, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann benützt werden können und in der Regel nach einem Fahrplan fahren
PBG	Planungs- und Baugesetz, vom 14. Mai 1987
PE	Publikumsintensive Einrichtung (ebenfalls gebräuchliche alternative Bezeichnung für VE)
PP	Parkplätze
USG	Eidg. Umweltschutzgesetz, vom 07.10.1983
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Art. 10 USG
UVPV	Eidg. Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, vom 19.10.1988
VE	Verkehrsintensive Einrichtung
VzPBG	Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz, vom 2. Dezember 1997