

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2018 171

Entscheid vom 25. März 2019

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident
Ruth Mikšovic-Waldis, Richterin
Monica Huber-Landolt, Richterin
MLaw Manuel Gamma, Gerichtsschreiber

Parteien

A. _____,
Beschwerdeführerin,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr.iur. B. _____,

gegen

1. **Gemeinderat Schwyz**,
Herrengasse 17, Postfach 253, 6431 Schwyz,
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. C. _____,
2. **Amt für Raumentwicklung ARE**,
Bahnhofstrasse 14, Postfach 1186, 6431 Schwyz,
3. **Tiefbauamt**, Postfach 1251, 6431 Schwyz,
4. **Amt für Militär, Feuer- und Zivilschutz**,
Schlagstrasse 87, Postfach 4215, 6431 Schwyz,
5. **Amt für Arbeit**, Lückenstrasse 8, Postfach 1181, 6431 Schwyz,
6. **Amt für Umweltschutz**,
Kollegiumstrasse 28, Postfach 2162, 6431 Schwyz,
7. **Kantonschemiker der Urkantone**,
Föhneneichstrasse 15, Postfach 363, 6440 Brunnen,
8. **Amt für Wald und Naturgefahren**,
Bahnhofstrasse 9, Postfach 1184, 6431 Schwyz,

9. **Regierungsrat des Kantons Schwyz,**
Bahnhofstrasse 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,

10. **D._____ AG,**
Beschwerdegegnerin,
vertreten durch Rechtsanwalt PD Dr. E. _____,

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Bau- / Einfahrtsbewilligung)

Sachverhalt:

A.1 Die D._____ AG, F._____ (Sitz), ist Alleineigentümerin des Grundstückes KTN G._____, H._____ (Gebiet, Strasse, Gemeinde), im Halte von 8'673 m². Das Grundstück liegt in der Industriezone. Das nordöstlich an die I._____ (Strasse) angrenzende Grundstück wird von dieser her erschlossen. Rund 30 m westlich dieser Einmündung zweigt der J.-weg auf der Südseite der I._____ (Strasse) in diese ein ("Knoten K._____").

Gegen ein erstes im Amtsblatt Nr. __ vom _____ (S. __) publiziertes Baugesuch der D._____ GmbH (nachstehend D._____) betreffend "Abbruch L._____-Hallen/Neubau D._____-Lebensmittelmarkt" wurden Einsprachen erhoben; ebenso - neben anderen von der A._____ - gegen eine im Amtsblatt Nr. __ vom _____ (S. __) publizierte Projektänderung. Dieses Projekt sah einen Lebensmittelmarkt mit einer Verkaufsfläche von netto rund 1'196 m² sowie Lagerflächen, Nebenräumen und Anlieferung von total rund 300 m² und einer Geschosshöhe von rund 5.7 m sowie 132 Parkfeldern vor. Gegen eine nächste im Amtsblatt Nr. __ vom _____ (S. __) publizierte Projektänderung (Reduktion der Anzahl Parkplätze auf 75 zuzüglich zwei Invaliden-Parkplätze) wurden erneut Einsprache erhoben. Den betreffenden Einsprechern wurde eine weitere Projektänderung vom 13. März 2008 angezeigt.

A.2 Mit Beschluss (GRB) Nr. 1088 vom 3. Oktober 2008 schrieb der Gemeinderat Schwyz das Baugesuchsverfahren 2005 infolge Rückzugs als gegenstandslos geworden ab. Die Einsprachen in den Verfahren 2006 und 2007 wurden ab-gewiesen. Die Bewilligung für den Neubau des D._____-Lebensmittelmarktes wurde erteilt. Der Regierungsrat hob diese Bewilligung mit Beschluss (RRB) Nr. 1053/2009 vom 13. Oktober 2009 auf und wies die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanzen zurück, damit die geforderte Parkplatzzahl korrekt festgelegt werde.

A.3 Mit GRB Nr. 1142 vom 23. September 2010 wies der Gemeinderat Schwyz die Einsprachen wiederum ab und erteilte die Baubewilligung unter Auflagen. Mit GRB Nr. 1386 vom 12. November 2010 widerrief der Gemeinderat Schwyz seinen Beschluss vom 23. September 2010, worauf das Sicherheitsdepartement die hiergegen erhobenen Beschwerden als gegenstandslos abschrieb.

A.4 Mit GRB Nr. 602 vom 29. April 2011 wies der Gemeinderat Schwyz die Einsprachen erneut ab und erteilte die Baubewilligung unter Auflagen. Der Regierungsrat hob diese Baubewilligung mit RRB Nr. 1234/2011 vom 20. Dezember 2011 auf, weil er 105 Parkplätze anstelle der 77 geplanten als

erforderlich erachtete. In seiner Beurteilung kam er zum Ergebnis, dass für das geplante Bauvorhaben von 105 erforderlichen Abstellplätzen auszugehen ist (Erw. 3.5). D. _____ reichte hierauf ein Baugesuch für eine "Projektänderung 105 statt 77 Parkplätze" ein, welches im Amtsblatt Nr. ___ vom _____ publiziert und öffentlich aufgelegt wurde. Hiergegen erhob neben einer Drittpartei auch die A. _____ innert Frist Einsprache.

B.1 Im Zusammenhang mit zwei weiteren, von Dritten ebenfalls angefochtenen Bauvorhaben der M. _____ AG (Neubau einer Wertstoffsammelstelle auf dem Grundstück KTN N. _____) und von O. _____ (Umbau/Um-nutzung der ehemaligen P. _____-Produktionshalle in ein Q. _____-Outlet auf dem Grundstück KTN R. _____), welche wie das Grundstück KTN G. _____ von D. _____ über den Knoten K. _____ erschlossen werden, hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 434 vom 24. April 2012 verlangt, dass die verschiedenen Bauvorhaben betreffend die Erteilung der Einfahrtsbewilligungen zu koordinieren seien. D. _____, M. _____ AG sowie O. _____ liessen hierauf (auf Anweisung des kantonalen Tiefbauamtes) bei der S. _____ AG, T. _____ (Sitz), ein Verkehrsgutachten erstellen, welches am 9. Dezember 2013 erstattet wurde.

B.2 Mit Verfügung vom 19. November 2014 erteilte das kantonale Tiefbauamt gestützt auf das Gutachten der S. _____ AG vom 9. Dezember 2013 die Einfahrtsbewilligung für den Neubau des Fachmarktes auf dem Grundstück KTN G. _____ unter verschiedenen Bedingungen.

Mit GRB Nr. 21 vom 9. Januar 2015 hiess der Gemeinderat Schwyz die Einsprachen Dritter teilweise gut (Disp.-Ziff. 1), diejenige der A. _____ wies er ab (Disp.-Ziff. 2), und er erteilte die Bewilligung für den Neubau des D. _____-Lebensmittelmarktes, umfassend auch die Erstellung und den Ausbau der Strassenerschliessung auf verschiedenen Grundstücken (KTN G. _____, U. _____, V. _____ [I. _____], W. _____ und X. _____), unter Auflagen und Bedingungen (Disp.-Ziff. 5 bis 8).

B.3 Gegen den GRB Nr. 21 vom 9. Januar 2015 erhob die A. _____ mit Eingabe vom 4. Februar 2015 Beschwerde beim Regierungsrat (Verfahren VB 18/2015 = Verfahren I des RRB Nr. 999/2015 sowie des vorliegend angefochtenen RRB Nr. 667/2018) mit dem Antrag auf Aufhebung der Baubewilligung samt den als Bestandteil der Baubewilligung eröffneten kantonalen Verfügungen, Planbegutachtungen und Beurteilungen.

B.4 Mit RRB Nr. 999/2015 vom 20. Oktober 2015 entschied der Regierungsrat des Kantons Schwyz, der das Verfahren VB 18/2015 mit den Verfahren VB 23/2015 (Verfahren II) sowie VB 26/2015 (Verfahren III) vereinigte, wie folgt:

1. Die Beschwerden werden gutgeheissen und die angefochtenen Beschlüsse werden aufgehoben. Die Sache wird zur neuerlichen Abklärung des Sachverhaltes und zu jeweils neuem Entscheid an die Vorinstanzen zurückgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von Fr. 3'000.-- werden zur Hälfte (Fr. 1500.--) auf die Staatskasse genommen. Zur Hälfte werden sie der Beschwerdegegnerin I, dem Beschwerdegegner II und der Beschwerdegegnerin III auferlegt (je Fr. 500.--). (...).
3. Der Beschwerdeführerin Ziff. 1 wird eine Parteientschädigung von Fr. 1000.-- zugesprochen. Den Beschwerdeführern II und den Beschwerdeführern III wird eine Parteientschädigung von jeweils Fr. 700.-- zugesprochen. Die Parteientschädigungen werden zur Hälfte auf die Staatskasse genommen (Fr. 1200.--) und zur Hälfte der Beschwerdegegnerin I, dem Beschwerdegegner II und der Beschwerdegegnerin III für ihre jeweiligen Beschwerdeverfahren auferlegt (je Fr. 400.--).

(4.-6. Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

B.5 Gegen diesen RRB Nr. 999/2015 vom 20. Oktober 2015 liess neben den beiden anderen Beschwerdeparteien des regierungsrätlichen Verfahrens (Verfahren VGE III 2015 202 und III 2015 203) auch D. _____ mit Eingabe vom 17. November 2015 beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Beschwerde erheben mit den folgenden Anträgen (Verfahren III 2015 205):

1. Es sei der Beschluss Nr. 999/2015 des Regierungsrats des Kantons Schwyz vom 20. Oktober 2015 aufzuheben und es sei der erstinstanzliche Entscheid der Gemeinde Schwyz (Gemeinderat Schwyz, Geschäft Nr. 21, Beschluss vom 9. Januar 2015) vollumfänglich zu bestätigen.
2. Eventualiter sei der Beschluss Nr. 999/2015 des Regierungsrats des Kantons Schwyz vom 20. Oktober 2015 aufzuheben und es sei die Vorinstanz anzuweisen, den erstinstanzlichen Entscheid der Gemeinde Schwyz (Gemeinderat Schwyz, Geschäft Nr. 21, Beschluss vom 9. Januar 2015) vollumfänglich zu bestätigen.
3. Subeventualiter sei das Verfahren zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz, subsubeventualiter an die Erstinstanz (Mitbeteiligte 1) zurückzuweisen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen, zzgl. MwSt. von 8 % auf der Prozessentschädigung, zu Lasten der Beschwerdegegnerin, eventualiter zu Lasten des Staates.

C. Mit VGE III 2015 202 + 203 + 205 vom 24. August 2016 (Versand am 12.9.2016) hat das Verwaltungsgericht wie folgt entschieden:

- 1.1 In Gutheissung der Beschwerden wird der angefochtene RRB Nr. 999/2015 vom 20. Oktober 2015 aufgehoben. Die Sache wird im Sinne der Erwägung-

gen (insbesondere Erw. 5.6.1 ff.) zur Neubeurteilung an den Regierungsrat zurückgewiesen.

(1.2/1.3 Kosten und Parteientschädigungen des regierungsrätlichen Verfahrens)

(2./3. Kosten und Parteientschädigungen des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens)

(4./5. Rechtsmittelbelehrung/Zustellung).

D. Mit RRB Nr. 1028/2016 vom 20. Dezember 2016 beschloss der Regierungsrat was folgt:

1. Die Beschwerden VB 18/2015, VB 23/2015 und VB 26/2015 werden insoweit gutgeheissen, als die Einfahrtsbewilligung des Tiefbauamtes vom 19. November 2014 aufgehoben und die Sache zur ergänzenden Sachverhaltsabklärung im Sinne der Erwägungen des verwaltungsgerichtlichen Urteils vom 24. August 2016 und zu neuem Entscheid an das Tiefbauamt zurückgewiesen wird. Gestützt hierauf haben die Vorinstanzen 1 und 2 über die Frage der hinreichenden verkehrsmässigen Erschliessung der koordiniert zu behandelnden Bauvorhaben D. _____ Y. _____ (Ort), Wertstoffsammelstelle und Q. _____ Outlet neu zu entscheiden. Demgemäss werden auch die Beschlüsse der Vorinstanz 1 vom 9. Januar 2015 (Geschäfte Nr. 21, Nr. 22 und Nr. 23) zusammen mit den integrierten Gesamtentscheiden der Vorinstanz II vom 25. November 2014 und vom 2. Dezember 2014 aufgehoben.

2. Für den vorliegenden Rückweisungsentscheid werden keine Verfahrenskosten erhoben und es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

(3.-5. Rechtsmittelbelehrung/Zustellung).

E. Über die von D. _____ gegen diesen RRB am 17. Januar 2017 erhobene Beschwerde entschied das Verwaltungsgericht mit VGE III 2017 8 vom 28. April 2017 wie folgt:

1. In Gutheissung der Beschwerde wird der RRB Nr. 1028/2016 vom 20. Dezember 2016 im Sinne der Erwägungen aufgehoben. Der Regierungsrat wird verpflichtet, die Sache im Sinne von Dispositiv-Ziffer 1 des VGE III 2015 202+203+205 vom 24. August 2016 sowie der Erwägungen (besonders vorstehend Erw. 3.6) selber neu zu beurteilen.

(2.-5. Kosten- und Entschädigungsfolgen; Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

F. Auf die von der A. _____ hiergegen erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten trat das Bundesgericht mit Urteil 1C_331/2017 vom 8. November 2017 nicht ein.

G. Zwischenzeitlich war das Baugesuch für ein Q. _____-Outlet auf dem Grundstück KTN R. _____ (vgl. vorstehend lit. B.1) zurückgezogen worden und das Baugesuch der AA. _____ für den Umbau und die Umnutzung des

auf dieser Parzelle bestehenden Industriegebäudes vom Gemeinderat Schwyz mit GRB Nr. 404 vom 12. Mai 2017 bewilligt worden.

H. Nach der Einholung eines Fachberichtes des kantonalen Tiefbauamtes vom 9. Februar 2018 und nach Gewährung des rechtlichen Gehörs entschied der Regierungsrat mit RRB Nr. 667/2018 vom 18. September 2018 unter Ausstand der Regierungsräte André Rüegsegger und Othmar Reichmuth wie folgt:

1. Die Beschwerden VB 18/2015 und VB 26/2015 werden abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von insgesamt Fr. 3000.-- werden den Beschwerdeführern aus VB 18/2015 und VB 26/2015 je zur Hälfte auferlegt (...).
3. Die Beschwerdeführerin aus VB 18/2015 hat der Beschwerdegegnerin und der Vorinstanz 1 jeweils eine Parteientschädigung von Fr. 1500.-- zu bezahlen.
- (4. Parteientschädigung im Verfahren VB 26/2015).
5. Das Beschwerdeverfahren VB 23/2015 wird infolge Rückzugs des Baugesuchs als gegenstandslos geworden abgeschrieben. (...).
- (6.-8. Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

I. Gegen diesen am 25. September 2018 versandten RRB lässt die A._____ mit Eingabe vom 12. Oktober 2018 (Postaufgabe am 13.10.2018) fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz erheben mit den folgenden Anträgen:

1. Der angefochtene RRB Nr. 667 vom 18.9.2018 ist aufzuheben, soweit er in der Beschluss-Ziff. 1 die Beschwerde VB 18/2015 der vorliegenden Beschwerdeführerin abweist, soweit er gemäss der Beschluss-Ziff. 2 der vorliegenden Beschwerdeführerin Verfahrenskosten über Fr. 1'500.-- auferlegt, und soweit er gemäss der Beschluss-Ziff. 3 die vorliegende Beschwerdeführerin zur Bezahlung von Parteientschädigungen von je Fr. 1'500.-- an die Beschwerdegegnerin und an den Gemeinderat Schwyz verpflichtet.

Stattdessen sind die Verfahrenskosten der Beschwerde VB 18/2015 vor dem Regierungsrat dem Gemeinderat Schwyz und die D._____ je hälftig aufzuerlegen und sind der Gemeinderat Schwyz sowie die D._____ zu verpflichten, für das Beschwerdeverfahren VB 18/2015 vor dem Regierungsrat der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von je Fr. 1'500.-- zu bezahlen.

2. Mit der Gutheissung der vorliegenden Beschwerde sind zudem folgende angefochtenen Beschlüsse ersatzlos, eventualiter mit Rückweisung an den Gemeinderat Schwyz und an die kantonalen Ämter zur Neubeurteilung, aufzuheben:

Der Beschluss des Gemeinderates Schwyz vom 9.1.2015 betreffend Baubewilligung und Neubeurteilung Einfahrtsbewilligung für den Neubau D._____ Lebensmittelmarkt, I._____, Y._____, sowie die darin

als Bestandteil der Baubewilligung eröffneten kantonalen Verfügungen, Planbegutachtungen und Beurteilungen, nämlich:

- a) Verfügung des kantonalen Tiefbauamtes vom 19.11.2014 betreffend Einfahrtsbewilligung;
 - b) Verfügung des Amtes für Militär, Feuer- und Zivilschutz, Abteilung Brandschutz und Störfallvorsorge, vom 18.12.2007 betreffend die Brandschutzbewilligung Nr. 1.1571;
 - c) Planbegutachtung des Amtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit vom 21.1.2008 betreffend Arbeits- und Unfallversicherungsgesetz, Umweltschutzgesetz (USG) sowie Luftreinhalte- (LRV) und Lärmschutz-Verordnung (LSV);
 - d) Beurteilung des Amtes für Umweltschutz vom 3.1.2008 gemäss Umweltschutzgesetz (USG) bzw. Technischer Verordnung über Abfälle (TVA);
 - e) Beurteilung des Amtes für Umweltschutz vom 22.7.2010;
 - f) Beurteilung des Amtes für Umweltschutz vom 11.6.2012;
 - g) Planbegutachtung des Lebensmittelinspektorates vom 18.12.2007 betreffend Lebensmittelrecht;
 - h) Stellungnahme des Amtes für Wald und Naturgefahren vom 4.4.2012,
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Vorinstanzen und der Beschwerdegegner.

J. Unter Verweis auf den angefochtenen Entscheid beantragt das Sicherheitsdepartement mit Schreiben vom 23. Oktober 2018 die Abweisung der Beschwerde. Das ARE verzichtet mit Eingabe vom 25. Oktober 2018 auf eine ausdrückliche Antragsstellung. Das Amt für Umweltschutz (AFU) teilt am 26. Oktober 2018 seinen Verzicht auf eine Stellungnahme mit. Der Gemeinderat Schwyz lässt mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 ebenfalls seinen Verzicht auf eine einlässliche Vernehmlassung samt konkreter Antragsstellung mitteilen. Das Tiefbauamt beantragt vernehmlassend am 31. Oktober 2018 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde, soweit darauf überhaupt einzutreten sei. Ebenso beantragt die Beschwerdegegnerin mit Vernehmlassung vom 26. November 2018 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei, und die Bestätigung des angefochtenen RRB, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführerin.

K. Die Beschwerdeführerin hält replizierend am 21. Dezember 2018 an den mit der Beschwerde gestellten Anträgen fest. Ebenso hält die Beschwerdegegnerin mit Duplik vom 21. Januar 2019 an den mit der Vernehmlassung gestellten Anträgen fest.

L. Am 6. Februar 2019 reicht die Beschwerdeführerin eine Beschwerde-Triplik ein. Das AFU teilt am 11. Februar 2019 seinen Verzicht auf eine weitere Stel-

lungnahme mit. Am 28. Februar 2019 reicht die Beschwerdegegnerin eine Stellungnahme ein, wozu sich die Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 20. März 2019 äussert.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1.1 Das Baugrundstück liegt im östlichen Teil der Industriezone, welche durch die Umfahrungsstrasse AB. _____ in einen östlichen und westlichen Bereich geteilt wird, während die Baugrundstücke der beiden anderen (ursprünglichen) Beschwerdeführer im westlichen Teil liegen. Dies hat unterschiedliche Erschliessungen zur Folge. Die Zu- und Wegfahrt zum D. _____-Lebensmittelmarkt soll einerseits über eine Einbahn ab der Umfahrungsstrasse AB. _____ und andererseits über eine kombinierte Ein-/Ausfahrt bei der I. _____ (Strasse) erfolgen. Die beiden anderen Baugrundstücke werden über den J.-weg erschlossen (vgl. vorstehend Ingress lit. A.1 und B.1). Gemeinsam ist den drei Bauvorhaben, dass die Erschliessung – im Falle des Bauvorhabens der Beschwerdegegnerin teils, im Falle der beiden anderen Bauvorhaben vollständig – über die I. _____ (Strasse) erfolgt, was Auswirkungen auf den AC. _____-Kreisel sowie die beiden Knoten I. _____ (Strasse)/J.-weg und I. _____ (Strasse)/Einmündung D. _____ (L. _____-Areal) hat.

Bei einer Verkaufsfläche von rund 1'200 m² und einem Bedarf von jeweils acht Kunden- und zwei Personalparkfeldern pro 100 m² Verkaufsfläche ermittelt sich für den D. _____-Lebensmittelmarkt ein Parkplatzbedarf von total 120 Parkfelder (96 + 24). Da jedoch nicht 24 Personen gleichzeitig arbeiten, rechtfertigt sich ein Verzicht auf einen Teil der Angestelltenparkplätze. Entsprechend wurden 105 Parkplätze als genügend erachtet (vgl. vorstehend Ingress lit. A.4; Verkehrsgutachten der S. _____ AG [S. _____] vom 23.1.2012 S. 2 f. Ziff. 3 mit Hinweis auf den RRB Nr. 1234/2011 vom 20.12.2011).

1.1.2 Strittig im bisherigen Verfahren war namentlich die verkehrsmässige Erschliessung bzw. ob trotz des zu erwartenden (Mehr-)Verkehrs von einer genügenden Verkehrsqualität der betroffenen Einmündungen (Knoten) ausgegangen werden kann.

Zur Beurteilung dieser Frage waren im Verlaufe des Baubewilligungsverfahrens (bis zum VGE III 2015 202+203+205 vom 24.8.2016 nachstehend: VGE 2015) verschiedene Gutachten erstellt worden (Verkehrsgutachten der S. _____ vom 19.4.2006; ergänzendes Verkehrsgutachten vom 9.9.2006; Verkehrssimulation der S. _____ vom 29.11.2007; zusammenfassender Bericht der S. _____ vom 11.3.2008 zu den verkehrstechnischen Untersuchungen; Verkehrsgutachten der S. _____ vom 15.4.2011; Verkehrsgutachten der S. _____ vom 5.5.2011; Verkehrsgutachten der S. _____ vom 23.1.2012;

Verkehrsgutachten der S._____ vom 9.12.2013; vgl. VGE 2015 Erw. 5.1.1 ff.).

1.1.3 Das Verwaltungsgericht wies im VGE 2015 (Erw. 5.6.2) auf die folgenden unterschiedlichen Datengrundlagen der Verkehrsgutachten hin (bezogen auf die Spitzenstunden; SA=Samstag, WT=Werktag, NV=Neuverkehr, WEG=Wegfahrt, STR= AD._____ [wegfallende Fahrten]):

Gutachten (Jahr)	D.____ Fahrten	Parzelle X.____ Fahrten	Wertstoffs. Fahrten	Q.____ Outlet Fahrten	andere Projekte Fahrten
2006	je 120	je 40	---	---	---
2007	je 95 (je 57 NV)	je 32	---	---	---
15.04.11	127 SA/WEG		je 20 WT je 60 SA	---	---
05.05.11	127 WEG			je 30 - 26 STR	---
23.01.12	je 95 (je 57 NV)	je 32	---	---	---
09.12.13	je 72 (je 49 NV)		0 WT je 60 SA	je 20 WT - 26 STR	

Weiter führte das Verwaltungsgericht unter anderem aus, das Tiefbauamt habe die jeweiligen Gutachten im Wesentlichen als plausibel erachtet. Diese weitgehend übereinstimmenden Beurteilungen von Gutachten, welche zeitlich nicht weit auseinanderlügen, indessen auf verschiedenen Datengrundlagen basierten, bedeuteten implizit, dass das vorangegangene jeweilige Gutachten zu Unrecht ebenfalls bereits als plausibel o.ä. erachtet worden sei. Eine diesbezügliche vergleichende Auseinandersetzung mit den verschiedenen Gutachten und deren Datenbasen seitens des Tiefbauamtes sei nicht erfolgt bzw. jedenfalls nicht aktenkundig (Erw. 5.6.4). Eine (bisherige) inhaltliche Beurteilung der verschiedenen Gutachten durch den Regierungsrat habe sich erübrigt, weil die jeweiligen Verwaltungsbeschwerden aus anderen Gründen gutgeheissen und zur Neuurteilung zurückgewiesen worden seien. Die Anordnung eines neuen Gutachtens könne sich erst dann rechtfertigen, wenn sich die vorbestehenden Gutachten in ihrer Gesamtheit als untauglich für eine schlüssige Beantwortung der Erschließungsfrage(n) erwiesen hätten (Erw. 5.6.5). Das aktuellste Gutachten vom 9. Dezember 2013 (nachstehend Gutachten 2013) basiere auf gegenüber den früheren Gutachten klarerweise tieferen mutmasslichen Verkehrsbewegungen und komme zu Qualitätsstufen von C und D in den Spitzenstunden werktags und samstags. Dieses Ergebnis mit der positiven Beantwortung der Leistungsfähigkeit des Knotens stehe in einer nicht übersehbaren Diskrepanz zu den früheren Beurteilungen und sei in einen Zusammenhang mit der Frage betreffend die angenommene (erheblich reduzierte) Datenbasis zu stellen. Mit Blick auf den Kno-

ten I. _____ (Strasse)/J.-weg betreffe diese Diskrepanz namentlich die um einen Drittel reduzierten Fahrten des Q. _____-Outlets. Des Weiteren sei davon auszugehen, dass auch die Fahrzeuge der "AD. _____" inskünftig Parkplätze benötigten. Diese Fahrten könnten nur (ganz oder teils) ausser Acht gelassen werden, wenn erstellt sei, dass alternative Parkplätze zur Verfügung stünden, welche nicht über den J.-weg erschlossen würden. Hinzu komme, dass die Wertstoffsammelstelle auch einige Verkehrsbewegungen (Wegfahrten) nach der offiziellen Schliessung um 17.00 Uhr generieren könnte. Was den Lebensmittelmarkt D. _____ anbelange, betreffe dies sowohl die reduzierten Fahrten insgesamt wie auch den entsprechend reduzierten Neuverkehr, während eine mutmassliche Verkehrsbelastung seitens der Parzelle X. _____ nicht (mehr) zu berücksichtigen sei. Es dränge sich mithin insgesamt der Schluss auf, dass bereits geringfügige Erhöhungen der angenommenen Verkehrsbewegungen die Verkehrsqualitätsstufe entscheidend negativ beeinflussten (Erw. 5.6.6).

Bei der in Würdigung der aktenkundigen Gutachten von der Vorinstanz (unter allfälligem Einbezug des Tiefbauamtes als Fachbehörde sowie unter Wahrung des rechtlichen Gehörs der Verfahrensparteien) vorzunehmenden (Neu-) Beurteilung werde auch der angesprochenen Einschätzung der S. _____-Gutachter aus dem Jahre 2006, wonach die Verkehrsqualität des Knotens I. _____ (Strasse)/ J.-weg bereits damals als ungenügend erachtet und Alternativen empfohlen worden seien, ein besonderes Augenmerk zu schenken sein (Erw. 5.6.7). Ergebe sich aufgrund dieser (Neu-)Beurteilung, dass die Verkehrsqualität des Knotens I. _____ (Strasse)/ J.-weg allein infolge des durch die dortigen beiden Bauvorhaben (d.h. im westlich der AB. _____ gelegenen Teil der Industriezone) erzeugten (Mehr-)Verkehrs keine genügende Qualitätsstufe mehr erreiche, könne die Baubewilligung für jene Bauvorhaben mit der vorgesehenen Erschliessung nicht erteilt werden. Indessen bedeute dies grundsätzlich noch nicht, dass die beiden Bauvorhaben auf dem Weg über eine bereits 2006 angesprochene Erschliessungsalternative nicht bewilligungsfähig werden könnten; in diesem Fall sei die bereits 2006 erwähnte alternative Erschliessung zu prüfen. Das Gleiche habe zu gelten, falls eine ungenügende Verkehrsqualität beim Knoten I. _____ (Strasse)/ J.-weg nur durch den (Mehr-)Verkehr aller drei Bauvorhaben (d.h. unter Einschluss desjenigen von D. _____) resultiere. In diesem Fall lasse es sich grundsätzlich nicht vertreten, die Baubewilligung für D. _____, welche die Erschliessung durch ein Einbahnregime offensichtlich bereits optimiert habe, zu verweigern. Das von D. _____ erzeugte Verkehrsaufkommen führe einerseits nicht zu einer (direkten) Belastung des J.-wegs, sondern habe nur indirekt – wie der gesamte übrige Verkehr auf der I. _____ (Strasse) – Auswirkungen auf den Knoten I. _____ (Strasse)/ J.-weg; andererseits bestehe offensichtlich

grundsätzlich auch die erwähnte (realistische) Erschliessungsalternative für die beiden anderen Bauvorhaben (bzw. das gesamte fragliche Industriegebiet westlich der AB. _____). Sei allenfalls bereits das von D. _____ generierte Verkehrsaufkommen alleine (unbesehen des von den beiden anderen Bauvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommens) für eine ungenügende Qualitätsstufe beim Knoten I. _____ (Strasse)/ J.-weg verantwortlich (wovon indessen nicht auszugehen sei), sei er nicht bewilligungsfähig. Erweise sich die Verkehrsqualität des Knotens I. _____ (Strasse)/ J.-weg allenfalls nur in der abendlichen Spitzenstunde als ungenügend und lasse sich die Qualitätsstufe genügend durch eine zeitliche Beschränkung des Verkehrs seitens der Wertstoffsammelstelle herstellen, dürften sich die drei Bauvorhaben unter der bereits in Betracht gezogenen Auflage entsprechender Öffnungszeiten gegebenenfalls als bewilligungsfähig erweisen (Erw. 5.6.8). Die Anordnung eines neuen Gutachtens könne sich erst rechtfertigen, wenn sich die bestehenden Gutachten für die dargelegte Beurteilung als untauglich erwiesen (Erw. 5.6.9). Der Regierungsrat werde – unter Einbezug des Tiefbauamtes als Fachbehörde und unter Gewährung des rechtlichen Gehörs der Parteien – die bereits aktenkundigen Gutachten einer differenzierten (vergleichenden) Beurteilung unter Würdigung des zugrunde gelegten Zahlenmaterials zu unterziehen haben. Ergebe die Beurteilung, dass eines oder alle der drei Bauvorhaben mit den vorgesehenen (Strassen-)Erschliessungen rechtsgenügend erschlossen seien, werde die Vorinstanz die weiteren, bis anhin nicht geprüften Rügen der jeweiligen Beschwerdeführer im vorinstanzlichen Verfahren zu prüfen haben (Erw. 5.7).

1.1.4 Mit VGE III 2017 8 vom 28. April 2017 (Erw. 3.4) hielt das Verwaltungsgericht zudem fest, dass den Veränderungen der Verkehrsbewegungen infolge des Rückzugs des Baugesuchs Dritter (betreffend Q. _____-Outlet) Rechnung zu tragen sei.

1.2 Der Regierungsrat erwog im angefochtenen Entscheid unter anderem, die Baubewilligung könnte nicht mit der Begründung verweigert werden, das Bauvorhaben widerspreche dem lediglich behördenverbindlichen Richtplan (Erw. 8.2). Aus dem Fachbericht des Tiefbauamtes vom 9. Februar 2018 sowie einem von der S. _____ beantworteten Fragenkatalog der Beschwerdegegnerin vom 14. Mai 2018 ergebe sich, dass das Gutachten 2013 den früheren Gutachten nicht widerspreche; vielmehr würden die früheren Gutachten gestützt auf aktuellere Datengrundlagen, verbesserte Auswertungsmethoden und der Nichtberücksichtigung der hypothetischen Restnutzung entsprechend aktualisiert und präzisiert. Zudem seien das Projekt als auch die Fragestellungen in den verschiedenen Gutachten nicht deckungsgleich und hätten sich im Laufe der Zeit

verändert, was die vom Verwaltungsgericht festgestellten Unterschiede und Abweichungen zwischen den verschiedenen Gutachten erkläre (Erw. 9.5). Auf die Einholung eines neuen Gutachtens/Obergutachtens könne verzichtet werden (Erw. 10.5 und Erw. 21). Die Annahme des verursachten Verkehrsaufkommens durch D._____ in der Abendspitzenstunde sei nicht zu beanstanden (Erw. 16.1 ff.).

Die weiteren Rügen der Beschwerdeführerin seien unbegründet. Der Gegenstand der Baubewilligung sei klar umrissen (Erw. 12.1). Die notwendige Einfahrtsbewilligung in die I._____ (Strasse) sei vom Tiefbauamt erteilt worden (Erw. 12.1). In dieser Einfahrtsbewilligung werde auch die Bewilligungspflicht der notwendigen Verkehrsanordnungen festgehalten (Erw. 12.2). Die D._____ AG sei rechtmässig in die Rechtsstellung der D._____ GmbH eingetreten (Erw. 13.1). Nach § 94 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; SRSZ 400.100) vom 14. Mai 1987 seien grundsätzlich die gesetzlichen Grundlagen im Zeitpunkt der Einreichung des Baugesuchs massgebend. Das Fehlen eines Gesamtscheides ARE stelle daher keinen Mangel dar; die zuständigen Ämter hätten die jeweils erforderlichen Bewilligungen erteilt. Sämtliche kantonalen und kommunalen Bewilligungen seien gemeinsam, d.h. koordiniert, erlassen worden; formell sei das Koordinationsgebot eingehalten. Da keine Widersprüche zwischen den einzelnen Verfügungen ersichtlich seien, sei das Koordinationsgebot auch in materieller Sicht eingehalten. Für die materiell und formell koordinierte Anwendung des Rechts sei für das unter Geltung des alten Rechts eingereichte Baugesuch die Standortgemeinde zuständig gewesen (Erw. 14.1 f.). Die hypothetische Restnutzung der Parzelle KTN X._____ sei bei der Einfahrtsbewilligung nicht zu berücksichtigen (Erw. 15). Das AFU habe die geforderten Abklärungen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung im Sinne von Art. 4 der Luftreinhalteverordnung (LRV; SR 814.318.142.1) vom 16. Dezember 1985 vorgenommen; die entsprechende Auflage sei in Disp.-Ziff. 7 der Baubewilligung aufgenommen worden (Erw. 17.2). Auch wenn die Parkplatzfläche grösser sei als für die 105 Parkplätze erforderlich, dürfe davon ausgegangen werden, dass kein Missbrauch betrieben werde; dies sei auch kontrollierbar (Erw. 18). Der Y._____ - Markt könne wegen seiner Grösse nicht mit dem Lebensmittelmarkt D._____ verglichen werden, womit auch keine rechtsungleiche Behandlung (mit Bezug auf die En-passant-Fahrten) bestehe (Erw. 19). Die Bewilligungsvoraussetzungen seien erfüllt unabhängig vom AE._____ -Vollanschluss und Anpassungen bei der I._____ (Strasse)/ AF._____ (Strasse) (Erw. 20). Das Tiefbauamt habe sich mit dem von der Beschwerdeführerin eingereichten Verkehrsgutachten der AG._____ GmbH auseinandergesetzt. Dieses Gutachten habe auf Vergleichszahlen städtischer Gebiete aus dem Raum Kloten abgestellt; die Kenn-

werte des S. _____-Gutachtens, welches auf vergleichbare D. _____-Fachmärkte in Grenchen und Stans abstelle, erscheine als realistisch (Erw. 21).

1.3 Die Beschwerdeführerin macht namentlich geltend, der Regierungsrat hätte auch die Anordnung eines neuen Gutachtens prüfen müssen; eines solchen hätte es auch bedurft. Was das Gutachten 2013 anbelange, beinhalte die Beurteilung des Regierungsrats und des Tiefbauamts zahlreiche falsche Ermessenshandhabungen und falsche Sachverhaltsfestlegungen, wobei es sich sogar um Ermessensüberschreitungen und Ermessensmissbräuche handle (Beschwerde S. 14 f. Ziff. 3.1).

Die Verkehrszahlen stammten aus dem Jahre 2010 und seien mittlerweile nach acht Jahren veraltet. Beim AC. _____-Kreisel sei eine automatische Zählstelle Nr. 4 installiert, welche aktuelle Zahlen liefere. Die Messungen einer Zunahme um rund 0.4% bei dieser Messstelle zwischen 2010 und 2013 sei mittlerweile auch veraltet. Die Annahme einer jährlichen Zunahme von nur 0.5% gemäss dem parteilichen Fragenkatalog der Beschwerdegegnerin stehe im unheilbaren Widerspruch zur mit neuesten Verkehrszahlen im Sommer 2017 publizierten Gesamtverkehrsstrategie 2040 des Regierungsrates, erarbeitet durch das kantonale Tiefbauamt, welche von einer jährlichen Zunahme von 0.86% bis 1.53% ausgehe, und dies unter Ausklammerung des kommunalen Binnenverkehrs. Ausdrücklich miterfasst von diesen Zahlen seien die I. _____ (Strasse) in Y. _____ und der AC. _____-Kreisel (Beschwerde S. 15 ff. Erw. 3.2 ff.; vgl. Replik S. 8 ff. Ziff. 5.5 f.; S. 15 f. Ziff. 6.6). Ein korrektes Verkehrsgutachten käme zum Resultat, dass sich der AC. _____-Kreisel als nicht genügende Erschliessung erweise mit ungenügender Verkehrsqualitätsstufe (Beschwerde S. 17 unten; S. 28 Ziff. 4.10.5).

Verfälscht würden im Gutachten 2013 auch die Zahlen hinsichtlich der Parkplätze der AD. _____ AG. Im angefochtenen Beschluss würden diese Zahlen ausser Acht gelassen (Beschwerde S. 18 f. Ziff. 3.5; Replik S. 17 Ziff. 6.7). Falsch, aktenwidrig und widersprüchlich sei es auch, wenn das Tiefbauamt und mit ihm der Regierungsrat aufgrund des Rückzugs des Baugesuchs für das Q. _____-Outlet von gegenüber dem Gutachten 2013 nochmals reduzierten Zahlen ausgehe, da aus dem Q. _____-Outlet in den Abendspitzenstunden nur je 20 Zu- und Wegfahrten resultiert hätten und nicht 61. Die Fahrten in den Abendspitzenstunden seien neu anzahlmässig grösser als früher (gemäss Gutachten 2013) (Replik S. 16 f. Ziff. 6.7).

Änderungen am Bauprojekt, welche die Differenzen zwischen den Gutachten belegen könnten, habe es nicht gegeben (Beschwerde S. 19 Ziff. 3.6).

Die Richtigkeit der 40%-En-passant-Fahrten werde bestritten. Schwyz habe insgesamt sechs Ein- und Ausfahrtachsen. Es widerspreche sämtlichen Messungen, dass 40% aller Fahrtenbewegungen in und über die Gemeinde Schwyz auf den AC. _____-Kreisel entfallen sollten. Diese En-passant-Fahrten dürften höchstens bei 10% bis 15% angesetzt werden (Beschwerde S. 19 f. Ziff. 3.7; vgl. Replik S. 18 Ziff. 6.8; Triplik S. 4 f. Ziff. 4.1 und S. 6 ff. Ziff. II.1).

Bezüglich der angeblichen Vergleichsfilialen in Grenchen und Stans fehlten jegliche Unterlagen. Tatsache bleibe, dass die Beschwerdegegnerin die prognostizierten Fahrten in den Spitzenstunden ohne Grund von 120/127 auf nur noch 72 Fahrten, davon angeblich nur 49 Neuverkehrsfahrten, reduziert habe (Beschwerde S. 21 Ziff. 3.8).

Bereits im regierungsrätlichen Verfahren sei auf den Widerspruch zu den umweltschutzrechtlichen Vorschriften zu verkehrsintensiven Einrichtungen gemäss dem Richtplan-Geschäft B-7 hingewiesen worden. Die Auffassung des Verwaltungsgerichts (VGE 2015 Erw. 3.5), auf welche sich der Regierungsrat beziehe (angefochtener Beschluss Erw. 8.1), dass der nur behördenverbindliche Richtplan auf das vorliegende Baugesuch nicht anwendbar sei, sei falsch. Wenn der Regierungsrat gleichzeitig die von ihm selber aufgehobene Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen vom 14. Juni 2006/10. Dezember 2013 für nicht mehr anwendbar erkläre, bestehe eine Regelungslücke, was nicht sein könne (Beschwerde S. 21 f. Ziff. 4.1; vgl. Triplik S. 17 ff. Ziff. 3.1 f.). Die Baubewilligung sei auch deshalb aufzuheben, weil in ihr noch auf die alte regierungsrätliche Weisung für verkehrsintensive Einrichtungen verwiesen werde, obwohl nun das Richtplangeschäft B-7 anzuwenden sei (Beschwerde S. 28 Ziff. 4.11).

In den früheren Beschlüssen sei verneint worden, dass es sich beim Bauvorhaben des D. _____ um eine verkehrsintensive Einrichtung handle, während unbestritten geblieben sei, dass bei verkehrsintensiven Einrichtungen aus umweltschutzrechtlichen Gründen die gestützt auf § 11 Abs. 2 der Vollzugsverordnung zum Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz (VVzUSG; SRSZ 711.111) vom 3. Juli 2001 und in Ausführung der LRV und des Massnahmeplans Luftreinhaltung erlassene Weisung einzuhalten sei. Zwischenzeitlich gelte bezüglich verkehrsintensiver Einrichtungen neu als umweltschutzrechtlicher Vollzug des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) vom 7. Oktober 1983 und der LRV das seit 24. Mai 2017 in Kraft stehende Richtplan-Geschäft B-7. Hierauf werde in allen Merkblättern verwiesen. Gemäss konstanter Rechtsprechung des Bundesgerichts gelangten die umweltschutzrechtlichen Bestimmungen dieses Richtplangeschäfts B-7 aufgrund des entsprechenden öffentlichen Interesses sofort und zwingend auf alle Baugesuche zur Anwendung, welche noch

nicht rechtskräftig bewilligt seien (Beschwerde S. 22 ff. Ziff. 4.2 ff. mit Hinweis u.a. auf BGE 139 II 480 Erw. 4.2). Wenn die Richtplanvorschriften nicht eingehalten würden, müsse das Tiefbauamt auch die Einfahrtsbewilligung verweigern (Beschwerde S. 25 Ziff. 4.5).

Das Bauvorhaben falle unter die mittelgrossen verkehrsintensiven Einrichtungen gemäss Richtplangeschäft B-7.1 lit. e. Es fehle auch an der erforderlichen expliziten Bezeichnung dieser ausserhalb des Kern- und Zentrumsgebiets gelegenen mittelgrossen verkehrsintensiven Einrichtung in der kommunalen Nutzungsplanung gemäss Richtplangeschäft B-7.2 lit. b. Die Zuständigkeit für die Beurteilung der Frage, ob das Bauvorhaben die Standortkriterien gemäss dem Richtplangeschäft B-7.3 einhalte, liege einzig und allein beim Gemeinderat, der dies bis heute noch nicht geprüft habe (Beschwerde S. 25 f. Ziff. 4.6 ff.; Replik S. 7 Ziff. 4.2, vgl. Replik S. 19 ff. Ziff. 6.9). Das Bauvorhaben halte die Standortkriterien jedoch nicht ein. Der D. _____-Lebensmittelmarkt biete Güter für den täglichen Bedarf an und müsse daher im oder am Siedlungsschwerpunkt liegen, was nicht der Fall sei. Ebenso handle es sich bei der eingeschossigen Baute nicht um eine bodensparende Überbauung. Es fehle auch eine OeV-Erschliessung und eine attraktive Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr (Beschwerde S. 27 f. Ziff. 10).

Von Anfang an sei die fehlende Koordination und das Fehlen eines kantonalen Gesamtentscheides gerügt worden. Der Regierungsrat übersehe den Widerspruch der kantonalen Ämter bezüglich der Anwendung des Richtplangeschäfts B-7. Dieses sei laut dem ARE, das nie zur Stellungnahme aufgefordert worden sei, sofort anwendbar (Beschwerde S. 29 Ziff. 5; vgl. Replik S. 5 Ziff. 3.2).

Schliesslich könne das Bauvorhaben auch nur ausgeführt werden, wenn die Verkehrsanordnungen mit den neuen Signalisationen ebenfalls rechtskräftig bewilligt worden seien. Es wäre zwingend nötig gewesen, entweder die Verkehrsanordnungen und Signalisationen gleichzeitig mit dem Baugesuch auszuschreiben oder aber die Baubewilligung mit einer Suspensivbedingung betreffend bewilligte Verkehrsanordnungen und Signalisationen zu verknüpfen (Beschwerde S. 29 f. Ziff. 6; vgl. Replik S. 7 Ziff. 4.3 und S. 12 Ziff. 5.7).

2.1 Die Beschwerdegegnerin bestreitet die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin.

Als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit dient in der Praxis die räumliche Distanz zum umstrittenen Bauvorhaben. Sie wird bei Nachbarn, die in einer Distanz bis zu 100 Metern von einem Bauprojekt wohnen, regelmässig bejaht. Es handelt sich bei dieser Entfernung allerdings nicht um einen verbindli-

chen Wert; vielmehr ist die Beschwerdelegitimation auch für weiter entfernt lebende Personen zu bejahen, sofern sie mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit von Immissionen der projektierten Anlage betroffen sein werden (BGE 136 II 281 Erw. 2.3; Bundesgerichtsurteile 1C_346/2011 vom 1.2.2012 Erw. 2.3 und 2.4, in: URP 2012 692; 1C_198/2012 vom 26.11.2012; z.B. Lärm, Staub, Gerüche, Erschütterungs-, Licht- oder andere Einwirkungen, vgl. Aemisegger/Haag, Kommentar RPG, Art. 33 Rz. 39; R. Wiederkehr, Die materielle Beschwer von Nachbarinnen und Nachbarn sowie von Immissionsbetroffenen, in: ZBI 2015 S. 347 ff.).

Die Beschwerdeführerin ist Eigentümerin des Grundstückes KTN Z. _____ (26'642 m²), welches nur durch die AB. _____ (Strassenparzelle KTN U. _____; 22'021 m², im Eigentum des Kantons) von der Bauliegenschaft der Beschwerdegegnerin getrennt in einer Entfernung von rund 50 m liegt. Ihre Beschwerdelegitimation ist daher ohne weiteres zu bejahen. Aufgrund des bisherigen Verfahrensganges (vgl. vorstehend Ingress, insbesondere lit. A.1, A.3, B.1, B.4, D., E.) kann die Beschwerdeführung nicht als rechtsmissbräuchlich taxiert werden. Nachdem auch die übrigen Entscheidungsvoraussetzungen unbestreitbar gegeben sind (§ 27 Abs. 1 VRP), ist auf die Beschwerde einzutreten.

2.2 Soweit die Beschwerdeführerin rügt, VGE III 2017 8 vom 28. April 2017 sein unrechtmässig (Beschwerde S. 5-14 Ziff. II.1 ff.; vgl. Replik S. 6 f. Ziff. 4.1 f., S. 8 Ziff. 5.2, u.w.), gilt Folgendes:

Die mit der Rückweisung befasste Instanz ist an die rechtliche Beurteilung des Rückweisungsentscheids des Verwaltungsgerichts gebunden. Uneinheitlich ist hingegen die Praxis zur Frage, ob auch für die rückweisende Instanz eine Bindungswirkung entsteht in dem Sinne, dass sie im Falle eines erneuten Weiterzuges an ihre im ersten Rechtsgang vertretene Auffassung gebunden ist. Die Selbstbindung setzt indes voraus, dass die Grundlagen des Rückweisungsentscheids unverändert geblieben sind (Donatsch, in: Kommentar VRG, § 64 N 19 ff.; besonders N 23 f.). Von einer grundsätzlichen Bindungswirkung geht auch das Verwaltungsgericht des Kantons St. Gallen aus (vgl. Urteil B 2012/69+70 vom 19.12.2013 Erw. 4.2.1).

Gemäss der Praxis des Bundesgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts ist die Rechtsmittelbehörde an die entscheidungswesentlichen Erwägungen im Rückweisungsentscheid gebunden. Ausnahmen sind indes allenfalls zuzulassen, wenn andernfalls das Ergebnis höchst stossend wäre (Kölz/Häner/Bertschi, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 3. Aufl., Zürich 2013, Rz. 1158). Nach der Rechtsprechung zur Bindungswirkung bundesgerichtlicher Rückweisungsentscheide ergibt sich die Tragweite der

Bindung von Gerichten und Parteien an die erste Entscheidung aus der Begründung der Rückweisung, die den Rahmen sowohl für die neuen Tatsachenfeststellungen als auch für die neue rechtliche Begründung vorgibt (BGE 135 III 334 Erw. 2; Bundesgerichts-urteil 1C_454/2012 vom 28.3.2013 Erw. 3.2). Von der Beurteilung im Rückweisungsentscheid kann abgewichen werden, wenn seit dem Rückweisungsentscheid eine Rechts- oder Praxisänderung erfolgte oder eine (bis dahin ungeklärte) Rechtsfrage vom Bundesgericht abweichend beurteilt worden ist, sodass der verwaltungsgerichtliche Entscheid im Falle eines Weiterzugs absehbar aufgehoben würde (Donatsch, a.a.O., § 64 N 24).

Für das Verwaltungsgericht besteht – auch unter Berücksichtigung der Vorbringen der Beschwerdeführerin – kein Anlass, auf den VGE III 2017 8 vom 28. April 2017 zurückzukommen und von den dortigen Erwägungen abzuweichen. Aus dem von der Beschwerdeführerin verschiedentlich angeführten (z.B. Replik S. 14 f. Ziff. 6.5), in VGE III 2017 8 vom 28. April 2017 nicht thematisierten Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG ("Das kantonale Recht gewährleistet die volle Überprüfung durch wenigstens eine Beschwerdebehörde"), lässt sich nichts Anderes ableiten. Diese Bestimmung verbietet es der Rechtsmittelinstanz nicht, nicht gerügte Fehler in einem angefochtenen Entscheid zu ermitteln, das Recht von Amtes wegen anzuwenden und auch den Sachverhalt frei zu überprüfen (vgl. Thurnherr, in: FHB Öffentliches Baurecht, Rz. 8.28). Die freie Überprüfung des Sachverhaltes muss auch – dem Untersuchungsgrundsatz gemäss – ergänzende Sachverhaltsabklärungen und Beweiserhebungen, so auch die Einholung von Auskunftsberichten anderer Behörden und Amtsstellen oder Gutachten von Sachverständigen (§ 24 Abs. 1 lit. a und e VRP), miteinschliessen. Ebenso lässt sich aus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nichts Anderes ableiten. Im BGE 133 II 292 (Würenlos) hat das Bundesgericht im Zusammenhang mit dem Baugesuch für eine Sportanlage die Sache ans Verwaltungsgericht des Kantons Aargau (und nicht etwa an die kommunale Bewilligungsbehörde oder das Baudepartement als verwaltungsinterne Beschwerdeinstanz) zurückgewiesen und das Gericht angewiesen, ein (vorhandenes) zweites Gutachten zu Rate zu ziehen oder ein zusätzliches Gutachten einzuholen.

2.3.1 Im VGE 2015 (Erw. 3.5) hat das Verwaltungsgericht bereits ausgeführt, Richtpläne seien nur behördenverbindlich (Art. 9 Abs. 1 RPG). Der Richtplan sei kein Gesetz: er schaffe keine für die Allgemeinheit verbindlichen Rechte und Pflichten und könne keine Rechtsgrundlage für Verwaltungsakte bilden (mit Hinweis auf Waldmann/Hänni, Kommentar zum RPG, Bern 2006, Art. 9 Rz. 4; Gossweiler, in: Baumann et al., Kommentar zum Baugesetz des Kantons

Aargau, Bern 2013, Vorbem. zu §§ 8 f. N 117; vgl. RRB Nr. 738 vom 11.6.2002 und Nr. 568 vom 30.4.2003 betr. Bericht zum überarbeiteten kantonalen Richtplan: Erläuterungen und Grundlagen, A. 1.: "der Richtplan schafft kein neues Recht"). Der Beschwerdeführerin (gleich der damaligen Beschwerdegegnerin Ziff. 14) könne daher nicht gefolgt werden, wenn sie den neuen Richtplan bzw. dessen Richtplantext B-7 betreffend verkehr-intensive Einrichtungen direkt angewendet wissen wolle. Zudem bestimme der Richtplantext B-7.2 lit. b, dass die Standorte von mittelgrossen verkehr-intensiven Einrichtungen (d.h. Einrichtungen mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche oder mehr als 60 Parkplätzen), wozu das Bauprojekt der Beschwerdeführerin Ziff. 3 zu zählen sei, entweder beim ersten diesbezüglichen Baugesuch oder spätestens bei der nächsten Gesamtrevision der Ortsplanung zu bestimmen seien. Die Formulierung "beim ersten diesbezüglichen Baugesuch" deute darauf hin, dass nicht von der allgemeinen übergangsrechtlichen Norm gemäss § 94 PBG abzuweichen sei, gemäss dessen Abs. 1 das PBG "unter Vorbehalt von Abs. 2 auf alle Baugesuche Anwendung [findet], die nach dem Inkrafttreten eingereicht werden". Selbst ohne gesetzliche Übergangsbestimmung bestünde kein Anlass, vom Grundsatz abzuweichen, wonach beim Fehlen einer gesetzlichen übergangsrechtlichen Regelung "Rechtsänderungen nach dem erstinstanzlichen Entscheid nur dann berücksichtigt werden, wenn die Rechtsänderung auch einen Widerruf rechtfertigen würde" (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich 2010, Rz. 324). Dies sei vorliegend nicht der Fall. Zwingende Gründe für eine sofortige Anwendung des Richtplantextes B-7, selbst wenn diesem Gesetzescharakter zuzusprechen wäre, seien nicht gegeben (vgl. Bundesgerichtsurteil 1C_505/2011 vom 1.2.2012 [URP 2012 S. 160 ff.] Erw. 3.1.3 mit Hinweis auf BGE 135 II 384 Erw. 2.3).

2.3.2 Für das Verwaltungsgericht besteht kein Grund, von dieser Beurteilung abzuweichen. Die von der Beschwerdeführerin angesprochene Rechtsprechung (BGE 139 II 470 Erw. 4.2, identisch mit der vorerwähnten Erw. 3.1.3 von Bundesgerichtsurteil 1C_505/2011) wurde vom Verwaltungsgericht berücksichtigt. Zwingende Gründe, welche für eine sofortige Anwendung des neuen Richtplans auch auf bereits hängige Baugesuche sprechen, vergleichbar mit der Gesetzgebung des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzrechts, sind mit dem neuen Richtplan nicht gegeben. Zudem setzt der neue Richtplan seinen Fokus auf die räumliche Entwicklung des Kantons, und bildet den übergeordneten Orientierungsrahmen für raumrelevante Vorhaben. Im Speziellen soll die Planung unter anderem auf die Entwicklung der betroffenen funktionalen Räume ausgerichtet werden (vgl. A-1 Aufgabe der Richtplanung). Als Planungsgrundsatz will

der Richtplan "die angestrebte Entwicklung für die verschiedenen Räume und Sachbereiche unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte" steuern (Planungsgrundsatz A-1.1 lit. a). Bezüglich der Vorhaben, "die grössere und direkte räumliche Auswirkungen nach sich ziehen, sind bezüglich ihrer Wirkung auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (d.h. wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Wirkungen) zu beurteilen und nötigenfalls zu optimieren" (A-4.1 lit. b Nachhaltigkeitsbeurteilung). Diese Grundsätze, mit welchen den Vorgaben von Art. 1 RPG (Planungsziele) und Art. 3 RPG (Planungsgrundsätze) Nachachtung verschafft wird, sind und werden auch beim Richtplangeschäft B-7 "Verkehrsintensive Einrichtungen" berücksichtigt. In der "Arbeitshilfe Verkehrsintensive Einrichtungen" des ARE vom 6. Dezember 2017 wird entsprechend auch festgehalten, dass sich in den letzten Jahren gezeigt habe, dass das Kriterium der Luftreinhaltung nicht als einziges Kriterium für die Planung von verkehrsintensiven Einrichtungen beigezogen werden könne, sondern dass auch raum- und verkehrsplanerische Aspekte in die Planung einfließen müssten.

Ein erhöhtes öffentliches Interesse an einer sofortigen Umsetzung dieser auf Ebene festgeschriebenen Grundsätze auf hängige Bauvorhaben im Sinne von zwingenden Gründen lässt sich hieraus bzw. aus dem Richtplangeschäft B-7 folglich nicht ableiten.

2.3.3 Vorliegend hat das Amt für Umweltschutz (AFU) aufgrund des RRB Nr. 1053/2009 vom 13. Oktober 2009 (vgl. vorstehend Ingress lit. A.2) geprüft, ob der geplante D._____-Lebensmittelmarkt unter die regierungsrätliche Weisung für verkehrsintensive Einrichtungen falle (RRB Nr. 797/2006 vom 14. Juni 2006 per 1. Juli 2006). Mit Beurteilung vom 22. Juli 2010 hat das AFU festgehalten (unter der Annahme der damals geplanten 77 Parkplätze), eine Prognose der Fahrtenzahlen für den Lebensmittelmarkt D._____- sei "mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet". Es könne weder mit genügender Sicherheit nachgewiesen werden, dass es sich beim geplanten Lebensmittelmarkt um eine verkehrsintensive Einrichtung handelt, noch könne gesagt werden, es handle sich nicht um eine solche. Es sei angezeigt, sowohl die Anzahl der Fahrten zu überprüfen als auch festzustellen, was im Falle einer Überschreitung der Fahrtenlimite geschehen solle. Der Gemeinderat werde daher ersucht, die beispielhaft aufgeführten Auflagen in die Baubewilligung aufzunehmen. Details seien mit dem kantonalen Tiefbauamt abzusprechen (S. 3 Ziff. 5; vgl. GRB Nr. 21 vom 9.1.2015 S. 3 lit. H). Mit Schreiben vom 11. Juni 2012 stimmte das AFU der Projektänderung (Erhöhung der Parkplatzzahl) mit den bereits am 22. Juli 2010 for-

mulierten Auflagen über Verkehrszählungen und allfällige Folgemaassnahmen zu, da diese Auflagen nach wie vor ihre Gültigkeit behielten.

Mit der Baubewilligung vom 9. Januar 2015 (GRB Nr. 21) verfügte der Gemeinderat (Disp.-Ziff. 7 lit. a f.) unter Bezugnahme auf die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung (S. 12 f. Ziff. 8 mit Hinweis auf VGE III 2010 55 vom 16.7.2010 = EGV-SZ 2010 B 8.5 und III 2010 180 vom 21.12.2010) namentlich eine Auflage betreffend Messung des Verkehrsaufkommens des Fachmarktes durch geeignete Massnahmen während permanent fünf Jahren zwecks Feststellung, ob die Fahrtenlimiten entgegen der Weisung (betreffend verkehrsentensive Einrichtungen) überschritten werden und die für diesen Fall verfügten Massnahmen einzuleiten seien. Eine gleiche Auflage hatte bereits Eingang in die Baubewilligung vom 29. April 2011 gefunden (GRB Nr. 602, Disp.-Ziff. 5 b f.).

Ob der D. _____-Lebensmittelmarkt als verkehrsentensive Einrichtung zu gelten hat, wurde mithin nach dem im Zeitpunkt der Gesuchseingabe geltenden Recht geprüft. Die Rüge der Beschwerdeführerin, es bestehe eine Regelungslücke, ist unbehelflich. Diese Rüge lässt sich indes mit der diesbezüglich missverständlichen Erw. 8.2 des angefochtenen RRB erklären, wo von der fehlenden Anwendbarkeit der regierungsrätlichen Weisung zu verkehrsentensiven Einrichtungen auf das vorliegende Projekt die Rede ist. Zutreffend ist, dass einerseits aufgrund des RRB Nr. 1234/2011 vom 20. Dezember 2011 zum damaligen Zeitpunkt beim geplanten D. _____-Lebensmittelmarkt nicht von einer verkehrsentensiven Einrichtung ausgegangen wurde (vgl. Verkehrsgutachten der S. _____ vom 23.1.2012 S. 1), was indes selbstredend eine entsprechende vorgängige Prüfung anhand der massgebenden Weisung voraussetzt, und diese Prüfung andererseits nicht in den Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes, sondern des AFU fällt. Dies hat auch das Tiefbauamt in seiner Einfahrtsbewilligung vom 19. November 2014 so festgehalten (S. 5 Ziff. 9).

2.4.1 Art. 25a RPG regelt die Grundsätze der Koordination. Erfordert die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden, so ist eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt (Abs. 1). Die für die Koordination verantwortliche Behörde (Abs. 2) kann die erforderlichen verfahrenleitenden Anordnungen treffen (lit. a), sorgt für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen (lit. b), holt von allen beteiligten kantonalen und eidgenössischen Behörden umfassende Stellungnahmen zum Vorhaben ein (lit. c) und sorgt für eine inhaltliche Abstimmung sowie möglichst für eine gemeinsame oder gleichzeitige Eröffnung der Verfügungen (lit. d). Die Verfügungen dürfen keine Widersprüche enthalten (Abs. 3).

Die Bewilligungsbehörde und die kantonalen Amtsstellen sorgen für eine beförderliche und koordinierte Behandlung der Baugesuche (§ 81 Abs. 1 Satz 1 PBG in der seit 1.7.2008 geltenden Fassung = § 81 Abs. 1 in der vom 1.1.1997 bis 30.6.2008 geltenden Fassung). Die Verfahrenskoordination wurde bis zum 30. Juni 2008 in §§ 40 bis 43 der Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz (PBV; SRSZ 400.111) vom 2. Dezember 1997 geregelt. Für die Koordination des Baubewilligungsverfahrens auf kantonaler Stufe bestand im Amt für Raumplanung die kantonale Baukontrolle (alt § 40 Abs. 1 PBV). Die kantonale Baukontrolle registrierte die eingereichten Gesuche und leitete sie umgehend an die zuständigen Instanzen weiter. Diese prüften die formelle und materielle Vollständigkeit der Gesuche (alt § 41 Abs. 1 PBV). Alle zuständigen Instanzen waren verpflichtet, an den wöchentlichen Koordinationssitzungen teilzunehmen (vgl. alt § 41 Abs. 2 PBV). Die erforderlichen Verfügungen und Stellungnahmen waren innert 14 Tagen nach der Koordinationssitzung der kantonalen Baukontrolle zuzustellen (alt § 41 Abs. 3 Satz 1 PBV). Die kantonale Baukontrolle überprüfte die inhaltliche Abstimmung der kantonalen Bewilligungen. Ergab sich bei einem Bauvorhaben ein Widerspruch zwischen einzelnen Verfügungen oder Stellungnahmen, so erliess das Justizdepartement einen Gesamtentscheid (alt § 41 Abs. 4 PBV). Lagen alle erforderlichen Verfügungen und Stellungnahmen vor, so wurden sie durch die kantonale Baukontrolle der Gemeinde zuhanden der Bauherrschaft unverzüglich zugestellt (alt § 42 PBV). Mit dieser Regelung des Koordinationsverfahrens wurde Art. 25a RPG Rechnung getragen (vgl. Erläuterungsbericht des Justizdepartements vom 6.5.1997 zur Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz [VVzPBG = PBV], S. 10 zu § 45 EntwPBV; vgl. auch Erläuterungsbericht vom 23.5.1995 zur Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes S. 35 zu § 83 revPBG).

In der seit 1. Juli 2008 geltenden Fassung der PBV wird die Koordination in §§ 38 ff. normiert. Unter anderem wird namentlich geregelt, dass die Baugesuchszentrale an wöchentlichen Koordinationssitzungen zusammen mit den kantonalen Fachstellen beurteilt, ob ein Gesuch grundsätzlich weiter behandelt werden kann oder der Ergänzung bedarf (§ 39 Abs. 1 PBV). Die kantonalen Fachstellen beurteilen ein Bauvorhaben auf die Vereinbarkeit mit jenen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, für die sie zuständig sind (§ 40 Abs. 1 PBV). § 40 Abs. 2 PBV gibt den Inhalt der Stellungnahme der kantonalen Fachstellen vor. Gemäss § 43 Abs. 1 PBV verfasst das ARE gestützt auf die Stellungnahmen der kantonalen Fachinstanzen die kantonale Baubewilligung. Ergibt sich bei einem Bauvorhaben ein Widerspruch zwischen einzelnen Stellungnahmen, so entscheidet das Volkswirtschaftsdepartement (§ 43 Abs. 2 PBV).

2.4.2 Die Regeln von Art. 25a Abs. 1 und 2 RPG zur Koordinationspflicht stellen lediglich bundesrechtliche Minimalanforderungen an die entsprechenden kantonalen Verfahren dar. Verlangt ist dabei nicht eine maximale, sondern bloss eine ausreichende Koordination. Eine rein inhaltliche Abstimmung der erforderlichen Spezialbewilligungen mit der Baubewilligung genügt diesen Anforderungen grundsätzlich nicht. Erforderlich ist, dass die Spezialbewilligungen auch erstinstanzlich erteilt sind, damit sie im Rechtsmittelverfahren zusammen mit der Baubewilligung beurteilt werden können. Es muss insbesondere sichergestellt sein, dass die Parteirechte der Betroffenen insgesamt ausreichend gewahrt sind (vgl. Bundesgerichtsurteile 1C_617/2017 vom 25.5.2018 Erw. 2.2 mit Hinweisen, u.a. auf BGer 1A.175/2003 vom 27.11.2003 Erw. 2.3; 1C_309/2013 vom 4.7.2013 Erw. 3.3.1, Arnold Marti, in: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999, Art. 25a N. 9-12). Selbst ein gestaffeltes Vorgehen der Behörden ist nach der Rechtsprechung zulässig, sofern dadurch die erforderliche materielle und soweit möglich formelle Koordination der Entscheide nicht vereitelt wird (BGE 126 II 26 Erw. 5d).

2.4.3 Zum einen wurde das Baugesuch, welches Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist, im Amtsblatt Nr. ___ vom _____ und somit vor Inkrafttreten der geltenden kantonalen Koordinationsbestimmungen ausgeschrieben und publiziert. Es besteht kein Anlass, in Abweichung von der Übergangsbestimmung von § 94 Abs. 1 PBG nicht die damals geltenden Koordinationsbestimmungen anzuwenden.

Zum andern wurde die Koordination gemäss den vormals geltenden Bestimmungen gewahrt. Mit der mit GRB Nr. 1088 vom 3. Oktober 2008 erteilten Baubewilligung (in der Folge vom Regierungsrat aufgehoben und zur Neubeurteilung an den Gemeinderat zurückgewiesen, vgl. vorstehend Ingress lit. A.2) wurden die kantonalen Verfügungen, Begutachtungen und Beurteilungen zum integrierenden Bestandteil der Baubewilligung erklärt und deren Beachtung angeordnet (Disp.-Ziff. 4.a bis e), ebenso mit der Baubewilligung vom 23. September 2010 (GRB Nr. 1142, Disp.-Ziff. 4 a bis e). Mit GRB Nr. 602 vom 29. April 2011 erteilte der Gemeinderat die Baubewilligung erneut unter gleichzeitiger Eröffnung der kantonalen Verfügungen, Begutachtungen und Beurteilungen (Disp.-Ziff. 4.a bis f), wobei die vormals vom 4. September 2008 datierende Einfahrtsbewilligung des Tiefbauamtes durch eine neue vom 15. Februar 2011 ersetzt wurde und neu auch eine Beurteilung des AFU vom 22. Juli 2010 betreffend Bewertung des Bauvorhabens hinsichtlich der regierungsrätlichen Weisung betreffend die verkehrsintensiven Einrichtungen miteröffnet wurde (lit. e). Im GRB Nr. 21 vom 9. Januar 2015 erwog der Gemeinderat unter anderem zutreffend (S. 9 Erw. 1),

dass durch die Projektänderung vom 2. Februar 2012 betreffend die Parkplätze (vgl. vorstehend Ingress lit. A.4) das Baugesuch vom 15. Mai 2006 samt den nachfolgenden Projektänderungen aufrechterhalten blieb (die Beschwerdeführerin anerkennt denn auch, dass das Baugesuch für den Lebensmittelmarkt selber keine Änderungen erfahren hat; vgl. Beschwerde S. 19 Ziff. 3.6), allerdings mit der Konsequenz, dass nicht nur die Einwände der Einsprecher gegen die jüngste Projektänderung vom 2. Februar 2012, sondern auch jene gegen das Baugesuch vom 15. Mai 2006 samt nachfolgenden Projektänderungen zu prüfen waren, eine Neuausschreibung des Bauvorhabens jedoch nicht erforderlich ist.

Das ARE hielt in der Stellungnahme vom 19. Juni 2012 zuhanden der Gemeinde unter anderem (und unter Zustellung der Stellungnahmen des AFU vom 11.6.2012, des Amtes für Wald und Naturgefahren [AWN] vom 4.4.2012 und des Tiefbauamtes vom 22.3.2012) fest, weil das Baugesuch der Projektänderung nur das geänderte Parkplatzprojekt enthalte (vgl. vorstehend Ingress lit. A.4) und die Gemeinde eine Neuurteilung des Lebensmittelmarktes (B2007-1239, altes Verfahren) vornehmen müsse, erfolge auch die gleichzeitige Behandlung der Projektänderung nach altem Verfahren (Übergangsregelung zur PBG-Änderung vom 19.9.2007). Die Projektänderung sei an der Koordinationssitzung vom 14. Juni 2012 abschliessend behandelt worden (vgl. ARE-act. B 10). Im Nachgang zur gebotenen Koordination mit zwei weiteren Baubewilligungsverfahren (vgl. vorstehend Ingress lit. B.1) stellte das ARE der Gemeinde unter Bezugnahme auf sein Schreiben vom 19. Juni 2012 und eine Koordinationssitzung vom 20. September 2014 die neue Verfügung des Tiefbauamtes vom 19. November 2014 "zur Eröffnung/Integrierung in die kommunale Baubewilligung nach altem Verfahren" zu (vgl. ARE-act. B 2). Dieses Vorgehen ist im Lichte der gebotenen Koordination nicht zu beanstanden.

Die Rüge der Verletzung des Koordinationsgebotes erweist sich mithin als unbegründet.

2.5 Für die rechtlichen Grundlagen betreffend die Erschliessung ist auf den VGE 2015 (Erw. 3.1 ff.) sowie den angefochtenen Beschluss (Erw. 5) zu verweisen.

3.1.1 Das Gutachten 2013 wurde unter Berücksichtigung des Bauvorhabens der Beschwerdeführerin sowie zwei weiterer Bau-/Umnutzungsvorhaben erstellt (vgl. vorstehend Ingress lit. B.1 f.).

Abgestellt wurde auf die Abendspitzenstunde auf der I._____ (Strasse) von 17.00 - 18.00 Uhr, obwohl die geplanten Nutzungen ihr maximales Verkehrsaufkommen nicht in dieser Stunde erzeugten, sondern samstags

zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr. In der samstäglichen Spitzenstunde der Bau-/Umnutzungsvorhaben sei das Verkehrsaufkommen auf der I. _____ (Strasse) hingegen deutlich tiefer als in der Abendspitzenstunde (S. 4 Ziff. 3.1). Deshalb wurde jedoch auch die Spitzenstunde samstags untersucht (S. 5 Ziff. 3.2). Die Verkehrsbelastungen des übergeordneten Strassennetzes wurden anhand der Zählraten 2010 der Zählstelle Nr. 4 "Kreisel AC. _____" ermittelt. Dabei wurde auf ein Verkehrsaufkommen abgestellt, das rund 10 % höher als während der durchschnittlichen Abendspitzenstunde liegt (S. 5 Ziff. 3.2). Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens auf dem J.-weg wurde vom 28. März bis 4. April 2011 eine automatische Verkehrserhebung mittels Verkehrsstatistikgerät durchgeführt (S. 5 Ziff. 3.2).

Für den J.-weg wurde in der Abendspitzenstunde von einem Verkehrsaufkommen von 94 Fahrzeugen (Richtung I. _____ [Strasse]) und 60 Fahrzeugen (Richtung AH. _____) ausgegangen (S. 5).

Die Herleitung des Verkehrsaufkommens des D. _____-Lebensmittelmarktes basierte auf dem Verkehrsgutachten vom 23. Januar 2012, wurde indessen aufgrund der Angaben vergleichbarer Filialen (Grenchen und Stans) angepasst. Deren Mittelwerte betragen 738 Kunden pro Werktag mit einem Kundenanteil von 12 % zwischen 17.00 und 18.00 Uhr und 926 Kunden samstags mit einem Anteil von 10.7% zwischen 13.00 und 14.00 Uhr. Beim geplanten Lebensmittelmarkt sei daher mit je 72 Zu- und Wegfahrten in der Abendspitzenstunde gerechnet worden, wovon je 43 (richtig statt 49 wie im VGE 2015 Erw. 5.5.1) neu erzeugte Fahrten (72 Fahrten abzüglich 40% [entsprechend 29] En-passant-Fahrten). Für die Samstagsspitzenstunde wurden je 81 Zu- und Wegfahrten angerechnet (S. 6 Ziff. 3.4.1). Die Verkehrsverteilung wurde aufgrund der Bevölkerungsverteilung mit 54% Erschliessungsrichtung Autobahn AI. _____, 30% Schwyz und 16% AE. _____/AJ. _____ angenommen (S. 6 Ziff. 3.4.1).

Vorteilhaft für den Verkehrsfluss wirke sich das im Laufe der Planung mehrmals optimierte Verkehrsregime aus, welches an den Zu- und Wegfahrten nur Rechtsbeziehungen zulasse, womit der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werde. Die Kunden mit Zufahrt von der AE. _____ aus Richtung AK. _____ wendeten am Kreisel AC. _____ und führen ebenfalls als Rechtsabbieger von der AB. _____ her ins Areal ein. Alle Wegfahrten erfolgten nach rechts in die I. _____ (Strasse), so auch die Wegfahrten in Richtung Bahnhof Y. _____, die beim Kreisel AC. _____ wenden müssten (S. 7).

Für das Q. _____-Outlet wurden unter Heranziehung von aktuellen Verkehrszahlen der vergleichbaren Q. _____-Outlet-Filiale in Alpnach 40

Fahrten (je 20 Zu- und Wegfahrten) in der Abendspitzenstunde eingesetzt. Unter Verrechnung von 26 wegfallenden Wegfahrten der AD. _____ AG, welche das P. _____-Areal als Parkplatz nutzt, nahmen die Wegfahrten effektiv um 6 Fahrten ab. Für die Samstagsspitzenstunde wurden je 22 Zu- und Wegfahrten berücksichtigt (S. 8 Ziff. 3.4.2).

Für die Wertstoffsammelstelle, die um 17.00 Uhr schliesst und keine Abendöffnung während eines Werktages mehr vorsieht, wurden keine Verkehrsbewegungen in der Abendspitzenstunde erfasst; für die Spitzenstunde am Samstag wurde von je 60 Zu- und Wegfahrten ausgegangen (S. 9 Ziff. 3.4.3).

Angesprochen wurden weitere Nutzungsänderungen auf dem Gelände AH. _____ (Eigentümerin: AL. _____ AG), wobei eine Verringerung der Verkehrsbewegungen gegenüber der bis April 2011 bestehenden Nutzung durch ein Verteil-/Sortierzentrum für Paketpost festgestellt wurde (S. 9 Ziff. 3.4.4).

Unter "Fazit" wurde zusammengefasst (S. 24 f. Ziff. 6), dass der J.-weg als Quartiersammelstrasse, der vordere Teil des AH. _____ als Quartierserschliessungsstrasse und der hintere Teil als Zufahrtsstrasse eingestuft werden. Die Kapazität sei auch nach der Realisierung aller Bauvorhaben ausreichend und die Erschliessung könne gewährleistet werden.

Im Ausgangszustand 2010 unter der Annahme der Realisierung aller Bauvorhaben weise der Verkehrsstrom der Linkseinmünder aus dem J.-weg (ca. 1.5 % der gesamten Knotenbelastung) die kritische Verkehrsqualitätsstufe E (ohne Bauvorhaben Stufe D) auf. Die Rechtseinmünder würden eine gute Verkehrsqualitätsstufe C und die Zufahrten auf der I. _____ (Strasse) sehr gute Verkehrsqualitätsstufen A/B erreichen. In der Spitzenstunde samstags werde trotz maximalem Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen eine gute Verkehrsqualitätsstufe C erreicht.

Im Prognosezustand 2025, der auf dem kantonalen Verkehrsmodell basiert, welches den geplanten Anschluss AM. _____ berücksichtigt (S. 12 Ziff. 3.6), weise der Verkehrsstrom der Linkseinmünder aus dem J.-weg auch ohne die drei Bauvorhaben aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme auf der I. _____ (Strasse) eine ungenügende Verkehrsqualitätsstufe F auf. Alle anderen Knotenzufahrten (rund 98%) wiesen gute oder sehr gute Verkehrsqualitätsstufen auf. In der Samstagsspitzenstunde werde die Stufe C erreicht. Auch unter Berücksichtigung der drei Bauvorhaben wiesen alle Verkehrsströme am Knoten I. _____ (Strasse)/J.-weg (mit Ausnahme der Linkseinmünder vom J.-weg in Richtung AC. _____) sehr gute, gute oder ausreichende Verkehrsqualitätsstufen auf. Einzig der Linkseinmünder weise – wie ohne

Bauvorhaben – die Stufe F auf. In der Spitzenstunde samstags werde selbst mit dem maximalen Verkehrsaufkommen die Stufe D erreicht.

Bezüglich der Ausfahrt aus dem D._____ -Areal wird im Rahmen der Verkehrsfluss-simulation (S. 17 ff. Ziff. 5) für den Ausgangszustand 2010 (Abendspitzenstunde) aufgrund des optimierten Verkehrsregimes eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe B mit kurzen Rückstaus ermittelt (S. 20 Ziff. 5.2) und für den Prognosezustand 2025 eine ausreichende Verkehrsqualitätsstufe D mit kurzen Rückstaus (S. 22 Zif. 5.4).

3.1.2 Das Tiefbauamt nahm in seiner Verfügung/Einfahrtsbewilligung vom 19. November 2014 Bezug auf den RRB Nr. 434/2012 vom 24. April 2012, wonach die drei Baugesuche zu koordinieren seien und die zukünftige verkehrliche Gesamtbeanspruchung der Zufahrt zu bewilligen sei. Es gelangte zur Überzeugung, dass das Gutachten 2013 und die Verkehrsflusssimulation der S._____ "nachvollziehbar sind und inhaltlich abschliessend zu überzeugen vermögen" (S. 3).

Bezüglich des Verkehrsaufkommens auf der I._____ (Strasse) seien zum einen die hochgerechneten Daten von 2025 für die Entwicklungsachse AN._____ und den Vollanschluss AM._____ eingeflossen. Es sei zum andern auch eine allgemeine Verkehrszunahme angenommen worden, welche zukünftige Siedlungsentwicklungen berücksichtige. Die angenommenen Verkehrsaufkommen für den D._____ -Fachmarkt erschienen aufgrund der herangezogenen Kennwerte anderer D._____ -Fachmärkte in Grenchen und Stans, d.h. in ähnlich ländlichen Gebieten wie Schwyz, als realistisch, während das (Gegen-)Gutachten der AG._____ GmbH Kundenfrequenzen aus dem nicht vergleichbaren Raum Kloten heranziehe (S. 4 Ziff. 2).

Im Gutachten werde von 72 Zu- und 72 Wegfahrten ausgegangen, was anhand der Vergleichswerte von Stans und Grenchen festgelegt worden sei. Des Weiteren werde davon ausgegangen, dass es sich bei einem Teil der Kundschaft um sogenannte "en-passant-Fahrten" handle, welche mit oder ohne Fachmarkt D._____ getätigt würden. Dieser Anteil sei auf 40 % festgelegt worden. Da es sich um die Betrachtung der werktäglichen Abendspitzenstunde handle, erscheine diese Annahme als realistisch (S. 4 Ziff. 3).

Das durch D._____ zusätzlich generierte Verkehrsaufkommen sei prozentual gesehen nicht sehr hoch. Jede Mehrfahrt auf der I._____ (Strasse) beeinflusse wegen der ohnehin starken Verkehrsbelastung während der Abendspitzenstunde jedoch exponentiell die Wartezeiten und die Verkehrsqualitätsstufe der Fahrbeziehung J.-weg in Richtung Kreisel

AC._____ (S. 4 f. Ziff. 4). Da für die Erschliessung des D._____-
Fachmarktes nur Rechtsabbiegemanöver zulässig seien, würden die
Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit erhöht und Rückstaus in den
Kreisel AC._____ vorgebeugt. Zu beachten sei jedoch, dass die Kundschaft,
welche aus Richtung Schwyz anfähre und in diese Richtung zurückfahre, die
I._____ (Strasse) und den Kreisel AC._____ stärker belaste als die
Kundschaft, welche ab der AE._____ anfähre. Aufgrund dieser Erkenntnis
müssten die Zufahrten aus Richtung Bahnhof _____ separat betrachtet und
beschränkt werden (S. 5 Ziff. 5).

Das Verkehrsaufkommen des Baugesuchs Q._____-Outlet mit rund 9 %
Mehrverkehr zur Abendspitzenstunde sei in Bezug auf den Gesamtknoten
anteilmässig verschwindend klein. Trotz geringem Mehrverkehr auf dem J.-weg
während der Abendspitzenstunde verschlechterten sich die Wartezeiten für das
Einmünden aus dem J.-weg in die I._____ (Strasse), was mit der allgemeinen
Verkehrszunahme sowie aufgrund des Mehrverkehrs auf der I._____
(Strasse) durch D._____ zu begründen sei. Der Anteil der Fahrten in
Richtung Kreisel AC._____ sei jedoch mit angenommenen 1.48 % des
gesamten Verkehrsaufkommens beim Knoten J.-weg/I._____ (Strasse) sehr
klein. Eine ungenügende Verkehrsqualität dieser Fahrbeziehung würde zudem
künftig auch ohne die drei untersuchten Bauvorhaben bestehen (S. 5 Ziff. 6).
Nicht berücksichtigt worden sei das potentielle Verkehrsaufkommen des
Grundstücks KTN X._____. Da noch kein Projekt bestehe und die Nutzung
noch nicht definiert worden sei, werde dieses Grundstück KTN X._____
vorerst von der Einfahrtsbewilligung ausgeschlossen. Ob hierfür eine
Einfahrtsbewilligung erteilt werden könne, müsse im Rahmen eines
entsprechenden Gesuchsverfahrens geprüft werden (S. 5 Ziff. 7). Aufgrund des
generell hohen Verkehrsaufkommens auf der I._____ (Strasse) und den zu
erwartenden langen Wartezeiten für die Fahrbeziehung J.-weg in Richtung
Kreisel AC._____, seien durch den Fachmarkt D._____ in Absprache mit
dem kantonalen Tiefbauamt entsprechende Massnahmen zu ergreifen, wie
beispielsweise in Form der Errichtung einer Pförtner- oder Lichtsignalanlage,
sofern das angenommene Verkehrsaufkommen während der
Abendspitzenstunde übertroffen werde (S. 5 Ziff. 9).

Mit der Einfahrtsbewilligung wurde das Gutachten 2013 zum integrierenden
Bestandteil der Verfügung erklärt (Disp.-Ziff. 1.c). Weiter wurde folgende
Bedingung formuliert:

- f) Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit bei der Ein- und Ausfahrt des
geplanten Fachmarkts der D._____ AG, des Knotens I._____ (Strasse)/ J.-
weg sowie der I._____ (Strasse) selbst, ist das Gutachten der S._____,

T. _____ (Sitz), vom 9. Dezember 2013 massgebend. Dieses zeigt auf, dass mit der angenommenen zukünftigen Verkehrszunahme sowie durch die Entwicklungsachse AN. _____, das Linkseinbiegen aus dem J.-weg in die I. _____ (Strasse) zunehmend längere Wartezeiten bedingt. Auch die Kundschaft des Fachmarktes D. _____ trägt hierzu bei. Es wird von 72 Zu- und Wegfahrten zur Abendspitzenstunde ausgegangen. Diese erzeugen mit der geplanten Verkehrsführung geschätzte 94 Fahrten auf der Kantonsstrasse Nr. ___ (I. _____ [Strasse]), da ein Teil der Kunden von Schwyz herkommen und nach dem Einkauf beim Kreisel AC. _____ wenden werden.

Da gemäss des vorgesehenen Rechtsabbiegesystems die Einfahrt in den D. _____ Fachmarkt sowohl über die I. _____ (Strasse) als auch die Umfahrungsstrasse AE. _____ erfolgen kann, die Ausfahrt jedoch stets in die I. _____ (Strasse) in Richtung Kreisel AC. _____ erfolgt, ist seitens des Tiefbauamtes einerseits die Anzahl ausfahrender Fahrzeuge während der Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr massgebend, andererseits die Anzahl Einfahrten aus Richtung Schwyz, da die Kundschaft, welche auf der Seite I. _____ (Strasse) ein- und ausfährt, zwei Fahrten auf der I. _____ (Strasse) bewirkt und den AC. _____-Kreisel zusätzlich beansprucht, sofern diese nach dem Einkauf auch wieder auf der I. _____ (Strasse) zurück fahren.

Da sowohl die Fahrtenanzahl, als auch die Fahrrichtungsverteilung der D. _____-Kun-den unter Annahmen abgeschätzt wurde, werden durch das Tiefbauamt im Sinne der Gewährleistung des Verkehrsflusses zweierlei Maximalwerte festgelegt:

- Die über jeweils ein Jahr gemittelte Summe der gesamten Ein- und Ausfahrten zur Abendspitzenstunde zwischen Montag und Freitag zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, dürfen den Wert von 160 nicht überschreiten.
- Die über jeweils ein Jahr gemittelte Summe der Ausfahrten zum D. _____ Fachmarkt aus Richtung Schwyz und die Gesamtzahl der Einfahrten aus dem D. _____ Fachmarkt in die kantonseigene I. _____ (Strasse) dürfen zur Abendspitzenstunde zwischen Montag und Freitag zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, den Wert von 120 nicht überschreiten.

g) Damit die effektive Verkehrsbelastung ermittelt werden kann, ist das Verkehrsaufkommen des Fachmarktes durch geeignete Massnahmen (zum Beispiel Bodenschlaufen oder Barrieren bei den Grundstückszufahrten) permanent und bei allen Ein- und Ausfahrten zu messen. Die Messungen sind durch ein ausgewiesenes Fachbüro auszuführen. Das Fachbüro hat die monatlichen Auswertungen dieser Messungen dem Tiefbauamt/Abt. Strategie und Entwicklung unaufgefordert halbjährlich zuzustellen. Sämtliche Kosten, die im Zusammenhang mit der Erhebung des Verkehrsaufkommens entstehen (bauliche Kosten, Betrieb Messanlage, Fachbüro, etc.), gehen zu Lasten der Bauherrschaft.

h) Werden die genannten Verkehrsmengen überschritten oder sind auf den Kantonsstrassen Nr. 2 und Nr. 8 Behinderungen festzustellen, welche die Leistungsfähigkeit oder Verkehrssicherheit beeinträchtigen und auf die vorliegende Bewilligung zurück zu führen sind, kann das Tiefbauamt die notwendigen Massnahmen, wie beispielsweise die Errichtung einer Pfortner- oder Lichtsignalanlage, zu Lasten der Bewilligungsnehmerin anordnen.

3.1.3 Im Nachgang zum VGE 2015 äusserte sich das Tiefbauamt mit Stellungnahme vom 9. Februar 2018 z.H. Rechts- und Beschwerdedienst zu den Differenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsgutachten.

Das Tiefbauamt führte unter anderem aus, das Gutachten 2013 basiere auf den Verkehrszahlen des Kantons aus dem Jahre 2010, frühere auf denjenigen aus dem Jahre 2005. Es sei für den D._____-Markt auf Kenngrössen aus Schweizer Filialen abgestellt worden, während die früheren Gutachten auf solchen aus Deutschland beruhten. Das tiefere Verkehrsaufkommen des geplanten D._____-Fachmarktes im Vergleich zu den früheren Gutachten sei aufgrund der Datenquelle durchaus plausibel.

Bei der Einmündung AH._____- in die I._____- (Strasse) sei eine automatisierte Zählung während einer ganzen Woche durchgeführt worden, während das Verkehrsaufkommen bei den früheren Verkehrsgutachten aufgrund einer Tageszählung eruiert worden sei, was für die werktägliche Abendspitzenstunde insgesamt 20 Fahrten mehr als im ersten Verkehrsgutachten (ohne die beiden Bauvorhaben) ergeben habe.

Die Wertstoffsammelstelle sei angesichts einer Schliessung um 17.00 Uhr bei der werktäglichen Abendspitzenstunde richtigerweise nicht mehr erfasst worden; das nach 17.00 Uhr durch die Wertstoffsammelstelle generierte Verkehrsaufkommen sei daher vernachlässigbar und auch nicht exakt quantifizierbar.

Für die damals noch geplante Q._____-Outlet-Filiale sei auf effektiv gemessene Erfahrungswerte vergleichbarer Filialen abgestellt worden. Im Weiteren sei im Verkehrsgutachten 2013 ein mutmassliches Verkehrsaufkommen aus einer allfälligen späteren Überbauung des L._____-Areal nicht berücksichtigt worden.

Die Differenzen bei den ermittelten Qualitätsstufen (VGE 2015 Erw. 5.6.3) seien auf die Methodik und den Betrachtungsperimeter zurückzuführen. Zunächst seien die Einmündungen D._____- und AH._____- als gegenüberliegend und nicht leicht versetzt angenommen worden. Die Analyse sei zuerst noch mittels Knotensimulation und nicht mittels Verkehrsflusssimulation vorgenommen worden. Erst mit dem Gutachten 2013 seien die leicht versetzten Einmündungen inklusive der Veränderungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens durch alle drei Bauvorhaben und gemäss den neusten Erkenntnissen abgebildet worden.

Die Schlussfolgerung des Verwaltungsgerichts (VGE 2015 Erw. 5.6.3), bereits geringfügige Änderungen könnten die Verkehrsqualitätsstufe entscheidend negativ beeinflussen, könne nicht in jedem Fall bestätigt werden. Verantwortlich für die Veränderung der Qualitätsstufe für die Fahrbeziehung AH._____-

AC._____ vom Ausgangszustand 2010 ohne Bauvorhaben mit einer Qualitätsstufe D für die Fahrbeziehung AH._____-AC._____ zu einer Qualitätsstufe E mit Bauvorhaben sei insbesondere der Mehrverkehr auf der I._____ (Strasse), da die Anzahl einmündender Fahrzeuge (namentlich Linkseinmünder) aus der AH._____/J._____ beinahe gleichbleibe.

Statt der Q._____-Outlet-Filiale sei ein anderes Bauvorhaben bewilligt worden. Es bleibe dabei, dass die Fahrten der AD._____ AG entfielen. Würden wiederum Parkplätze für die AD._____ AG erstellt, müsste ein entsprechendes neues Baugesuch beurteilt werden.

Betreffend den D._____-Fachmarkt habe das Tiefbauamt mit der Einfahrtsbewilligung vom 19. November 2014 in Anlehnung an das Gutachten 2013 eine Obergrenze an Ein- und Ausfahrten festgelegt und D._____ verpflichtet, das Fahrtenaufkommen zu kontrollieren und gegebenenfalls mit weiteren Massnahmen zu limitieren.

Das Tiefbauamt zieht das Fazit, dass nicht davon ausgegangen werden könne, dass durch das ehemalige Bauvorhaben das Q._____-Outlet sowie durch die Wertstoffsammelstelle eine ungenügende Verkehrsqualität beim Knoten AH._____/I._____ (Strasse) entstehe. Durch den Rückzug der Baueingabe des Q._____-Outlets und das neue Bauvorhaben einer Consulting GmbH werde das Verkehrsaufkommen auf der AH.-strasse im Vergleich zum Gutachten 2013 reduziert. Die Beurteilung der Verkehrsqualität falle in diesem Gutachten daher eher zu streng aus. Das Einmünden aus der AH.-strasse werde aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens auf der I._____ (Strasse) zukünftig "diffiziler". Man schliesse sich jedoch der verwaltungsgerichtlichen Beurteilung an (vgl. VGE 2015 Erw. 5.6.8), dass eine ungenügende Verkehrsqualität bei dieser Einmündung nicht alleine auf das Bauvorhaben des D._____ und das daraus erzeugte Verkehrsaufkommen zurückzuführen sei.

3.1.4 Die S._____ beantworteten mit Schreiben vom 14. Mai 2018 verschiedene seitens D._____ im Nachgang zum VGE 2015 betreffend das Gutachten 2013 unterbreitete Fragen.

Die gegenüber den früheren Gutachten tiefere Anzahl Fahrten wurde einerseits mit dem vormaligen Abstellen auf Kundendaten deutscher D._____-Märkte begründet, da die erste D._____-Filiale in der Schweiz erst im Jahr _____ eröffnet worden war; die Daten von Grenchen und Stans seien aktueller und repräsentativer. Andererseits wurde auf die vormalige teilweise Berücksichtigung der potentiellen Restnutzung (Gewerbe- und Büroflächen) auf dem ehemaligen L._____-Areal (vgl. VGE 2015 Erw. 5.1.3, 5.3.1) hingewiesen, was sich nun-

mehr erübrige (S. 1 f. Ziff. 1 und 1.1 f.). Das abweichende Resultat des Gutachtens 2013 gegenüber den früheren Gutachten erkläre sich mit den aktuellsten verfügbaren Verkehrsgrundlagen und der Auswertung der Verkehrsflusssimulationen mit zwischenzeitlich verfeinerter Auswertungsmethodik (verbesserte Software; Mehrfachsimulationen, konkret Durchführung und Auswertung von 30 Simulationsdurchläufen; Anwendung der Funktion von "Konfliktflächen", welche auf Grund detaillierterer Parameter die realitätsgetreue Abbildung des Verkehrsverhaltens in Knotenbereichen von vortrittsgeregelten Einmündungen erlaube [S. 3 Ziff. 1.3]). Die gegenüber den früheren Verkehrsgutachten angenommene geringere jährliche Verkehrszunahme von 0.5% (statt rund 1.3%) erkläre sich mit den aktuellsten Auswertungen aus dem kantonalen Verkehrsmodell. Das Verkehrswachstum werde für jede Hauptverkehrsstrasse separat ermittelt. Für die I._____ (Strasse) ergebe sich ein geringeres Verkehrswachstum; ein Grund hierfür könnte darin liegen, dass sich die Kapazität der I._____ (Strasse) in Spitzenzeiten der Kapazitätsgrenze nähere und daher der Verkehrsfluss in Richtung AC._____ -Kreisel begrenzt sei. Die Analyse der kantonalen Zählstelle am Kreisel AC._____ (Zufahrt I._____ [Strasse]) bestätige diesen Schluss. Von 2005 bis 2010 habe die jährliche Verkehrszunahme rund 1% betragen, zwischen 2010 und 2013 in der Abendspitzenstunde nur noch rund 0.4%, während die jährliche Verkehrszunahme des durchschnittlichen Werktagsverkehrs in diesem Zeitraum immer noch rund 1% pro Jahr betrage (S. 4 Ziff. 2). Die Annahme von 40% En-passant-Fahrten basiere auf Erfahrungswerten aus Gutachten anderer neuer D._____ -Lebensmittelfachmärkte (Zwingen BL, Willisau und Sursee), bei welchen der Anteil des Neuverkehrs zwischen 20% und 60% angesetzt worden sei, was einen Anteil von En-passant-Fahrten von 40% bis 80% ergebe; mit der Annahme von 40% bewege man sich folglich auf der "sicheren Seite" (S. 5 Ziff. 6).

3.1.5 Diesen Erläuterungen der S._____ stimmte das Tiefbauamt als Fachbehörde mit Stellungnahme vom 19. Juni 2018 zuhanden des Rechts- und Beschwerdedienstes zu. Unter Bezugnahme auf sein Schreiben vom 9. Februar 2018 sah das Tiefbauamt keinen Anlass für ein weiteres Gutachten. Ohne Änderung an der Baugesuchseingabe mit verkehrlicher Relevanz könne im Rahmen des Beschwerdeverfahrens auch nicht verlangt werden, dass die zum Zeitpunkt der Eingabe aktuellen Grundlagendaten aufgrund der Verfahrensdauer aktualisiert würden.

3.2 Mit der Stellungnahme des Tiefbauamtes vom 9. Februar 2018 und dem Schreiben der S._____ vom 14. Mai 2018, bestätigt vom Tiefbauamt mit

Schreiben vom 19. Juni 2018, konnten die mit VGE 2015 in vergleichender Würdigung der verschiedenen Gutachten aufgeworfenen Fragen geklärt werden.

Vorab wurde dargelegt, dass das Gutachten 2013 auf (aktualisierte) Verkehrszahlen aus dem Jahre 2010 abstellt. Beim Verkehrsaufkommen bei der Einmündung AH. _____/J.-weg in die I. _____ (Strasse) wurde die Datenbasis mit einer Zählung während einer ganzen Woche auf eine zuverlässigere Basis abgestellt als bei den vorhergehenden Gutachten mit einer Tageszählung. Weiter leuchtet es ein, dass ein Abstellen auf D. _____-Märkte vergleichbarer Grösse in Stans und Grenchen als ebenfalls ländlich-periurban zu charakterisierende Orte hinsichtlich der mutmasslichen vom D. _____-Lebensmittelmarkt generierten Kundenfrequenz und damit verbunden für das Verkehrsaufkommen sachgerechter ist denn auf D. _____-Märkte in deutschen Städten oder im Grossraum Zürich. Die Aussagekraft des auf Zahlen aus Kloten abstellenden (Privat-)Gutachtens der Beschwerdeführerin ist allein deshalb als geringer zu veranschlagen. Des Weiteren besteht kein Grund, an den Ausführungen zur verbesserten Auswertungsmethodik, welche zu anderen – exakteren und zuverlässigeren – Ergebnissen führen kann, zu zweifeln. Hinzu kommt, dass es mit Blick auf den Verkehrsfluss auch ohne weiteres nachvollziehbar erscheint, dass es einen Unterschied macht, ob Einfahrten in eine Strasse von beiden Seiten an der gleichen Stelle (Knoten) erfolgen, oder ob diese Einfahrten versetzt sind. Wenn die Verkehrsqualität in den ersten Gutachten mittels Knotensimulation ermittelt wurde, geschah dies folglich auf einer diesbezüglich falsch erstellten Sachverhaltsannahme, was die Schlüssigkeit der betreffenden (älteren) gutachterlichen Ergebnisse in Frage stellt. Die Reduktion der jährlichen Verkehrszunahme von 1.3% gemäss den früheren Gutachten auf 0.5% im Gutachten 2013 unter Bezugnahme auf aktuellere Auswertungen aus dem kantonalen Verkehrswert ist grundsätzlich auch nicht zu beanstanden (hierzu nachstehend Erw. 3.3.1 f.). Des Weiteren wurde in den ersten Gutachten im Gegensatz zum Gutachten 2013 fälschlicherweise ein mutmassliches Verkehrsaufkommen aus einer allfälligen späteren Überbauung des restlichen L. _____-Areal mitberücksichtigt. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass Annahmen, welche zukunftsgerichteten Modellen zugrunde zu legen sind, stets gewissen Unwägbarkeiten unterliegen, selbst wenn diese Annahmen auf (vergangenheitsbezogenen) statistischen Grundlagen beruhen (illustrativ hierfür die Annahme einer Bevölkerungszunahme im Kanton Schwyz für den Zeitraum 2014 bis 2040, die sich bei einem Grundzenario von 0.77 % p.a. in einem Bereich von 0.33% p.a. [Sensitivität niedrig] und 1.30% p.a. [Sensitivität hoch] bewegt, vgl. Gesamtverkehrsstrategie 2040, Teil Strategie, Schlussbericht vom 8.5.2017, S. 17). Angesichts dieser Tatsache ist dem Tiefbauamt beizupflichten, dass das durch die Werkstoffsammelstelle

nach deren Schliessung um 17.00 Uhr allenfalls noch generierte Verkehrsaufkommen (auf der AH.-strasse/J.-weg) vernachlässigbar ist, zumal es sich kaum quantifizieren lässt, auch wenn geringfügige Verschiebungen der angenommenen Verkehrsbewegungen die Verkehrsqualitätsstufe entscheidend (negativ oder positiv) beeinflussen können (vgl. VGE 2015 Erw. 5.6.6).

3.3.1 Unbegründet ist die Kritik der Beschwerdeführerin an der Datenbasis. Dass Verkehrszahlen aus dem Jahre 2010 als Grundlage für ein Gutachten im Jahr 2013 nicht hinreichend aktuell sind, kann nicht ernsthaft bestritten werden. Der seither verstrichenen Zeit hat der Regierungsrat entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin (Beschwerde S. 15 f. Ziff. 3.2) Rechnung getragen (angefochtener Beschluss Erw. 10). Eine Verletzung der Begründungspflicht – soweit eine solche geltend gemacht wird – liegt nicht vor. Auf die dem Gutachten 2013 zu Recht zu Grunde gelegten Kundendaten aus vergleichbaren D._____-Filialen wurde bereits hingewiesen. Die Daten dieser Filialen Grenchen und Stans wurden auch transparent gemacht (vgl. vorstehend Erw. 3.1.1). Mit 40% wurde der untere Bereich der Erfahrungswerte von En-passant-Fahrten vergleichbarer D._____-Filialen angenommen. Hinsichtlich der AH.-strasse/J.-weg ist dem Tiefbauamt beizupflichten, dass sich das Verkehrsaufkommen mit dem Wegfall des Q._____-Outlets (und nach der Baubewilligung für eine anderweitige Baute) gegenüber den Annahmen im Gutachten 2013 reduziert und allfällige neue Parkplätze für die AD._____-AG wiederum eines Baugesuchs bedürften, in dessen Rahmen erneut die Erschliessungsfrage zu prüfen wäre. Nachvollziehbar ist auch die Argumentation, dass die Verkehrssituation bei der Einmündung des J.-wegs in die I._____- (Strasse) vorwiegend durch das Verkehrsaufkommen auf der I._____- (Strasse) beeinflusst wird.

3.3.2 Beizupflichten ist der Beschwerdeführerin, dass die im Gutachten 2013 angenommene Verkehrszunahme von 0.5% geringer ist als gemäss den in der Gesamtverkehrsstrategie 2040 getroffenen Annahmen.

Ausgegangen wird in der Gesamtverkehrsstrategie von einer Gesamtverkehrszunahme 2014 bis 2040 von total 22.4% (Gesamtverkehrsstrategie 2040, Teil Strategie, Schlussbericht vom 8.5.2017 S. 18) bzw. jährlich von 0.78% bzw. von 0.77% beim motorisierten Individualverkehr. Für die Region Innerschwyz soll die Zunahme minim geringer ausfallen (S. 20). Erläuternd wird dargelegt, die Zunahme von 22.4% generiere sich grob besehen aus dem Bevölkerungswachstum und den spezifischen Fahrten pro Kopf. Letztere würden gemäss Szenarioannahmen nahezu unverändert bleiben. Während die Fahrten pro Kopf für einen Pendlerweg tendenziell sanken (wegen Teilzeit, Teleworking, aber v.a. wegen des demografischen Effekts infolge Abnahme des Anteils der Erwerbsbevölke-

rung), würden die Freizeitfahrten pro Kopf noch minim ansteigen (dies v.a. wegen des demografischen Effekts der "mobileren Senioren", während für die Altersgruppen unter 60 Jahren seit Längerem eine zurückgehende Freizeitmobilität festgestellt werde). In der Summe veränderten sich die Fahrten pro Kopf fast nicht mehr, d.h. sie nähmen nur minimal gegenüber dem heutigen Niveau zu. Damit werde allein das Bevölkerungswachstum bestimmend für die Verkehrszunahme. Für den Kanton werde laut Richtplan von einer Zunahme der Anzahl Einwohner in Höhe von 22.0% ausgegangen (Teil Strategie S. 18). Die Annahme der Bevölkerungszunahme bewege sich bei einem Grundszenario von 0.77% p.a. in einem Bereich von 0.33% p.a. (Sensitivität niedrig) und 1.30% p.a. (Sensitivität hoch) (Teil Strategie S. 17).

Wenn im Endeffekt mithin allein das Bevölkerungswachstum für die Verkehrszunahme ausschlaggebend bleibt, liegt die Annahme einer Verkehrszunahme von 0.5% immerhin im (unteren) Bereich der Szenarien, wobei mitzuberücksichtigen ist, dass das Wachstum in der Region Innerschwyz (namentlich im Ostteil) minim geringer ausfallen dürfte. Im Übrigen wird im Analyseteil der Gesamtverkehrsstrategie 2040 zur Belastungssituation im Raum Y._____-Schwyz-AO._____-AP._____- festgehalten, zu den Spitzenzeiten seien einzelne Achsen und Knoten von stockendem Verkehr und gelegentlichen Staus betroffen, wobei das Strassensystem keinen gesamthaft kritischen Zustand erreiche (S. 25). Für Y._____ wird zudem auf den starken Verkehr auf der I._____ (Strasse) vor allem abends in Richtung AC._____-Kreisel hingewiesen (S. 25; vgl. S. 52). Die angenommene Verkehrszunahme von 0.5% beruht jedoch gerade auf Messungen der Verkehrszunahme beim AC._____-Kreisel im Zeitraume 2010 bis 2013. Diesen konkreten Messungen muss zwangsläufig eine höhere Aussagekraft zugestanden werden als Hochrechnungen für den ganzen Kanton (oder Regionen), wie dies bei der Gesamtverkehrsstrategie 2040 der Fall ist. Im Übrigen weist das Tiefbauamt vernehmlassend zu Recht darauf hin (S. 2 Ziff. 4), dass die Verkehrsstrategie 2040 (wie auch der kantonale Richtplan) im Zeitpunkt der Baueingaben noch nicht existierten und daher für das vorliegende Verfahren nicht massgebend sein kann.

3.3.3 Betreffend die Datenbasis ist auch zu beachten, dass im Gutachten 2013 bereits die hochgerechneten Daten für die Entwicklungsachse AN._____ und den Vollanschluss AM._____ miteinbezogen sind. Zudem wurde hinsichtlich des AC._____-Kreisels auf ein gegenüber den Zählergebnissen in der durchschnittlichen Abendspitzenstunde um 10% erhöhtes Verkehrsaufkommen abgestellt. Sofern die auf konkreter Datenerhebung basierende erwähnte Verkehrszunahme von 0.5% zu tief angenommen worden sein sollte, wird dies durch diese Erhöhung somit (jedenfalls teilweise) kompensiert. Korrekterweise wurde entge-

gen der Auffassung der Beschwerdeführerin (Triplik S. 11 f. Ziff. 1.6) auch mitberücksichtigt, dass Besucher des D. _____-Lebensmittelmarktes aus Richtung AE. _____/AJ. _____ um den AC. _____-Kreisel wenden müssen und dies auch für die vom D. _____-Lebensmittelmarkt weggehenden Kunden aus Richtung Schwyz/Bahnhof gilt. Diesbezüglich lässt sich fragen, ob dieser Umstand in der Abendspitzenstunde nicht tendenziell zu einer Verringerung der (potentiellen) Kundschaft aus den fraglichen Anfahrtsrouten führt. Eine proportionale Verkehrsverteilung gemäss den Bevölkerungszahlen der Erschliessungsrichtungen Schwyz, AI. _____ und AE. _____/AJ. _____ ist nicht zu beanstanden, zumal eine gewisse Schematisierung von Annahmen sachimmanent geboten und nicht zu vermeiden ist. Nicht gefolgt werden kann den diesbezüglichen Ausführungen der Beschwerdegegnerin in der Triplik (S. 10 Ziff. 1.5). Weder dem Gutachten 2013 noch den Ausführungen des Tiefbauamtes oder des Regierungsrates lässt sich entnehmen, dass sie davon ausgehen bzw. implizieren, dass alle Fahrten in Schwyz und Umgebung beim AC. _____-Kreisel zusammentreffen. Die angenommenen Verhältniszahlen betreffen die (schematische) Aufschlüsselung der effektiven Verkehrsbewegungen beim AC. _____-Kreisel.

3.3.4 Letztlich hat das Tiefbauamt der statistischen und prognostischen Unwägbarkeit der Verkehrszunahme/-Bewegungen auch damit und insofern Rechnung getragen, als sie eine Obergrenze für die Ein- und Ausfahrten gesetzt, eine Kontrolle derselben angeordnet und für allenfalls effektiv höhere Verkehrsbewegungen die Anordnung weiterer Massnahmen (z.B. Pfortner- oder Lichtsignalanlage) vorbehalten hat.

3.4 Zusammenfassend erweist sich, dass die mit dem VGE 2015 aufgeworfenen Diskrepanzen zwischen den verschiedenen Gutachten geklärt wurden und an der Schlüssigkeit und somit am Beweiswert des Gutachtens 2013 keine Zweifel mehr bestehen (können). Eine ausreichende Verkehrsqualitätsstufe (d.h. mindestens Stufe D) ist unter Beachtung der Auflagen des Tiefbauamtes somit für den durch den D. _____-Lebensmittelmarkt generierten Mehrverkehr sowohl für die Ausfahrt des D. _____ wie auch das weitere Strassennetz (namentlich AC. _____-Kreisel) gewährleistet. Im Sinne der Erwägungen im VGE 2015 (insbesondere Erw. 5.6.8 erster Absatz) lässt sich eine Verweigerung der Bewilligung für den D. _____-Lebensmittelmarkt nicht mehr rechtfertigen. Die Erstellung/Einholung eines weiteren (Ober-)Gutachtens erübrigt sich.

4.1.1 Das Erstellen neuer und der Aus- oder Umbau bestehender Zufahrten und privater Zugänge zu Strassen bedürfen einer Bewilligung des Strassenträgers (§ 47 Abs. 1 des Strassengesetzes [StraG; SRSZ 442.110] vom 15.9.1999). Ver-

kehrsanordnungen werden von der Exekutive des Strassenträgers angeordnet (§ 18 Abs. 1 der Strassenverordnung [StraV; SRSZ 442.111] vom 18.1.2000). Bei Hauptstrassen verfügt die Fachstelle nach Rücksprache mit der Kantonspolizei (§ 18 Abs. 2 StraV). Verkehrsanordnungen der Gemeinden und Bezirke, die länger als 60 Tage dauern oder sich periodisch wiederholen, bedürfen der Genehmigung der Fachstelle (§ 18 Abs. 3 StraV). Träger der I. _____ (Strasse) als Hauptstrasse (Hauptstrasse Nr. __) ist im fraglichen Bereich der Kanton (§ 5 Abs. 2 StraG). Fachstelle ist das Tiefbauamt (§ 2 Abs. 1 StraV).

4.1.2 Das Tiefbauamt hat die Einfahrtsbewilligung, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, aus erschliessungsrechtlicher Sicht zu Recht erteilt. Mit der Verfügung/Einfahrtsbewilligung vom 19. November 2014 hat das Tiefbauamt – im Zeichen der Verkehrssicherheit (vgl. § 48 Abs. 1 StraG) – die Bedingung formuliert (Disp.-Ziff. 1.j), dass die Einmündung in die vortrittsberechtigte I. _____ (Strasse) mit "Kein Vortritt" (SSV-Signal Nr. 3.02) und "Abbiegen nach links verboten" (SSV-Signal Nr. 2.43) normgemäss zu signalisieren sei. Diese notwendigen Verkehrsanordnungen seien bewilligungspflichtig und bedürften der Genehmigung des Tiefbauamtes. Die entsprechende Signalisation sei daher durch die Gemeinde nach erteilter Baubewilligung mit einem Gemeinderatsbeschluss dem Tiefbauamt zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Signaltafeln dürften erst nach Rechtskraft der Bewilligung im Einvernehmen mit dem Verkehrstechnischen Dienst der Kantonspolizei aufgestellt werden. Das Tiefbauamt empfehle, vor Einreichung des Antrages für den Erlass der Verkehrsanordnung bei der Gemeinde, mit dem Verkehrstechnischen Dienst der Kantonspolizei Kontakt aufzunehmen.

Die Verfügung des Tiefbauamtes wurde vom Gemeinderat auch als integrierender Bestandteil der Baubewilligung erklärt (GRB Nr. 21 vom 9.1.2015 Disp.-Ziff. 6.a).

4.1.3 Dieses Vorgehen entspricht, wie der Regierungsrat zu Recht erwogen hat (angefochtener Entscheid Erw. 12.1 f.), den gesetzlichen Vorgaben. Mit der Formulierung der Bedingung für ein dem Baubewilligungsverfahren nachgelagertes Bewilligungsverfahren für die erforderliche Signalisation wurde dem Konnex von Baubewilligung und Signalisation hinreichend Rechnung getragen. Würde sich der D. _____-Lebensmittelmarkt nicht als bewilligungsfähig erweisen, wäre auch ein Signalisationsbewilligungsverfahren obsolet.

4.2 Weitere vom Regierungsrat im angefochtenen Beschluss geprüfte Rügen der Beschwerdeführerin werden, soweit ersichtlich, vor dem Verwaltungsgericht nicht mehr aufgebracht. Soweit sie indessen gerügt werden (vgl. Triplik S. 13 betreffend rechts[un]gleiche Behandlung des Y. _____-Marktes und des

D. _____; die Vergleichbarkeit scheidet bereits angesichts der jeweiligen Dimensionierungen), sind die Vorbringen unbegründet. Es kann diesbezüglich daher ohne weiteres auf die zutreffenden und zu bestätigenden Erwägungen im angefochtenen Beschluss verwiesen werden. Es betrifft dies namentlich die regierungsrätlichen Ausführungen zur (genauen) Umschreibung des Gegenstands der Baubewilligung (Erw. 11.2), Nichtberücksichtigung der unüberbauten Parzelle KTN X. _____ (Erw. 15), betreffend Emissionsbegrenzung und Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Erw. 17), "Parkplatzmissbrauch" (Erw. 18), rechtsgleiche Behandlung hinsichtlich der En-passant-Fahrten (Erw. 19) und Auseinandersetzung mit dem (Privat-)Gutachten von AG. _____ GmbH vom 21. Februar 2014 (Erw. 21; vgl. vorstehend Erw. 3.2).

5.1 Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen ist die Beschwerde als unbegründet zu beurteilen und daher abzuweisen.

5.2 Diesem Verfahrensausgang entsprechend sind die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) von Fr. 3'500.-- der Beschwerdeführerin aufzuerlegen.

5.3 Die Beschwerdeführerin hat ebenfalls dem Verfahrensausgang entsprechend der beanwalteten Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung zu bezahlen. Diese wird in Beachtung des kantonalen Gebührentarifs für Rechtsanwälte (GebT; SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975, der ordentlicherweise für das Honorar in Verfahren vor dem Verwaltungsgericht in § 14 einen Rahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- vorsieht und in § 2 die Bemessungskriterien erwähnt, unter Ausübung des pflichtgemässen Ermessens auf Fr. 3'500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) festgesetzt.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) werden auf Fr. 3'500.-- festgesetzt und der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie hat am 23. Oktober 2018 einen Kostenvorschuss von Fr. 2'500.-- geleistet. Die Restanz von Fr. 1'000.-- hat sie innert 30 Tagen seit Zustellung des Entscheids auf das Postfinancekonto 60-22238-6 des Verwaltungsgerichts zu überweisen.
3. Die Beschwerdeführerin hat der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 3'500.-- (inkl. Barauslagen und MwSt) zu bezahlen.
4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung Beschwerde* in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 42 und 82ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [BGG; SR 173.110] vom 17.6.2005).

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

5. Zustellung an:
 - den Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin (2/R)
 - den Rechtsvertreter des Gemeinderates Schwyz (2/R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführerin vom 20.3.2019)
 - den Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin (2/R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführerin vom 20.3.2019)
 - den Regierungsrat
 - das Sicherheitsdepartement, Rechts- und Beschwerdedienst (unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführerin vom 20.3.2019)
 - das Amt für Raumentwicklung (unter Beilage der Eingabe der Beschwerdeführerin vom 20.3.2019)
 - das Tiefbauamt
 - das Amt für Militär, Feuer- und Zivilschutz
 - das Amt für Arbeit
 - das Amt für Umweltschutz
 - den Kantonschemiker der Urkantone

- das Amt für Wald und Naturgefahren
- und das Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern (A).

Schwyz, 25. März 2019

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Der Gerichtsschreiber:

***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: 11. April 2019