

Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz Kammer III



III 2018 198

Entscheid vom 18. Dezember 2019

Besetzung

lic.iur. Achilles Humbel, Präsident
Ruth Mikšovic-Waldis, Richterin
Dr.oec. Andreas Risi, Richter
lic.iur. Prisca Reichlin Brügger, Gerichtsschreiberin

Parteien

A._____,
Beschwerdeführer,
vertreten durch **B.**_____,
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. **C.**_____,

gegen

1. **Gemeinderat Freienbach**, Unterdorfstrasse 9, Postfach 140,
8808 Pfäffikon,
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. **E.**_____,
2. **Amt für Umweltschutz**, Kollegiumstrasse 28, **D.**_____
2162, 6431 Schwyz,
3. **Regierungsrat des Kantons Schwyz**, Bahnhofstrasse 9, Post-
fach 1260, 6431 Schwyz,
Vorinstanzen,
4. **D.**_____,
5. **F.**_____ **AG**,
Beschwerdegegnerinnen,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr.iur. **G.**_____,

6. **H. _____ AG,**
vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. I. _____,

Gegenstand

Planungs- und Baurecht (Änderung und Erweiterung Gestaltungsplan Seedamm-Center)

Sachverhalt:

A. Im Gebiet Gwatt in Pfäffikon besteht seit 1974 das Einkaufszentrum "Seedamm-Center" (nachstehend SDC). Auf der Grundlage eines Erweiterungsprojektes wurde der Gestaltungsplan "Seedamm-Center" (GP SDC) erarbeitet. Der Regierungsrat hat diesen GP mit Beschluss (RRB) Nr. 51 vom 7. Januar 1980 genehmigt.

Die D._____ und die F._____ AG planten 1998 Änderungen und Erweiterungen des GP SDC (unter anderem namentlich Erhöhung der Nutzfläche des Einkaufszentrums gemäss Richtprojekt von 37'202 m² auf 53'367 m² und der Verkaufsfläche von 22'372 m² um 10'697 m² auf 33'069 m²), welcher die Grundstücke KTN J._____ umfasst. Mit Beschluss (GRB) Nr. 926 vom 26. April 2001 erliess der Gemeinderat diese GP-Änderungen und Erweiterungen unter Abweisung einer Einsprache des VCS. Der Regierungsrat hiess eine Beschwerde des VCS mit RRB Nr. 1104/2001 vom 3. September 2002 teilweise gut. Das Verwaltungsgericht wies die vom VCS und der Migros Genossenschaft Zürich hiergegen erhobenen Beschwerden mit VGE 1036+1039 vom 28. Mai 2003 ab. Das Bundesgericht hiess die vom VCS am 3. Juli 2003 erhobene Beschwerde mit dem Urteil 1A.144/2003 vom 4. Januar 2005 (= BGE 131 II 103) gut und hob den verwaltungsgerichtlichen Entscheid auf.

B.1 Am 29. Februar 2012 reichten die D._____ und die F._____ AG (Bauherrschaft) dem Gemeinderat Freienbach ein neues Gesuch um Änderung und Erweiterung des bestehenden GP SDC ein. Geplant ist gemäss dem Richtprojekt westlich des bestehenden SDC auf KTN K._____ die Erstellung eines neuen Gebäudes (Fachmärkte [auf rund 10'200 m²], Food/Non-Food, Aussenverkauf und Gastronomie) mit Verkaufsflächen von insgesamt rund 15'000 m², womit die Verkaufsflächen von 25'628 m² auf 40'628 m² erhöht werden sollen. Dieses Verkaufsgebäude soll mit einem Verbindungsbau an das bestehende SDC angebaut werden. Des Weiteren ist ein neues Bürogebäude mit einer Nutzfläche von 6'820 m² im nördlichen Teil des Grundstückes KTN K._____ geplant. Vorgesehen ist auch eine neue Tiefgarage mit 672 Parkplätzen.

B.2 Zur Verbesserung der Erschliessungssituation und der Verkehrslage plant die F._____ AG einen direkten Anschluss an die Autobahn A3 mit einer Hochbrücke für die Zufahrt (betroffen sind KTN L._____). Hierfür reichte sie ebenfalls am 29. Februar 2012 ein separates Baugesuch ein.

B.3 Das Gesuch um Änderung und Erweiterung des Gestaltungsplanes sowie der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wie auch das Baugesuch für die Hoch-

brücke zum SDC wurden im Amtsblatt Nr. _____ publiziert und öffentlich aufgelegt.

B.4 Die F. _____ AG zog ihr Baugesuch für den Neubau der Hochbrücke in der Folge zurück und reichte am 21. Juli 2016 ein neues Baugesuch ein, das wiederum publiziert und öffentlich aufgelegt wurde (Amtsblatt Nr. _____). Hiergegen erhoben die H. _____ AG sowie Dritte Einsprache beim Gemeinderat. Dieser erteilte mit Beschluss vom 24. Mai 2017 die Bewilligung für diese Brücke mit Strassenanpassungen unter Auflagen, Bedingungen und Vorbehalten. Der Regierungsrat hat Beschwerden der H. _____ AG sowie Dritter mit RRB Nr. 477/2018 vom 26. Juni 2018 abgewiesen. Die hiergegen erhobenen Beschwerden der H. _____ AG sowie Dritter hat das Verwaltungsgericht zwischenzeitlich mit VGE III 2018 127+128 vom 27. Mai 2019 gutgeheissen, den RRB Nr. 477/2018 vom 26. Juni 2018 aufgehoben und die Sache zur weiteren Sachverhaltsabklärung und Neuurteilung an den Regierungsrat zurückgewiesen. Das Verwaltungsgericht qualifizierte die private Erschliessungsanlage (mittels Hochbrücke) als eine Neuanlage im Sinne von Art. 25 USG und nicht als eine unwesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage, womit sie die Planungswerte einzuhalten hat. Ob die Planungsgrenzwerte eingehalten werden (können), liess sich aufgrund der aktenkundigen Unterlagen nicht beurteilen.

C. Gegen die Änderung und Erweiterung des GP SDC erhoben die H. _____ AG und Mitbeteiligte einerseits sowie der VCS andererseits am 19. April 2013 Einsprache beim Gemeinderat Freienbach. Am 1. Mai 2013 und 18. März 2014 und ebenso am 23. Dezember 2014 reichte die Bauherrschaft überarbeitete bzw. ergänzende Unterlagen ein.

D. Mit GRB Nr. 358 vom 28. September 2017 entschied der Gemeinderat wie folgt:

- 1.1 Die Einsprache der H. _____ AG sowie (...) wird abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden und am Protokoll abzuschreiben ist.
- 1.2. Die Einsprache des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden und am Protokoll abzuschreiben ist.
2. Umweltverträglichkeitsprüfung
- 2.1 Der Umweltverträglichkeitsbericht wird genehmigt. Der Gemeinderat Freienbach stimmt den folgenden Anträgen des AfU, denen die Gesuchstellerinnen nachzukommen haben, zu:

Öffentlicher Verkehr

Bei einer allfällig notwendigen Überarbeitung ist der erste Abschnitt der Ziffer 3.4 im UVB durch einen berichtigten oder aktualisierten Text zu ersetzen. Das AöV hat die Änderung wie folgt vorgeschlagen: Die Ortsbuslinie 195 verbindet an Werktagen im 15-Min-Takt (Hauptverkehrszeiten Mo-Fr: 10-Min-Takt) das Seedamm-Center mit dem Eisenbahn- und Busknoten Pfäffikon. Die halbstündlichen Bahnangebote in die verschiedenen Richtungen verkehren zu unterschiedlichen Verkehrszeiten. Gute Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn und RE-Züge sowie den Voralpenexpress bestehen nur, wenn die Buslinie häufiger als im 15-Min-Takt verkehrt.

Das AfU beantragt im Zusammenhang mit der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen bei der Gemeinde Freienbach, spätestens ab Inbetriebnahme der Zentrumserweiterung einen 7 ½- oder 10-Min-Takt des Ortsbusses anzuordnen, und dies in Art. 7 der SBV abändern zu lassen.

Luftreinhaltung

Um eine allfällige Tarifierhöhung, sei es als Verkehrsmassnahme oder aus Eigeninteresse der Betreiber, trotzdem nicht auszuschliessen, sollte der in Art. 5 der SBV genannte Tarif von 50 Rappen je 30 Minuten als Mindesttarif festgelegt werden.

Die periodische Abrechnung der gebührenpflichtigen Parkplatzbewirtschaftung ist der Gemeinde und dem AfU vorzulegen sowie die Verwendung der Einnahmen im Sinne von Art. 4 Abs. 3 der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen darzulegen.

Entwässerung

(...).

3. Änderung und Erweiterung des Gestaltungsplans Seedamm-Center
- 3.1 Die Änderung und Erweiterung des Gestaltungsplans Seedamm-Center und die dazugehörenden Sonderbauvorschriften werden im Sinne der Erwägungen erlassen.
- 3.2 Die Sonderbauvorschriften sind wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen (kursiv) und dem Gemeinderat Freienbach vor der Weiterleitung der Gestaltungsplanunterlagen an den Regierungsrat nachzureichen:

Art. 5 Abs. 3, Satz 3, Ergänzung

Die Parkplatzgebühr für die Parkplätze der Kunden des Seedamm-Centers gemäss lit. a beträgt ab der ersten Minute mindestens Fr. 0.50 je 30 Min.

Art 5 Abs. 4, Ergänzung am Schluss

Die periodische Abrechnung der gebührenpflichtigen Parkplatzbewirtschaftung ist der Gemeinde Freienbach und dem AfU vorzulegen. Die Verwendung der Einnahmen sind im Sinne von Art. 4 Abs. 3 der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen darzulegen.

Art. 7 Abs. 1, Satz 1, Änderung

Das Einkaufszentrum im Plangebiet ist spätestens per Inbetriebnahme der Zentrumserweiterung mit dem Ortsbus im 7 1/2- oder 10-Min-Takt (Güteklasse C) zu erschliessen.

3.3-8. (Auflagen; Kosten und Gebühren; Rechtsmittelbelehrung; Zufertigung).

E. Gegen diesen GRB erhob der VCS mit Eingabe vom 30. Oktober 2017 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Schwyz mit den folgenden Anträgen (Verfahren II [VB 318/2017]):

1. Es sei der angefochtene Beschluss des Beschwerdegegners vom 28. September 2017 aufzuheben.
2. Es sei dem Gestaltungsplan die regierungsrätliche Genehmigung zu verweigern und es sei die Sache im Sinne der Erwägungen gemäss der nachfolgenden Begründung an den Beschwerdegegner zurückzuweisen.
3. Eventualiter sei der Gestaltungsplan nur mit folgenden Änderungen und Ergänzungen der Sonderbauvorschriften zu genehmigen:
 - 3.1. Art. 5 Abs. 3, Satz 3, Änderung: "Die Parkplatzgebühr für die Kunden des Seedamm-Center gemäss lit. a beträgt ab der 1. Minute mindestens CHF 2.00 pro angebrochene Stunde."
 - 3.2. Art. 5 Abs. 4, Ergänzung: "Der Ertrag aus der Parkraumbewirtschaftung ist ... sowie für die Vergünstigung des Hauslieferdienstes gemäss Art. 7 Abs. 4 zu verwenden. ..."
 - 3.3. Art. 7 Abs. 4, Ergänzung: "Es wird ein für die Kunden attraktiver, kostengünstiger Hauslieferdienst eingerichtet."
4. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdegegners und der privaten Beschwerdegegnerinnen.

Ebenso erhoben die Bauherrschaft (Verfahren I [VB 316/2017]) mit Eingabe vom 26. Oktober 2017 sowie die H. _____ AG mit Eingabe vom 30. Oktober 2017 (Verfahren III [VB 320/2017]) Beschwerde beim Regierungsrat. Die Bauherrschaft (Verfahren I) beantragte namentlich die Aufhebung von Ziff. 3.2 des GRB Nr. 358 vom 28. September 2017, eventualiter eine Erschliessung mit dem Ortsbus maximal im 10-Minuten-Takt und die Streichung der Parkplatzgebühr.

F. Mit RRB Nr. 740/2018 vom 16. Oktober 2018 entschied der Regierungsrat wie folgt:

1. Die Beschwerde I wird im Sinne der Erwägungen gutgeheissen. Die Beschwerden II und III werden abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten (inklusive Kanzleikosten) im Betrag von Fr. 3600.-- werden zu je einem Drittel (je Fr. 1200.--) dem Beschwerdeführer II und der Beschwerdeführerin III und zu je einem Sechstel (je Fr. 600.--) der Gemeinde Freienbach und dem Kanton auferlegt. (...).
3. Der anwaltlich vertretenen Gemeinde Freienbach ist eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 2000.-- zuzusprechen, welche je zur Hälfte (je Fr. 1000.-) vom Beschwerdeführer II und von der Beschwerdeführerin III zu tragen ist.

Den Beschwerdeführern I ist für das Beschwerdeverfahren I eine Parteientschädigung von Fr. 800.-- zuzusprechen, welche zu je einem Viertel (je Fr. 200.--) vom Beschwerdeführer II, der Beschwerdeführerin III, der Gemeinde Freienbach und vom Kanton zu tragen ist. Für die Beschwerdeverfahren II und III ist den Beschwerdeführern I insgesamt eine Parteientschädigung von Fr. 1200.-- zuzusprechen, welche je zur Hälfte (je Fr. 600.--) vom Beschwerdeführer II und der Beschwerdeführerin III zu tragen ist.

4. Die Änderung und Erweiterung des Gestaltungsplanes Seedamm-Center wird genehmigt.
5. Die Genehmigung erfolgt im Sinne der Erwägungen, unter Vorbehalt der Beschlussziffern 6 und 7.
6. Bevor auf den Akten der Genehmigungsvermerk angebracht werden kann, sind die Sonderbauvorschriften im Sinne von Kapitel 8. Genehmigung, Ziff. 5 anzupassen. Die Vorinstanz wird aufgefordert, den Gestaltungsplan entsprechend ergänzen zu lassen und innert 30 Tagen dem Amt für Raumentwicklung einzureichen. Alsdann kann auf den verbindlichen Dokumenten der Genehmigungsvermerk angebracht werden (Koordination durch das Amt für Raumentwicklung).
7. Das Baubewilligungsverfahren bleibt vorbehalten.
8. Publikation von Beschlussziffer 4 nach Rechtskraft im Amtsblatt.
9. Die Gemeinde Freienbach hat eine Staatsgebühr von Fr. 8000.- zu entrichten. Diese kann den Gesuchstellerinnen weiterverrechnet werden.
- 10.-12. (Rechtsmittelbelehrung; Zustellung).

Die Gutheissung betraf die Aufhebung der Parkplatzgebühr und die Anordnung eines 10-Minuten-Taktes für den Ortsbus im Sinne des Eventualantrages der Bauherrschaft.

Als Beschwerdegegner in den Verfahren I und II sowie als Beigeladene im Verfahren III wurden im Rubrum des RRB jeweils auch M. _____ mit vier weiteren Mitbeteiligten, vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. N. _____, aufgeführt. Die H. _____ AG war im Rubrum dieses Entscheides einerseits als Beschwerdeführerin im Verfahren III, andererseits als Beschwerdegegnerin in den Verfahren I und II aufgeführt.

G. Gegen diesen RRB Nr. 740/2018 vom 16. Oktober 2018 (Versand am 23.10.2018) erhebt neben der H. _____ AG (Verfahren III 2018 201) der VCS mit Eingabe vom 13. November 2018 (Postaufgabe am gleichen Tag) fristgerecht Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Schwyz mit den folgenden Anträgen:

1. Es sei der angefochtene Beschwerde- und Genehmigungsentscheid des Regierungsrates (RRB Nr. 740/2018 vom 16. Oktober 2018) aufzuheben,

soweit damit die Beschwerde des Beschwerdeführers abgewiesen und die Beschwerde der privaten Beschwerdegegnerin gutgeheissen wurde.

2. Es sei der erstinstanzlich angefochtene Beschluss des Gemeinderats Freienbach vom 28. September 2017 aufzuheben.
3. Es sei die Sache im Sinne der Erwägungen gemäss der nachfolgenden Begründung an den Gemeinderat Freienbach zurückzuweisen.
4. Eventualiter seien die Sonderbauvorschriften des Gestaltungsplans wie folgt zu ändern und zu ergänzen:
 - 4.1. Art. 5 Abs. 3, Satz 3, Änderung: "Die Parkplatzgebühr für die Kunden des Seedamm-Center gemäss lit. a beträgt ab der 1. Minute mindestens CHF 2.00 pro angebrochene Stunde."
 - 4.2. Art. 5 Abs. 4, Ergänzung: "Der Ertrag aus der Parkraumbewirtschaftung ist ... sowie für die Vergünstigung des Hauslieferdienstes gemäss Art. 7 Abs. 4 zu verwenden. ..."
 - 4.3. Art. 7 Abs. 4, Ergänzung: "Es wird ein für die Kunden attraktiver, kostengünstiger Hauslieferdienst eingerichtet."
5. Unabhängig vom Ausgang des Verfahrens in der Hauptsache sei Dispositivziffer 3 des angefochtenen Beschlusses des Regierungsrates insoweit aufzuheben, als damit dem Beschwerdeführer eine Parteientschädigung von CHF 1'000.00 zugunsten der anwaltlich vertretenen Gemeinde Freienbach auferlegt wurde.
6. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der privaten Beschwerdegegnerinnen, der Gemeinde Freienbach und des Kantons.

H. Mit Vernehmlassung vom 30. November 2018 beantragt das Sicherheitsdepartement, die Verfahren III 2018 198 und III 2018 201 seien zu vereinigen; die Beschwerde sei unter Kostenfolge zulasten des Beschwerdeführers abzuweisen, soweit überhaupt darauf eingetreten werden könne. Das Amt für Umweltschutz (AFU) teilt mit Schreiben vom 30. November 2018 unter Verweis auf seine Stellungnahme im Verwaltungsbeschwerdeverfahren seinen Verzicht auf eine Vernehmlassung mit.

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2018 lassen M._____ und die vier weiteren Mitbeteiligten (vgl. vorstehend lit. F) mitteilen, sie seien vorinstanzlich im Verfahren VB 318/2017 weder als Partei noch als Beigeladene beteiligt gewesen, und erklären daher ihren ausdrücklichen Verzicht auf eine Parteistellung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren III 2018 198.

Die H._____ AG (= Beschwerdeführerin im Verfahren III 2018 201) äussert sich mit Eingabe vom 29. Januar 2019 und stimmt dem Beschwerdeführer zu, dass der angefochtene RRB aufzuheben sei, soweit der Regierungsrat die Verwaltungsbeschwerden abgewiesen habe. Gleichzeitig hält sie fest, dass sie als

Beschwerdeführerin im Verfahren III 2018 201 im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht als Beschwerdegegnerin aufzuführen sei.

Der Gemeinderat beantragt vernehmlassend am 18. Februar 2019 die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdeführers. Mit Beschwerdeantwort vom 1. März 2019 beantragt die Bauherrschaft (= Beschwerdegegnerinnen) die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei, unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

I. Mit Replik vom 23. Mai 2019 hält der Beschwerdeführer an den Anträgen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 13. November 2019 unverändert fest.

J. Mit Stellungnahme vom 31. Mai 2019 äussert sich das AFU namentlich zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsbericht betreffend den Feinstaub. Die H._____ AG erklärt am 1. Juli 2019 ihr vollumfängliches Festhalten an den Ausführungen in der Vernehmlassung vom 29. Januar 2019. Die Bauherrschaft ersucht duplizierend am 12. Juli 2019 um Gutheissung der mit der Beschwerdeantwort vom 1. März 2019 gestellten Anträge und Abweisung der Beschwerde.

Am 9. August 2019 äussert sich die Bauherrschaft namentlich zur Stellungnahme des AFU vom 31. Mai 2019.

K. Der Beschwerdeführer reicht am 16. August 2019 eine Stellungnahme ein. Das AFU verzichtet mit Schreiben vom 26. August 2019 auf eine weitere Stellungnahme. Die Bauherrschaft hält mit Quadruplik vom 24. September 2019 an den mit der Beschwerdeantwort vom 1. März 2019 gestellten Anträgen fest. Mit Eingabe vom 28. Oktober 2019 reicht der Beschwerdeführer Bemerkungen zur Quadruplik der Bauherrschaft vom 31. Mai 2019 (recte: 24.9.2019) ein. Am 12. November 2019 nimmt die Bauherrschaft hierzu Stellung. Hierzu äussert sich der Beschwerdeführer am 27. November 2019. Mit Schreiben vom 10. Dezember 2019 teilen die Beschwerdegegnerinnen ihren Verzicht auf weitere Äusserungen mit.

Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.1 Im Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (VRP; SRSZ 234.110) vom 6. Juni 1974 wird die Verfahrensvereinigung nicht ausdrücklich erwähnt. Nach konstanter Rechtsprechung können Beschwerden vereinigt werden, wenn das Gericht für zwei oder mehrere Verfahren in der gleichen Verfahrensart zuständig ist und sich die verschiedenen Beschwerden im Wesentlichen auf die gleichen Tatsachen (Sachverhalt) und die gleichen Rechtsgründe (Rechtsfragen) stützen

(vgl. statt vieler VGE III 2011 151 + 155 vom 18.1.2012 Erw. 1; VGE 603 + 606/92 vom 23.9.1992 Erw. 1).

Von einer Verfahrensvereinigung ist vorliegend trotz grundsätzlich gegebener Voraussetzungen abzusehen. Die Interessenlagen der beiden Beschwerde führenden Parteien sind nicht völlig deckungsgleich, was sich darin zeigt, dass die Verfahrensmitbeteiligte im vorinstanzlichen Verfahren ausserdem die Vereinigung der drei regierungsrätlichen Beschwerdeverfahren mit einem weiteren Verfahren (VB 169/2017) beantragte (vgl. angefochtener Beschluss Erw. 5). Insbesondere aber erscheint vorliegend angesichts der zahlreichen Schriftenwechsel (in beiden Verfahren) eine Verfahrensvereinigung prozessökonomisch nicht als sinnvoll (vgl. Bertschi/Plüss, in: Kommentar VRG, Vorbemerkungen zu §§ 4-31 N 59 f.).

Die Koordination der beiden Verfahren wird durch die Beratung und Beurteilung an der gleichen Kammersitzung sowie die gleichzeitige Eröffnung der Entscheide sichergestellt.

1.2 Per 25. Oktober 2017 wurde § 57 Abs. 1 VRP geändert und § 57 Abs. 2 VRP aufgehoben (in Kraft seit 1.2.2018). Im Verwaltungsgerichtsverfahren können die Parteien neue Tatsachen und Beweismittel geltend machen. Die Vorbringen des Beschwerdeführers zum Novenrecht beziehen sich auf die bis 31. Januar 2018 geltende Fassung und sind folglich bedeutungslos (vgl. Beschwerde S. 5 Rz. 10, S. 19 f. Rz. 24, S. 44 Rz. 53).

1.3 Die Parteien, welchen in der Vernehmlassungsverfügung entsprechend dem Rubrum des angefochtenen Entscheides ebenfalls noch Parteistellung eingeräumt wurde, wurden entsprechend ihrer Stellungnahme (vgl. vorstehend Ingress lit. H) nunmehr aus dem Rubrum des vorliegenden Entscheides entfernt.

2. Der Regierungsrat hat im angefochtenen Beschluss eine Verletzung des Koordinationsgebots verneint. Das Gestaltungsplan (GP)-Verfahren sei vom Hochbrückenprojekt zu unterscheiden. Eine "Verwischung" von Nutzungsplan- und Baubewilligungsverfahren werde mit der bundesrechtlichen Koordinationspflicht nicht bezweckt (Urteil BGer 1C_139/2017 vom 6.2.2018 Erw. 6.2). Angesichts des pendenten verwaltungsgerichtlichen Verfahrens betreffend die Hochbrücke (vgl. vorstehend Ingress lit. B.4) stehe eine verfahrensrechtliche Koordination ohnehin nicht mehr zur Diskussion. Der Bau der Hochbrücke als Erschliessungsanlage bilde die Voraussetzung für die Erstellung von zusätzlichen Verkaufsflächen im erweiterten GP. Damit sei dem Koordinationsgebot Genüge getan. Die geplante Hochbrücke sowie weitere geplante Erschliessungsanlagen zur Verbesserung der Verkehrssituation seien nicht Gegenstand des zu beurtei-

lenden GP SDC. Sie lägen auch ausserhalb des GP. Die verkehrsmässigen Auswirkungen der Erweiterung des SDC seien erst zusammen mit einem allfälligen Baugesuch betreffend die Erweiterung des SDC darzulegen. Nach konstanter Rechtsprechung müsse im Zeitpunkt des Erlasses eines GP noch keine in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht hinreichende Zufahrt vorliegen (Erw. 5.1 ff.). Das AFU habe den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) geprüft. Er sei vollständig und nachvollziehbar. Hieran ändere sich nichts, wenn die ausserhalb des GP liegenden Gebäude (Verwaltungszentrum der C.V. AG und das eventuell neu zu erstellende Bürohaus im Baubereich C) nicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung miteinbezogen worden seien. Diese Bauten stünden in keinem näheren funktionellen Zusammenhang mit dem SDC. Das AFU habe den UVB für vollständig und richtig befunden (Erw. 6.1 ff.). Schlüssig und nachvollziehbar sei auch das im UVB ermittelte Verkehrsaufkommen. Zwar beruhten die Verkehrsprognosen auf Daten der Verkehrserhebung aus den Jahren 2004 und 2005, doch seien eine Verkehrszunahme von 20% sowie Szenarien mit und ohne Erweiterung des SDC angenommen worden (Erw. 6.7). Beim geplanten Vorhaben handle es sich um eine neue Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) vom 7. Oktober 1983 und Art. 2 Abs. 4 Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) vom 15. Dezember 1986, die geeignet sei, Einwirkungen in Form von Luftverunreinigungen und Lärm zu erzeugen (Erw. 7.2). Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr werde mit einem 10-Min-Takt erheblich verbessert. Die Einführung einer Parkgebühr für die Kundenparkplätze erweise sich als überflüssige bzw. unverhältnismässige Massnahme (Erw. 7.5 f.). Die beantragte Einführung eines Hauslieferdienstes sprengte den Rahmen der zulässigen und verhältnismässigen Massnahmen (Erw. 7.8). Die vom GP bzw. mit den Sonderbauvorschriften (SBV) beanspruchten Ausnahmen rechtfertigten sich im Vergleich mit den Vorteilen (Erw. 8.1 ff.).

In der Genehmigung des GP (S. 18 ff. lit. b) führte der Regierungsrat unter anderem aus, betreffend den Löliwaldbach seien auf Stufe GP keine weiteren Anordnungen nötig (Erw. 4.2). Im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren sei die Liegenschaftsentwässerung nach den Vorgaben des generellen Entwässerungsplanes zu planen. Nachzuweisen sei zudem, dass die Durchflusskapazität durch unterirdische Bauten und durch die Pfahlfundation um nicht mehr als 10% eingeschränkt werde. Einzuhalten seien auch die Vorgaben der Altlastenverordnung (Erw. 4.3). Mit dem ersten Baugesuch, das verkehrswirksame Vorhaben beinhalte, sei die hinreichende Erschliessung mit einem Verkehrsgutachten nachzuweisen (Erw. 4.4). Zum jetzigen Zeitpunkt könne noch nicht beurteilt werden, ob das mutmasslich höhere Verkehrsaufkommen Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität habe; allfällige Massnahmen wie eine Priorisierung der Busse seien im Be-

darfsfall später zu prüfen (Erw. 4.5). Ein Parkleitsystem sei Bestandteil der GP-Änderung. Betreffend die Parkplätze entspreche der GP den Vorgaben des kantonalen Richtplanes; diesbezüglich sei der Vollständigkeit halber Art. 1 Abs. 2 SBV zu aktualisieren, indem nicht mehr die Weisung zu den verkehrsintensiven Einrichtungen massgebend sei, sondern der kantonale Richtplan, Beschluss B-7 (Erw. 5). Mit der Suspensivbedingung in den SBV, wonach die Anpassungen am Autobahnanschluss und die Hochbrücke zuerst erstellt sein müssen, soll sichergestellt werden, dass Baubewilligungen für die Erweiterung des Einkaufszentrums erst erteilt werden, wenn eine hinreichende Erschliessung vorliege (Erw. 6).

3.1 Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs. Erst aus dem angefochtenen RRB habe er Kenntnis von vier Dokumenten erlangt. Hiervon seien ihm drei auf sein Verlangen zugestellt worden. Die Stellungnahme des Umweltdepartements vom 10. Januar 2018 erweise sich hinsichtlich der erhobenen materiellen Rügen als irrelevant, dies im Gegensatz zu den Stellungnahmen des ASTRA vom 25. Januar 2018 und des Baudepartements vom 5. Februar 2018. Die Nichtzustellung der Beurteilung des ARE vom 18. Juli 2018 stelle eine klare Verweigerung des Akteneinsichtsrechts und des rechtlichen Gehörs dar (Beschwerde S. 8 ff. Rz. 13-19; Replik S. 4 Rz. 8).

3.2.1 Das rechtliche Gehör gemäss § 21 VRP und Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV, SR 101) vom 18. April 1999 dient einerseits der Sachaufklärung, andererseits stellt es ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass eines Entscheids dar, welcher in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreift. Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst als Mitwirkungsrecht alle Befugnisse, deren eine Partei bedarf, um in einem Verfahren ihren Standpunkt wirksam zur Geltung zu bringen, u.a. das Recht des Betroffenen, sich vor Erlass eines in seine Rechtsstellung eingreifenden Entscheides zur Sache zu äussern (BGE 140 I 99 Erw. 3.4; BGE 122 II 274 Erw. 6 a/d m.w.H.).

Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur. Dessen Verletzung führt ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst grundsätzlich zur Aufhebung der angefochtenen Verfügung. Vorbehalten bleiben praxisgemäss Fälle, in denen die Verletzung des rechtlichen Gehörs nicht besonders schwer wiegt und dadurch geheilt wird, dass die Partei, deren rechtliches Gehör verletzt wurde, sich vor einer Instanz äussern kann, welche sowohl die Tat- als auch die Rechtsfragen uneingeschränkt überprüft (vgl. BGE 127 V 437 Erw. 3d/aa; BGE 126 V 132 Erw. 2b; Bundesgerichtsurteile 2C_699/2017 vom 12.10.2018 i.Sa. K. vs. Gemeinderat Reichenburg Erw. 4.5 f.). Führt die

Rückweisung allerdings zu einem formalistischen Leerlauf, ist davon selbst bei einer schwerwiegenden Verletzung des rechtlichen Gehörs abzusehen (vgl. Urteil des BGer 8C_762/2011 vom 23.8.2012 Erw. 2.2.2; vgl. BGE 133 I 204 Erw. 2.2). Dem Verwaltungsgericht kommt hinsichtlich rechtlicher und tatsächlicher Fragen volle Kognition zu (vgl. § 55 Abs. 1 VRP; VGE III 2007 154 vom 30.10.2007 Erw. 1.5; zum Novenrecht vorstehend Erw. 1.2).

3.2.2 Der Beschwerdeführer bezieht sich bezüglich des Schreibens des ASTRA vom 25. Januar 2018 namentlich auf die Feststellung, das Projekt "Hochbrücke" (Zufahrt zum SDC) ab der Nationalstrasse werde ausserhalb des Gestaltungsplanes in einem separaten Verfahren durch das ASTRA bearbeitet. Der Beschwerdeführer sieht sich dadurch unter anderem in seiner Auffassung bestätigt, dass das Koordinationsgebot verletzt werde (Beschwerde S. 21 f. Rz. 27 a f.). Dieser Themenkreis wurde im mitangefochtenen GRB Nr. 358 vom 28.9.2017 (S. 14 Erw. 3.1.5) angesprochen; vom Beschwerdeführer wurde in der Verwaltungsbeschwerde vom 30. Oktober 2017 (S. 8 ff. Rz. 20 ff.) die im Wesentlichen gleiche Rüge vorgebracht und entsprechend auch im angefochtenen RRB mitbeurteilt. In der Verwaltungsgerichtsbeschwerde weist der Beschwerdeführer zudem auf den Widerspruch des ASTRA im Schreiben vom 25. Januar 2018 zu dessen früherer Zustimmung zur Hochbrücke hin (S. 22 lit. b).

Das Schreiben des Baudepartements vom 5. Februar 2018 gibt Stellungnahmen des Tiefbauamtes sowie des Amtes für öffentlichen Verkehr wieder, welche neben anderen Verkehrsfragen (Schleichverkehr, verkehr-intensive Einrichtung) auch das Verhältnis von Hochbrücke und Erweiterung des SDC betreffen.

Die Nichtgewährung der Einsicht in diese Unterlagen stellt zweifelsohne eine Verletzung des rechtlichen Gehörs des Beschwerdeführers dar, die indessen als leicht zu qualifizieren ist. Sollte die Gehörsverletzung als schwer erachtet werden, wäre sie im verwaltungsgerichtlichen Verfahren heilbar. Eine solche Qualifikation lässt sich jedoch allein deswegen nicht rechtfertigen, weil der Beschwerdeführer nicht formell um Akteneinsicht ersucht hatte (Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerinnen S. 6 Ziff. 2.2) und die fraglichen Dokumente, soweit ersichtlich, auch den anderen Verfahrensparteien nicht (spontan) zugestellt worden waren. Indes wäre zumindest eine Information der Verfahrensparteien über den Bezug der fraglichen Dokumente im Lichte des rechtlichen Gehörs grundsätzlich angezeigt gewesen.

3.3.1 Zur Beurteilung des Gestaltungsplanes durch das ARE vom 18. Juni 2018 (vgl. angefochtener RRB Ingress lit. K) legt das Sicherheitsdepartement vernehmlassend dar (S. 2 f. Ziff. 1), das ARE hole bei anderen Amtsstellen die für die Genehmigung erforderlichen Stellungnahmen ein und erstelle gestützt darauf eine Fachbeurteilung. Dieser Fachbeurteilung komme ausschliesslich eine verwaltungsinterne meinungsbildende Funktion zu. Solche internen Aktenstücke seien gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung vom Akteneinsichtsrecht ausgenommen. Dem Beschwerdeführer sei zu Recht die Einsicht in den Entwurf des regierungsrätlichen Genehmigungsentscheides verweigert worden.

3.3.2 Eine kantonale Behörde genehmigt die Nutzungspläne und ihre Anpassungen (Art. 26 Abs. 1 Bundesgesetzes über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz; RPG; SR 700] vom 22.6.1979). Mit der Genehmigung durch die kantonale Behörde werden die Nutzungspläne verbindlich (Art. 26 Abs. 2 RPG). Die Genehmigungszuständigkeit liegt im Kanton Schwyz beim Regierungsrat (§ 28 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes [PBG; SRSZ 400.100] vom 14.5.1987). Auch Gestaltungspläne bedürfen zu ihrer Verbindlichkeit der Genehmigung des Regierungsrates. Mit der Genehmigung wird der Gestaltungsplan für alle Grundeigentümer des Einzugsgebietes verbindlich (§ 30 Abs. 5 PBG).

Die kantonale Genehmigungsbehörde ist verpflichtet, die Entscheide der einzelnen kantonalen Amtsstellen, die im Genehmigungsverfahren mitwirken, verfahrensrechtlich und inhaltlich zu koordinieren. Ihre Aufgabe ist es, sachlich zusammenhängende raumplanerische, umweltrechtliche und weitere im Konkreten massgebende Gesichtspunkte zu ermitteln, zu gewichten und umfassend abzuwägen (Ruch, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen, Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich 2016, Art. 26 Rz. 17). Die Genehmigungsbehörde hat darauf zu achten, dass sie den Anspruch der Gemeinden und der betroffenen Grundeigentümer auf rechtliches Gehör durch eigene diesbezügliche Verfahrensschritte wahrt. Namentlich wenn sie Änderungen der Pläne ins Auge fasst, sind die Beteiligten vorher anzuhören (Ruch, a.a.O., Art. 26 Rz. 18).

Vorliegend sah der Regierungsrat als Genehmigungsbehörde keinen Änderungsbedarf. Mithin waren die Beteiligten (d.h. Gemeinde und betroffene Grundeigentümer) nicht anzuhören. Dies muss erst recht für Dritte gelten.

3.3.3 Genehmigung und Anfechtung haben unterschiedliche Funktionen. Ein Anfechtungsverfahren findet nur statt, wenn jemand ein Rechtsmittel ergreift. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens sind grundsätzlich nur die gerügten Punkte. Demgegenüber muss die Genehmigung von Amtes wegen eingeholt werden; sie beinhaltet eine gesamtheitliche Beurteilung der Nutzungsplanung. Das Bundes-

recht verlangt keine Identität von Rechtsmittel- und Genehmigungsbehörde. Es ist entsprechend zulässig, Genehmigungs- und Rechtsmittelverfahren zu trennen, beispielsweise das Genehmigungsverfahren erst einleiten zu lassen, wenn die Rekurse gegen die Nutzungsplanung erledigt sind (vgl. Ruch, a.a.O., Art. 26 Rz. 19 f.). Auch hieraus ergibt sich zwangsläufig, dass Beschwerdeführer grundsätzlich kein Anspruch auf rechtliches Gehör im Genehmigungsverfahren haben. Es kann keinen Unterschied ausmachen, ob die Genehmigung gleichzeitig mit der Beschwerdebeurteilung in einem Dokument oder erst nach Erledigung der Rechtsmittelverfahren erfolgt.

3.3.4 Mithin ist es im Ergebnis nicht zu beanstanden, wenn dem Beschwerdeführer keine Einsicht in die Beurteilung des Gestaltungsplanes durch das ARE, bei welcher es sich offensichtlich um den Entwurf der Genehmigung handelte, gewährt wurde. Im gleichen Sinne hat das Bundesgericht mit Urteil 1C_556+558+562/2013 vom 21.9.2016 entschieden (Erw. 3.4 [Auflage eines Berichts der kantonalen Umweltschutzfachstelle und einer Stellungnahme des BAFU erst mit dem regierungsrätlichen Genehmigungsentscheid stellt keine Verletzung des rechtlichen Gehörs dar]).

3.3.5 Was die Einsicht in verwaltungsinterne Akten im Allgemeinen anbelangt, bleibt indes zu ergänzen, dass das Bundesgericht in seiner jüngeren Rechtsprechung die vom Sicherheitsdepartement angesprochene Praxis dahingehend präzisiert hat, dass es nicht auf die Klassierung als "verwaltungsintern" ankomme, sondern auf die objektive Bedeutung der Akte für den verwaltungswesentlichen Sachverhalt. So gehören Berichte und Gutachten zu Sachverhaltsfragen, selbst wenn sie verwaltungsintern erstellt worden sind, nicht zu den verwaltungsinternen Akten, sondern unterliegen der Akteneinsicht. Aufgrund der Besonderheiten des Verfahrens kann es im Einzelfall auch geboten sein, den Parteien vor Erlass einer Verfügung Einsicht in den Verfügungsantrag der Instruktionsbehörde zu gewähren. Das Akteneinsichtsrecht bezieht sich auf alle verfahrensbezogenen Akten, die geeignet sind, Grundlage des Entscheids zu bilden, auch wenn die Ausübung des Akteneinsichtsrechts den Entscheid in der Sache nicht zu beeinflussen vermag (Urteil BGer 1C_159/2014 vom 10.10.2014 = ZBI 2015 S. 323 ff., Erw. 4.3 mit Hinweisen; vgl. Urteil BGer 1C_59/2014 vom 1.7.2015 i.S. K. vs. Rotenfluebahn Erw. 3.6.1 ff. betr. Einsicht in Fachberichte).

4.1 Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung der Koordinationspflicht (vgl. Beschwerde S. 13 ff. Rz. 20 ff.; Replik S. 4 f. Rz. 9 f.). Das Gestaltungsplanverfahren und die Erschliessung mittels einer Hochbrücke als zentrale Erschliessungsvoraussetzung seien koordinationspflichtig (Beschwerde S. 13 Rz. 20.a).

Die Umgestaltung des A3-Anschlusses durch das ASTRA sei nicht parallel publiziert worden. Das diesbezügliche bundesrechtliche Genehmigungsverfahren für den Direktanschluss an die A3 stehe bis heute aus. Die Koordinationspflicht zwischen dem Gestaltungsplanverfahren und dem damit vorgesehenen Direktanschluss sowie dem nationalstrassenrechtlichen Verfahren für die Umgestaltung des Anschlusses sei im bisherigen Gestaltungsplanverfahren unbestritten gewesen (Beschwerde S. 13 f. Rz. 20.b ff.). Der Regierungsrat verkenne, dass der GP SDC ein projektspezifischer Sondernutzungsplan mit Verfügungscharakter sei und nur deshalb die UVP bereits auf dieser Stufe durchgeführt werden müsse. Die Koordination habe auf Stufe der Sondernutzungsplanung stattzufinden. Das Gestaltungsplanverfahren sei das Leitverfahren; ein Koordinationsmangel müsse nicht in jedem koordinationspflichtigen Verfahren separat gerügt werden (Beschwerde S. 15 f. lit. a ff.; vgl. Beschwerde S. 20 f. Rz. 25.b und Rz. 26). Der Regierungsrat sei seiner Begründungspflicht nicht nachgekommen, da er nicht auf die Argumente betreffend die Koordination mit der Hochbrücke eingegangen sei. Voraussetzung einer materiellen Koordination sei eine formelle Koordination (Beschwerde S. 16 f. Ziff. 23 mit Hinweis auf Urteil BGer 1C_231/2011 vom 16.12.2011 = BGE 138 II 23 [Ufenau] Erw. 5.3). Das separat durchgeführte Verfahren für das Hochbrücken-Projekt ersetze das nationalstrassenrechtliche Bewilligungsverfahren für den Anschluss an die A3 nicht. Änderungen an Anschlussbauten an eine Autobahn bedürften eines nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens; zuständig für die Erteilung der Plangenehmigung sei das UVEK und nicht das ASTRA (Beschwerde S. 18 lit. d). Mit der blossen Zustimmung (vgl. Beschwerde S. 22 lit. b) verletze das ASTRA das Legalitätsprinzip aufs Gröbste (Beschwerde S. 18 oben). Es könne auf das Einkaufszentrum Glaruspark als Präjudiz verwiesen werden. Das Verwaltungsgericht habe eine Beschwerde des Beschwerdeführers unter anderem wegen der fehlenden Koordination gutgeheissen (Beschwerde S. 18 lit. c). Für ein kommunales und kantonales Bewilligungsverfahren hinsichtlich des Anschlusses an die A3 bestehe keine Zuständigkeit; die erteilten Bewilligungen seien nichtig (Beschwerde S. 18 lit. d). Allfällige kantonale und kommunale Bewilligungen für die Hochbrücke seien zwischenzeitlich zwar erteilt worden; doch sei auch hier Art. 25a RPG verletzt worden. Es drohten widersprüchliche Entscheide (Beschwerde S. 19 lit. e). Die Behauptung des Regierungsrates, die geplante, für die Verbesserung der Erschliessung notwendige Hochbrücke sei nicht Gegenstand des zu beurteilenden Gestaltungsplanes, sei rechtsverletzend und willkürlich (Beschwerde S. 20 f. Rz. 25). Im Widerspruch zur früheren Zustimmung zur Hochbrücke halte das ASTRA mit Stellungnahme vom 25. Januar 2018 explizit fest, die Anpassungen an die Nationalstrasse seien durch das ASTRA zu planen und das Projekt Hochbrücke

ab Nationalstrasse werde ausserhalb des Gestaltungsplans in einem separaten Verfahren durch das ASTRA bearbeitet; das ASTRA bestätige also die Zuständigkeit der Bundesbehörden (Beschwerde S. 21 f. Rz. 27.a f.). Auch aus der Stellungnahme des Baudepartements vom 5. Februar 2018 ergebe sich die Verletzung des Koordinationsgebotes, wenn es festhalte, es gälte eine Zweckentfremdung des SDC durch Schleichverkehr zu verhindern und es seien nur in Rechtskraft erwachsene Verkehrsanlagen für die GP-Genehmigung zu berücksichtigen (Beschwerde S. 22 f. Rz. 27.c ff.).

4.2.1 Art. 25a RPG legt die Grundsätze der Koordination fest. 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 kann die erforderlichen verfahrensleitenden Anordnungen treffen, sorgt für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen, holt von allen beteiligten kantonalen und eidgenössischen Behörden umfassende Stellungnahmen zum Vorhaben ein und sorgt für eine inhaltliche Abstimmung sowie möglichst für eine gemeinsame oder gleichzeitige Eröffnung der Verfügungen (Abs. 2). Die Verfügungen dürfen keine Widersprüche enthalten (Abs. 3). Diese Grundsätze sind auf das Nutzungsplanverfahren sinngemäss anwendbar (Abs. 4).

Art. 25a Abs. 4 RPG betrifft in erster Linie Bauten und Anlagen, die ihrer Natur nach nur in einem Planungsverfahren erfasst werden können (Sondernutzungspläne) sowie die Einzonung von Wald. Insbesondere projektbezogene Sondernutzungspläne wie solche für Strassenbauten, Kieswerke, Deponien, Parkhäuser und Einkaufszentren ersetzen in vielen Fällen das Baubewilligungsverfahren oder nehmen es weitgehend vorweg, weshalb sie mit den anderen projektbezogenen Entscheidungsverfahren wie ein entsprechendes Baubewilligungsverfahren im Detail zu koordinieren sind. Keine verfahrensmässige Koordinationsprobleme mit nachfolgenden Bewilligungsverfahren ergeben sich demgegenüber in der Regel beispielsweise bei Gestaltungsplänen, welche bloss die Bauweise in einem Teilbaugebiet regeln. Diese Verfahren werden meist vor den Bewilligungsverfahren für die einzelnen Projekte durchgeführt. Die Projektierungstiefe muss für die einzelnen Phasen nur soweit gehen, als es für die jeweiligen Entscheide notwendig ist. Die Koordinationspflicht will die Grenzen zwischen den einzelnen Rechts- und Sachgebieten, nicht aber zwischen den einzelnen Verfahrensphasen überwinden (vgl. 1P.532/2006 v. 16.2.2007 Erw. 3.4; Waldmann/Hänni, Handkommentar

RPG, 2006, Art. 25a RPG Rz 73; Urteil BGer 1C_139/2017 v. 6.2.2018 [Udligenswil] Erw. 6.2).

4.2.2 Nach der Rechtsprechung ist eine Koordinationspflicht zu bejahen, wenn für die Verwirklichung eines Projekts verschiedene materiellrechtliche Vorschriften zu beachten sind, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewendet werden dürfen (Urteil BGer 1C_564/2012 v. 19.11.2013 Erw. 5.1 m.H. auf BGE 126 II 26 Erw. 5d). Sind die massgeblichen Fragen Gegenstand verschiedener Verfahren, sind diese zeitlich zu koordinieren, wenn wegen des Erfordernisses einer inhaltlich abgestimmten Anwendung des materiellen Rechts keine Möglichkeit besteht, eines davon vorzuziehen (Urteil BGer 1C_564/2012 v. 19.11.2013 Erw. 5.1 m.H.). Der Koordinationsgrundsatz schliesst eine Aufteilung eines Bauvorhabens in verschiedene Teilschritte und Bewilligungsverfahren nicht aus. Ein gestaffeltes Vorgehen kann sinnvoll sein und ist auch zulässig, sofern dadurch die erforderliche materielle und soweit möglich formelle Koordination der Entscheide nicht vereitelt wird (VGE III 2018 171 v. 15.10.2018 Erw. 2.4.2 mit Hinweisen; vgl. Urteil BGer 1C_658/2017 v. 18.9.2018 Erw. 3.3; 1C_156/2012 v. 12.10.2012 Erw. 6.2.2; BGE 126 II 26 Erw. 5d).

4.2.3 Im Erläuterungsbericht zur Änderung und Erweiterung des Gestaltungsplanes SDC (vom 29.2.2012, rev. 30.4.2013) wird unter anderem dargelegt (S. 3 Ziff. 1.1, vgl. S. 8 Ziff. 4.1, S. 15 Ziff. 6.1 und Situationsplan S. 16 Ziff. 6.2), dass neben dem Bau von zusätzlicher Verkaufsfläche die umliegenden Verkehrsanlagen zusammen mit Gemeinde und Kanton verbessert und ausgebaut werden sollen. Es sei ein direkter Anschluss an die Autobahn A3 mit einer Hochbrücke für die Zufahrt geplant und eine Anpassung der direkten Anbindung an den Zubringer T8 zur A3 für die Wegfahrt. Von der Gwattstrasse aus werde eine neue zweispurige Erschliessungsstrasse zu den Erweiterungsbauten und von da aus ein einspuriger Bypass zum Kreisel Schweizerhof realisiert. Die Zufahrtswege für Kunden könnten so verkürzt, die Emissionen verringert und die Verkehrssituation wesentlich verbessert werden. Die geplanten Erweiterungsbauten und die Erschliessungsanlagen des SDC seien auf die langfristigen städtebaulichen Ziele der Gemeinde Freienbach abgestimmt worden. Die Realisierung der Erschliessungsanlagen bilde die Voraussetzung für den Bau von zusätzlichen Verkaufsflächen (S. 3 Ziff. 1.1).

Art. 3 der Sonderbauvorschriften (SBV) vom 29. Februar 2012 (rev. 1.10.2013) mit der Marginalie "Voraussetzung für die hinreichende Erschliessung" bestimmt, dass Baubewilligungen gestützt auf den Gestaltungsplan erst erteilt werden dür-

fen, "wenn die Realisierung der beiden Drittprojekte 'N3/60 Umgestaltung Anschluss Pfäffikon/Gwatt (Bundesamt für Strassen ASTRA)' sowie 'Hochbrücke und Strassenanpassungen Seedamm-Center (F._____ AG)' gemäss Verkehrsplan vom 12. August 2013 rechtlich und finanziell gesichert und baulich umgesetzt sind. In diesem Sinne darf die Inbetriebnahme bewilligter Bauten erst nach der tatsächlichen Realisierung dieser Erschliessungsanlagen erfolgen".

4.2.4 Mit diesen Vorgaben wird hinreichend gesichert, dass Baubewilligungen gestützt auf den Gestaltungsplan nur erteilt werden dürfen, wenn die Erschliessungsanlagen realisiert sind. Dass die beiden Erschliessungsanlagen ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters liegen, ist unbestritten. Den Baubewilligungen für die Erschliessungsanlagen kommt die Bedeutung einer *conditio sine qua non* für die Realisierung der Bauten des erweiterten Gestaltungsplanes zu. Inwieweit eine (formelle und/oder materielle) Koordination der jeweiligen Verfahren erforderlich ist, ist mit dem Regierungsrat (und den Beschwerdegegnerinnen, vgl. Beschwerdeantwort S. 10) nicht erkennbar; eine solche drängt sich nicht auf. Ein möglicher Widerspruch, dessen Vermeidung unter anderem Zweck der Koordinationspflicht ist, zwischen allfälligen Baubewilligungen für die Erschliessungsanlagen und dem Gestaltungsplan SDC bzw. gestützt darauf gegebenenfalls erteilten Baubewilligungen kann sich aufgrund der Bedingung der vorgängigen Realisierung der Erschliessungsanlagen nicht eröffnen. Die erforderliche materielle Koordination der Entscheide betreffend den Gestaltungsplan und die beiden Erschliessungsprojekte wird vorliegend nicht vereitelt (vgl. Urteil BGer 1C_658/2017 v. 18.9.2018 Erw. 3.3; 1C_156/2012 v. 12.10.2012 Erw. 6.2.2; BGE 126 II 26 Erw. 5d). Die inhaltliche (materielle) Widerspruchsfreiheit wird dadurch gewährleistet, dass bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, welche alle Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen hat und in deren Rahmen eine umfassende Interessenabwägung und eine Prüfung der Gesamtauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen ist (Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6.A., S. 485 f.), auch die beiden fraglichen Erschliessungsanlagen mitberücksichtigt werden (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht [UVB] der O._____ AG vom 29.2.2012 z.B. S. 7 ff. "Luftbelastung" und "Lärmbelastung", S. 14 "Erschliessung", S. 17 ff. Ziff. 2.3.4, S. 29 f. Ziff. 3.7 [relevanter Perimeter], S. 31 Ziff. 3.9; "Materielle Beurteilung der Umweltverträglichkeit" des AFU vom 14.2.2013 S. 4 ff. Ziff. 5.2 f., S. 7 Ziff. 5.9 [in: RR-act. IV/02/7]).

Der Erlass und die Genehmigung des erweiterten Gestaltungsplanes können die beiden Erschliessungsanlagen nicht in nennenswerter Weise präjudizieren; dies gilt auch umgekehrt. Betreffend die Umgestaltung des N3-Anschlusses ist dies augenfällig. Die östliche Zufahrt/Einfahrtsstelle ins Gestaltungsplanareal bleibt

von der Hochbrücke unberührt bzw. erfährt durch diese keine Änderung (vgl. Plan Nr. 904 1 Gestaltungsplan mit Mantellinien 1:500 vom 26.3.2010, rev. 29.2.2012 und 30.4.2013). Im vom Beschwerdeführer angeführten Glarner Entscheid (Erw. 11.a) bestand ein Widerspruch darin, dass der Gemeinderat eine Koordination für die Baubewilligungsphase als möglich und notwendig erachtet hatte, die Umgestaltung des Autobahnanschlusses indes bereits zuvor genehmigt worden war. Es kann vorliegend auch nicht gesagt werden, die Erweiterung des Gestaltungsplanes und der geplanten Erschliessungsanlagen bedingten sich gegenseitig, nachdem die Realisierung der beiden Erschliessungsanlagen Voraussetzung für eine Baubewilligung ist. Soweit auf die einzelnen drei Projekte jeweils verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind, zu deren Beurteilung verschiedene (erstinstanzliche) Behörden zuständig sind, wird der Koordinationspflicht zweifelsohne jeweils im entsprechenden Planungs- und/oder Bewilligungsverfahren Nachachtung verschafft. Allein die Tatsache, dass auf die drei Projekte allenfalls (teils) die gleichen materiellrechtlichen Vorschriften zur Anwendung kommen, kann zu keinem weitergehenden Koordinationsbedarf führen. Eine möglichst parallele Verfahrensabwicklung, wie sie von den Beschwerdegegnerinnen angestrengt wurde (vgl. hierzu Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerinnen S. 8 f.: gleichzeitige Auflage des Gestaltungsplanänderungsgesuchs am 29.2.2012 und öffentliche Auflage der Umgestaltung des N3-Anschlusses durch die zuständigen Bundesstellen vom 25.5. bis 19.7.2012; Rückzug der beiden Strassenbauprojekte Ende 2014 und Sistierung des Gestaltungsplanverfahrens; nach Absehen des ASTRA von einer Neuauflage der Umgestaltung des N3-Anschlusses Mitte 2016 Neuauflage des Hochbrückenprojekts; vgl. UVB vom 29.2.2012 S. 11), liegt letztlich im ureigenen - auch ökonomischen - Interesse der Beschwerdegegnerinnen.

Der Regierungsrat durfte auch zutreffend - und unter Berücksichtigung, dass es sich vorliegend grundsätzlich um eine projektbezogene Sondernutzungsplanung handelt - auf die ständige und vom Verwaltungsgericht bestätigte Praxis hinweisen, wonach ein Gestaltungsplan genehmigungsfähig ist, wenn Erschliessungsvarianten tatsächlich wie rechtlich realisierbar sind, ohne dass im Detail bereits feststeht, wie dieses Ziel schliesslich erreicht wird (VGE III 2017 100 vom 20.12.2017 Erw. 2.3.2; VGE III 2011 118 vom 21.12.2011 Erw. 5.3; VGE 806+807/97 vom 17.1.1997 Erw. 6.e in EGV-SZ 1997 Nr. 9; EGV-SZ 1996 Nr. 49). Dem Beschwerdeführer war die Auflage des Brückenprojekts offensichtlich auch bekannt (vgl. Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerinnen S. 9 mit Hinweis auf act. 1), ohne dass er hiergegen remonstriert hat. Im Übrigen ist es denkbar, dass die Erstellung der Hochbrücke und die Umgestaltung des N3-Anschlusses aufgrund der Zielsetzung (Verkürzung der Zufahrtswege, Verbesse-

rung der Verkehrssituation, Verringerung der Emissionen) auch noch sinnvoll (oder gar erstrebenswert) wären, wenn sich der Gestaltungsplan als nicht rechtmässig erweisen oder wenn auf dessen bauliche Umsetzung verzichtet würde.

Von einem Beizug der Akten des Verfahrens für die Hochbrücke (Beschwerde S. 4 Rz. 2) kann folglich ohne Verletzung des Untersuchungsgrundsatzes und des Anspruchs des Beschwerdeführers auf rechtliches Gehör abgesehen werden.

4.3.1 Aus dem vorstehend Gesagten ergibt sich gleichzeitig, dass die Vorbringen des Beschwerdeführers zu den Zuständigkeiten und den erforderlichen Verfahren zur Erteilung der für die Realisierung der Hochbrücke und der Umgestaltung des N3-Anschlusses unbehelflich sind. Dies gilt auch für die geltend gemachte Nichtigkeit der Bewilligung für die Hochbrücke, was einer (späteren) rechtskonformen Bewilligung als Voraussetzung für eine auf dem Gestaltungsplan basierende Baubewilligung nicht hinderlich ist. Entscheidend für die vorliegende Beurteilung ist allein, dass sich aus diesen Vorbringen weder eine fehlende Erschliessbarkeit des erweiterten Gestaltungsplanareals noch die Bewilligungsunfähigkeit der Hochbrücke und des N3-Anschlusses ableiten lässt.

4.3.2 Mangels Vergleichbarkeit der Ausgangslage lässt sich auch das Urteil BGer 1C_231/2011 vom 16. Dezember 2011 betreffend die Ufenau nicht auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen. Die Koordinationspflicht zwischen den dort vorgesehenen baulichen Massnahmen (Abbruch und Umbau einer Baute, Ersatzbau für den Gastwirtschaftsbetrieb, Um- und Erweiterung des Weidstalls mit Umnutzung zwecks Einbau einer Kühlzelle, Ver- und Entsorgungsanlage für die Bauvorhaben) und dem mit dem Bauvorhaben verknüpften Konzessionsgesuch für die Grundwasserentnahme zwecks Betrieb einer Wärmepumpenanlage zur Beheizung des Wohnhauses war angesichts des engen Sachzusammenhanges denn auch unbestritten (vgl. in BGE 138 II 23 nicht publizierte Erw. 5.1).

Für eine (inhaltliche) Abstimmung der Bewilligungen des Gestaltungsplanes einerseits und der beiden strassenbaulichen Vorhaben andererseits sowie der jeweils erforderlichen Spezialbewilligungen in einem formell koordinierten Verfahren besteht vorliegend kein Bedarf. Hinzu kommt, dass eine formelle Koordination der Umgestaltung des N3-Anschlusses, sofern hierfür, wie vom Beschwerdeführer angenommen, ein bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren erforderlich wäre (vgl. Art. 27 ff. des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen [NSG; SR 725.11] vom 8.3.1960), an der unterschiedlichen Zuständigkeit scheitern würde (vgl. Urteil BGer vom 7.9.2009 Erw. 4.1 [Nationalstrasse A9; Rhonekorrektur]). Art. 25a RPG ist nicht anwendbar auf Bauvorhaben, die der Bewilligungshoheit des Bundes unterstehen (Urteil BGer 1C_544+548+550/2008 vom

27.8.2009 Erw. 5.1 f.). In diesem Urteil hat das Bundesgericht einen Verstoß gegen das Koordinationsgebot deshalb verneint, "zumal" es sich bei den Gegenständen der Plangenehmigung (Tram und Nationalstrasse) um zwei verschiedene Projekte handelte, "selbst wenn sie im gleichen Verkehrsraum verlaufen".

4.4 Der Regierungsrat ist auch seiner Begründungspflicht bei der Prüfung der Wahrung des Koordinationsgebotes rechtsgenügend nachgekommen (Beschwerde S. 8 ff. Rz. 13 ff.). Er hat seine Beurteilung unter Berücksichtigung des Autobahnanschlusses und des Hochbrückenprojekts vorgenommen (vgl. angefochtener RRB Erw. 5 und 5.3 f.).

5.1.1 Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet, prüft sie möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit (Art. 10a Abs. 1 USG). Der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstellt sind Anlagen, welche Umweltbereiche erheblich belasten können, so dass die Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann (Art. 10a Abs. 2 UVG). Der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind Anlagen, die im Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) vom 19. Oktober 1988 aufgeführt werden (Art. 1 UVPV). Einer UVP unterstellt sind unter anderem Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen sowie Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7'500 m² (Anhang zur UVPV Ziff. 11.4 und Ziff. 80.5). Das massgebliche Verfahren für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit ist in beiden Fällen grundsätzlich das Baubewilligungsverfahren mit Zuständigkeit des Gemeinderates (vgl. Anhang Ziff. 11.4 und Ziff. 80.5 zur Vollzugsverordnung zum Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz [VVzUSG; SRSZ 711.111] vom 3.7.2001). Wird für die Errichtung oder Änderung einer Anlage ein kantonaler Nutzungsplan, eine projektbezogene Einzonzung oder ein Gestaltungsplan erlassen, so gilt das entsprechende Erlassverfahren als massgebliches Verfahren, soweit es eine umfassende Überprüfung ermöglicht (§ 45 Abs. 2 Satz 1 VVzUSG; vgl. BGE 131 II 103 Erw. 2.4.1).

5.1.2 Das Erfordernis einer UVP und die Zuständigkeit des Gemeinderates sind vorliegend unbestritten. Ebenso ist unbestritten, dass das AFU als Umweltschutzfachstelle den UVB auf seine formelle Vollständigkeit zu prüfen hat (Art. 13 UVPV i.V.m. § 47 Abs. 2 VVzUSG), die Beurteilung des UVB durch die kantonalen Amtsstellen koordiniert (§ 49 Abs. 1 VVzUSG), in der Regel innert zwei Monaten nach der Zustellung der Einsprachen gegen das Projekt sowie der Eingä-

ben zum UVB die Gesamtbeurteilung vornimmt und der zuständigen Behörde seine Beurteilung zustellt sowie wenn nötig Auflagen und Bedingungen beantragt (Art. 13 Abs. 4 UVPV und § 49 Abs. 3 VVzUSG).

5.1.3 Des Weiteren ist die bundesgerichtliche Rechtsprechung zu beachten, wonach nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen ist und im gerichtlichen Rechtsmittelverfahren in erster Linie zu prüfen ist, ob der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) über den wesentlichen Sachverhalt vollständig Aufschluss gibt, ob seine Beurteilung durch die Fachstelle den Anforderungen einer amtlichen Expertise genügt und ob die für den Entscheid im Hauptverfahren zuständige Behörde aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und dessen Beurteilung durch die Fachstelle die zutreffenden Folgerungen gezogen hat (BGE 131 II 470 Erw. 3.1; BGE 124 II 460 Erw. 4b; BGE 119 Ib 254 Erw. 8a; Urteil BGer 1A.191/2003 vom 1.7.2004 Erw. 5.3).

5.2 Der Beschwerdeführer rügt, die UVP sei ungenügend. Die Fahrtenzahlen im Zusammenhang mit dem Bürohaus im Baubereich C, der geplanten Tankstelle und des Verwaltungszentrums der P. _____ AG seien zu Unrecht nicht erfasst worden. Es handle sich um funktionell verbundene Bauten. Es seien mindestens alle Fahrten innerhalb des GP-Perimeters zu berücksichtigen (Beschwerde S. 23 ff. Rz. 29 f.; Replik S. 5 f. Rz. 11 f.). Die Verkehrsgrundlagen aus den Jahren 2004 und 2005 seien veraltet (Beschwerde S. 26 f. Rz. 32 ff.; Replik S. 13 ff. Rz. 35 ff.; Eingabe vom 28.10.2019 S. 2 Ziff. 3). Der Regierungsrat habe seine Begründungspflicht und den Untersuchungsgrundsatz verletzt (Beschwerde S. 26 f. Rz. 34 f.). Von Anfang 2006 bis Juli 2017 habe die Anzahl Personewagen in den Bezirken Höfe und March von rund 18'500 bzw. 24'000 auf mehr als 23'500 bzw. 30'000 zugenommen, d.h. um rund 2.3%-2.4% pro Jahr. Wenn der UVB mit 10'700 Fahrten pro Tag rechne, sei diese Verkehrszunahme nicht berücksichtigt. Es könne nicht auf die Stellungnahme des AFU vom 22. Januar 2018 im Verfahren VB 318/2017 abgestellt werden. Die im UVB angenommene projektinduzierte Verkehrszunahme von 20% sei bereits aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums in den vergangenen 13 bis 14 Jahren noch ohne heutige Erweiterung gegeben (Beschwerde S. 28 f. Rz. 35.b ff; Replik S. 16 f. Rz. 39 ff.).

Im UVB werde auch von zu optimistischen Prognosen bezüglich der künftigen Luftbelastung durch den Verkehr ausgegangen (Beschwerde S. 31 f. Rz. 37). Auch diesbezüglich sei die Begründungspflicht verletzt worden. Die theoretisch erwartete Abnahme der Luftbelastung durch den Verkehr habe sich nicht bestätigen lassen, wie auch aus der Stellungnahme des AFU vom 7. Dezember 2017 hervorgehe (Beschwerde S. 32 lit. c; vgl. Beschwerde S. 45f. Rz. 56). Nachdem

der Bund auf die Umgestaltung des Anschlusses verzichte, sei ein neuer Ausgangszustand für den Gestaltungsplan zu prüfen (Beschwerde S. 32 f. Rz. 38).

Die anzuordnenden Massnahmen dürften nicht isoliert betrachtet werden. Hierzu gehöre neben der Beschränkung der Parkplatzzahl und der Verbesserung der ÖV-Erschliessung auch die lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung. Die Beurteilung des Regierungsrates sei rechtsverletzend. Die pauschale Bezugnahme auf eine allgemeine Abnahme der Luftschadstoffemissionen des Verkehrs und der Bedeutung verkehrsintensiver Einrichtungen als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen mit Verweis auf das fragwürdige Schreiben des BAFU/ARE von 2013 sei unhaltbar (Beschwerde S. 33 f. Rz. 40 ff., u.a. unter Bezugnahme auf Urteil BGer 1C_367/2016 vom 7.2.2017 [GP Kofmehlareal Solothurn]). Das Bundesgericht habe bestätigt, dass für UVP-pflichtige publikumsintensive Einrichtungen wirksame, verschärfte verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 und Art. 12 USG vorgeschrieben werden müssten. Was für das vergleichsweise kleine Kofmehlareal (Verkaufsfläche von 6'500 m²) gelte, müsse erst recht für das erweiterte SDC mit seinen neu mehr als 40'000 m² Verkaufsfläche gelten. Dabei sei daran zu erinnern, dass das gesamte SDC und nicht nur seine Erweiterung als neue Anlage gelte und entsprechend zu behandeln sei (Beschwerde S. 39 f. Rz. 46 f.).

Der Regierungsrat gehe betreffend die Parkplatzbewirtschaftung mit keinem Wort auf die vom Beschwerdeführer zitierte, vom BAFU durchgeführte Wirkungsanalyse ein. Diese habe ergeben, dass wenig restriktive Parkierungsgebühren von Fr. 1.--/Stunde ab der 1. Minute wenig wirksam seien; nötig sei eine Gebühr von Fr. 2.-- ab der ersten Minute. Der Regierungsrat begründe den von ihm angerufenen Grundsatz der Lastengleichheit bzw. der Gleichbehandlung wie auch die angeführte unverhältnismässige Beschränkung der Wettbewerbsfähigkeit nicht; diese Argumentation sei willkürlich. Überregionale Vergleichsbeispiele (wie die Mall of Switzerland in Ebikon und Shopping-Center Spreitenbach, wo die Migros selbst solche Gebühren akzeptiert habe) könnten nicht einfach vom Tisch gewischt werden, zumal vergleichbare Anlagen in der Region fehlten. In Ebikon habe sich die Hauptinvestorin auch mit erheblichen Beiträgen am Ausbau des öV beteiligen müssen. Dort betrage der Modalsplit 60% MIV [motorisierter Individualverkehr] zu 40% ÖV/LV [öffentlicher Verkehr/Langsamverkehr], vorliegend hingegen 89% MIV zu 11 ÖV/LV (Beschwerde S. 40 ff. Rz. 48 ff.). Bereits mit BGE 131 II 103 (Erw. 2.4.1 und Erw. 3.3) habe das Bundesgericht für das SDC die Bedeutung einer wirksamen Parkplatzbewirtschaftung als verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahme betont (Beschwerde S. 45 Rz. 55, vgl. S. 48 Rz. 62). Die vom Regierungsrat geltend gemachte Verbesserung der ÖV-Erschliessung finde auf einem tiefen Niveau statt. Die vom Regierungsrat ange-

fürte Verbesserung der MIV-Erschliessung durch die Hochbrücke und die Strassenanlagen ändere an der immer noch gegebenen lufthygienischen Belastungssituation und der Notwendigkeit eines lenkungswirksamen Massnahmenpakets nichts (Beschwerde S. 46 f. Rz. 57 f.).

Der Regierungsrat setze sich auch nicht mit den Argumenten zur Einführung eines Hauslieferdienstes auseinander (Beschwerde S. 48 ff. Rz. 64 ff.). Mit einem solchen Angebot könne vermieden werden, dass Kunden vorsorglich das Auto benützten in der Annahme, etwas Transportbedürftiges zu kaufen. Das Bundesgericht habe einen solchen Hauslieferdienst auch schon befürwortet (URP 1995 S. 498 ff. Erw. 4.d; Urteil BGer 1A.125/2005 Erw. 11.4 [Ikea Spreitenbach]). Auch das AFU habe in der Beurteilung vom 14. Februar 2013 einen solchen empfohlen. Ein Hauslieferdienst könne mit den Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung finanziert werden. Die gesetzliche Grundlage für einen Hauslieferdienst finde sich in Art. 12 Abs. 1 lit. c USG. Ein solcher sei entgegen dem Regierungsrat durchaus durchführbar, wie das Beispiel der Migros im Shopping-Tivoli/Limmatpark Spreitenbach zeige, wo mit 150 Geschäften und nicht nur mit deren 48 geworben werde. Dieser Hauslieferdienst dürfe nicht mit einem Online-Versandhandel verwechselt werden.

6.1 Fahrtenzahl

6.1.1 Der Begriff der der UVP unterstellten Anlage im Sinne von Art. 10a Abs. 1 USG (vgl. Art. 1 UVPV) wird in Art. 7 Abs. 7 USG definiert und in zahlreichen Bestimmungen des Umweltrechts vorausgesetzt. Darunter kann - je nach Regelungszusammenhang - eine Einzelanlage, eine Gesamtanlage oder eine räumlich und funktional zusammenhängende Mehrzahl von Anlagen zu verstehen sein. Art. 8 USG und das darin zugrundeliegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise verlangen - insbesondere für den Bereich der Emissionsbegrenzung - eine gesamthafte Beurteilung aller Anlagen, die aufgrund ihres räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhangs als Gesamtanlage erscheinen. Daraus wird gefolgert, dass die UVP-Pflicht sich auf alle Teile erstrecken muss, die zusammen eine Gesamtanlage in diesem Sinne bilden (BGE 142 II 20 Erw. 3.1 mit zahlreichen Hinweisen auf Lehre und Rechtsprechung; vgl. auch ARE, Verkehrsintensive Einrichtungen, Arbeitshilfe, vom 6.12.2017, S. 8). In diesem Urteil hat das Bundesgericht mit Blick auf den Anlagebegriff nach Art. 2 Abs. 4 lit. a der Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) vom 16. Dezember 1985 unter Hinweisen auf seine Rechtsprechung dargelegt (Erw. 3.2), dass eine betriebliche Einheit verschiedener Anlagen(teile) praxisgemäss neben der räumlichen Nähe einen engen funktionalen Zusammenhang voraussetzt. Die einzelnen Teile müssen sich derart ergänzen, dass sie gemeinsam eine betriebliche Einheit bil-

den oder bilden könnten (Urteil 1A.129/2005 vom 23.8.2005 Erw. 3.2 = URP 2005 S. 732, zu einer Bauschuttzubereitungsanlage und einem benachbarten Lagerplatz für Mulden und Baumaterial). Der Einheitscharakter von verschiedenen Vorhaben, die von unterschiedlichen Bauherrschaften errichtet werden, kann jedoch nicht leichthin angenommen werden, da das USG keine planerische, sondern nur eine projektbezogene UVP kennt. Gemeinsame umwelt- und planungsrechtliche Vorgaben der Behörden (z.B. Pflicht zur Beteiligung an einem Parkleitsystem) genügen nicht. Sofern es sich nicht um die gleiche Bauherrschaft handelt, muss zumindest eine gemeinsame Organisation oder Zwecksetzung der verschiedenen Bauherrschaften existieren (Urteil 1A.110/2006 vom 19.4.2007 Erw. 2.7.1 f., vgl. auch Urteil 1C_381/2012 vom 4.6.2013 Erw. 2.1 betreffend Erfordernis der Abstimmung und Koordination der Projekte). Mit dem erwähnten Urteil 1A.110/2006 (Erw. 2.6) verneinte das Bundesgericht einen betrieblichen Zusammenhang zwischen zwei fast gleichzeitig bewilligten Projekten in Pratteln, trotz räumlicher Nähe und ähnlichem Einkaufsangebot, weil die Planung nicht aufeinander abgestimmt oder koordiniert wurde (Media Markt in einem Einzel-Gebäude untergebracht und von keiner anderen Anlage abhängig; jedes Gebäude verfügte über eine separate Tiefgarage mit getrennter Einfahrt; das gemeinsame Parkleitsystem wurde von der Gemeinde für das gesamte Gebiet vorgeschrieben; Kunden des Media Markts durften mangels Platz im hauseigenen Parkhaus auf dasjenige des Möbelhauses IKEA ausweichen, wodurch Synergien genutzt wurden, wobei es sich trotzdem nicht um ein organisatorisches Zusammengehen zwischen den beiden Bauherrschaften, sondern um eine umweltrechtlich begründete Auflage der Gemeinde im Rahmen des Quartierplanverfahrens handelte). Mit BGE 131 II 103 (Erw. 2.1.2) qualifizierte das Bundesgericht die Errichtung des neuen Migros-Fachmarkts mit Gartencenter, Tankstelle und Parkhaus im SDC als Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums; es wurde als eine gemeinsame Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 4 LRV betrachtet. Zu berücksichtigen waren daher alle Emissionen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden, einschliesslich der von den Beschäftigten, Besuchern und Kunden verursachten Verkehrsemissionen in der Umgebung der Anlage. Massnahmen zur Reduktion der vom Verkehr verursachten Luftverunreinigung mussten in Anwendung des Massnahmenplans für die gesamte Anlage festgesetzt werden, d.h. nicht nur hinsichtlich der neuen, sondern auch der bereits bestehenden Parkplätze. Im Urteil 1A.239/2006 vom 10. Juli 2007 ging es um die Nutzungserweiterung einer Sport- und Erholungsanlage (Erlenpark) mit Hallen- und Freibad, Eisbahn, Tennisplätze, Fussballplatz, Roller- und Freizeitpark, Restaurant und Seminarräumlichkeiten durch ein Open-Air-Kino. Der Park wurde von einer mehreren Gemeinden gehörenden AG be-

trieben; Gesuchstellerin für das Open-Air-Kino war eine Firma zur Organisation von kulturellen Veranstaltungen. Auch hier wurde aus luftreinhaltender Sicht von einer gesamten (neuen) Anlage i.S.v. Art. 2 Abs. 4 LRV ausgegangen (Erw. 3). Im Urteil 1A.293/2005 vom 10. Juli 2006 war eine Überbauungsordnung streitig, welche die Schaffung eines neuen Dorfkerns mit Läden, Dienstleistungs- und Wohnnutzung sowie einem öffentlichen Platz bezweckte. Kernstück der geplanten Überbauung war ein neuer Coop-Laden. Alle Beteiligten gingen davon aus, dass die nach der Überbauungsordnung zulässigen unter- und oberirdischen Parkplätze zusammen mit den geplanten Bauten Teil einer neuen (Gesamt-)Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 4 LRV bildeten (Erw. 3.1).

Eine Gesamtanlage kann in der Regel mithin nur angenommen werden, wenn zwei (oder mehrere) Einzelanlagen zumindest in Teilbereichen zusammenwirken, und zwar über das durch behördliche Auflagen Gebotene hinaus. Gehören die Einzelanlagen demselben Eigentümer/Betreiber oder besteht eine gemeinsame Organisation oder Planung, so kann ein funktionaler Zusammenhang eher angenommen werden; umgekehrt kann ein gemeinschaftliches Auftreten oder Zusammenwirken ein Indiz für eine gemeinschaftliche Zwecksetzung und Koordination der Einheiten sein (vgl. zit. BGE 142 II 20 Erw. 3.5).

6.1.2 Eigentümerin und Betreiberin des bestehenden SDC ist die F. _____ AG. Die D. _____ ist Eigentümerin des im nordwestlichen Bereich des erweiterten Gestaltungsplanareals liegenden Grundstückes KTN K. _____. Auf diesem Grundstück (im Südteil) befinden sich derzeit eine Tankstelle mit Waschstrasse sowie Parkplätze. Auf diesem Grundstück soll neu das Geschäftshaus/Verkaufsgebäude für Nutzungen Fachmärkte, Food/Nonfood, Aussenverkauf und Gastronomie erstellt werden; diese neuen Verkaufsflächen im Umfang von rund 15'000 m² sollen ergänzt werden durch Gewerbenutzungen wie Büros, Dienstleistung und Praxen. Im Norden des Areals soll ein separates Bürogebäude mit rund 6'820 m² Bruttogeschossfläche (BGF) erstellt werden. Zudem wird eine Tiefgarage mit 672 Parkplätzen für das Geschäftshaus und mit Parkplätzen für das Bürohaus realisiert. Die Parkplätze für das Bürohaus, deren Anzahl aufgrund des konkreten Baugesuchs nach Art. 19 des kommunalen Baureglements (BauR) vom 28. November 1993 festgelegt werden soll (d.h. grundsätzlich ein Abstell- oder Garagenplatz pro 50 m², vgl. Art. 19 Abs. 2 lit. b BauR), werden in einem abgetrennten Teil des Parkhauses erstellt. Insgesamt soll das SDC für Kunden und Verkauf unter Einschluss der Erweiterungsbauten total 1'795 Parkplätze umfassen, wobei 200 Parkplätze wie bisher für das Alpamare zur Verfügung stehen. Das neue Verkaufsgebäude soll mit einem Verbindungsbau an das

bestehende Seedamm-Center angebaut und zu einer Gesamteinheit verschmolzen werden. Für das Bürohaus (mit möglicher Tankstelle als Ersatz für die bestehende Tankstelle) wird ein eigener Baubereich ausgewiesen (Erläuterungsbericht S. 6 f. Ziff. 3.2 f.; Plan Nr. 904 1 Gestaltungsplan mit Mantellinien 1:500 vom 26.3.2010, rev. 29.2.2012 und 30.4.2013), wobei für die Tankstelle ein alternativer Standort im Baubereich E1 vorgesehen ist (Erläuterungsbericht S. 10). Während sich das neue Geschäftshaus als weitere Etappe gegen Westen an das bestehende SDC anfügt und mit diesem durch einen Zwischenbau und eine Passage verbunden wird, liegt das neue Bürohaus als Solitärbau gegen den Kreisel Schweizerhof und definiert die Schnittstelle zwischen Seedamm und Gewerbegebiet Gwatt (Erläuterungsbericht S. 8 Ziff. 4.1 und S. 10 Ziff. 4.4). Die separaten Parkplätze für das Bürohaus verfügen über eine eigene Erschliessung (Erläuterungsbericht S. 12 Ziff. 5.2).

Bei dieser Sachlage ist vorliegend zwar die räumliche Nähe des im Nordwestteil des erweiterten Gestaltungsplanareals vorgesehenen Bürogebäudes (samt möglicher Tankstelle) und des Kulturzentrums im Südteil des Gestaltungsplanareals wie auch des östlich des Gestaltungsplanareals situierten Bürohauses der P._____ AG offenkundig gegeben. Ein anderweitiger Konnex ist jedoch nicht ersichtlich. Mit den Vorinstanzen ist ein funktioneller Zusammenhang zu verneinen. Die Beschwerdegegnerinnen weisen zudem berechtigterweise darauf hin, dass diese Bauten auch einen anderen Benutzerkreis (Angestellte/Personal) haben (Vernehmlassung S. 17 Ziff. 2.4.1); deren Fahrbewegungen beschränken sich in der Regel auf eine Zufahrt und eine Wegfahrt. Das Bundesgerichtsurteil (1C_57/2015 vom 22.1.2016 [= BGE 142 II 20] Erw. 89) betreffend das Einkaufszentrum Shoppi-Tivoli-Limmatpark (rund 3'600 Parkplätze), mit rund 750 zusätzlichen Parkplätzen ausserhalb der Parkieranlagen des Shoppi-Tivoli-Limmatparks (u.a. 380 Parkplätze bei der Umweltarena Spreitenbach), jedoch dem Einkaufszentrum dienend, ist daher nicht einschlägig. Soweit diese durch Bürogebäude generierten Fahrten vorliegend über den Gestaltungsperimeter erfolgen sollten (vgl. Replik S. 5 f. Rz.11 f.), dürften sie daher überdies keinen nennenswerten Einfluss auf die Umweltverträglichkeit haben, zumal unter Berücksichtigung der Prognosen notorisch innewohnenden grossen Unsicherheiten.

6.2 Verkehrsgrundlagen

6.2.1 Gemäss dem UVB erfolgen mit der Nutzung im Berichtszeitpunkt (2012) durchschnittlich pro Tag 10'700 Fahrten (DTV [durchschnittlicher täglicher Verkehr]) mit Motorfahrzeugen zum und vom SDC. Diese Zahl entspreche der Belastung im Ausgangszustand 2016 ohne Erweiterung. Bei aktuell 1'174 Kundenparkfelder (Gesamtzahl unter Einschluss der 200 Parkplätze für die Besucher des Al-

pamare 1'374) entspricht dies einem durchschnittlichen Verkehrspotential SVP (spezifisches Verkehrspotential) von 9.1. Im Betriebszustand 2016 mit erweitertem SDC sollen neu 1'595 Parkfelder (neu also 421; Gesamtzahl unter Einschluss der 200 Parkplätze für die Besucher des Alpamare 1'795) zur Verfügung stehen. Ein proportionaler Anstieg der täglichen Zu- und Wegfahrten sei nicht zu erwarten. Die mehrheitlich geplanten Fachmärkte wiesen aus Erfahrung im Vergleich zur übrigen Kundschaft in den Verkaufsläden eines Einkaufszentrums im Durchschnitt eine deutlich längere Aufenthaltsdauer auf. Parkplätze bei Fachmärkten hätten ein SVP von 5.0. Es werde davon ausgegangen, dass der Zuwachs an täglichen Fahrten höchstens rund 20% betragen werde. Der durchschnittliche tägliche Verkehr werde sich nach der Erweiterung auf höchstens 12'900 Fahrten erhöhen. Das durchschnittliche SVP pro Parkfeld werde künftig auf 8.1 Fahrten pro Tag sinken (S. 27 f. Ziff. 3.5). Der UVB ermittelt das projektbedingte Verkehrsaufkommen differenziert nach Nutzung und Parkplatz-Sektoren (S. 28). Im Beilagenteil zum UVB (Beilagen 3.7.-1 bis 3.9.1, vom 12.12.2011/27.9.2011) werden die detaillierten Verkehrszahlen zu verschiedenen Strassen in einem Untersuchungsperimeter mit einem SDC-Verkehrsanteil von >10% ohne und mit Projekt im Jahr 2016 wiedergegeben.

6.2.2 Der DTV von 10'700 Fahrten basiert auf einer von der Ernst Basler + Partner AG am 1. Juni 2006 im Hinblick auf die Erweiterung des SDC erstellten Studie "Verkehrserhebung", basierend auf Daten aus den Jahren 2004 und 2005. Unter anderem wird auch festgehalten, dass im UVB 1998 das Verkehrspotential des SDC auf gut 12'900 DTV geschätzt worden sei, was rund 20% über dem nunmehr auf Grund der Zählungen geschätzten Wert liege (S. 9 FN 3). Ebenso war der MIV-Anteil im UVB 1998 mit 94% gegenüber effektiv 88.7% zu hoch angenommen worden wie auch der Anteil der Kunden mit längerer Anfahrt, d.h. am linksseitigen Zürichseeufer aus der Region Tuggen bis Thalwil und am rechtsseitigen Zürichseeufer aus der Region Schmerikon bis Küsnacht und Zürcher Oberland mit insgesamt 37% gegenüber effektiv 28% (S. 3 und S. 2).

6.2.3 Der Regierungsrat hat die im UVB angenommene Verkehrszunahme von 20% gestützt auf die Beurteilung AFU, welches diesbezüglich nichts beanstandete, als schlüssig und nachvollziehbar erachtet (angefochtener RRB Erw. 6.7). In seiner Stellungnahme vom 7. Dezember 2017 im regierungsrätlichen Verfahren hatte das AFU dargelegt, dass das Hochrechnen von Verkehrsdaten auf einen künftigen Zeithorizont gängiger Praxis beim Erstellen von Berichten und Gutachten entspreche. Dabei werde von einer realistischen, durchschnittlichen jährlichen Erhöhung der Verkehrsmenge ausgegangen. Dass nach weiteren fünf Jahren nach Erstellung des UVB im Jahr 2012 die Verkehrsmenge im UVB nicht

mehr mit den heutigen Gegebenheiten übereinstimme, sei eine Tatsache. Eine überdurchschnittliche Verkehrszunahme könne aus Sicht des AFU jedoch nicht vorhergesagt werden.

Es besteht für das Verwaltungsgericht kein Anlass, von diesen vorinstanzlichen Beurteilungen abzuweichen. Die ständige Rechtsprechung bestätigt, dass Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Emissionen bzw. Immissionen mit Unsicherheiten behaftet sind (BGE 131 II 470 Erw. 3.3; Urteil BGer 1A.148+152+154+156/2005 vom 20.12.2005 [i.S. Obersee-Center Lachen] Erw. 4.4). Dies wird von der vorerwähnten (Erw. 6.2.2) - erheblichen - Überschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens offenkundig bestätigt.

Allein mit dem statistischen Anstieg der Anzahl Personenwagen in den Bezirken Höfe und March um 2.3% bis 2.4% lässt sich nicht ableiten, dass vorliegend die Annahme einer jährlichen Verkehrszunahme von 0.9% zu tief gegriffen ist. Beispielsweise erledigt ein Haushalt seine Kommissionen in der Regel nur mit einem Personenwagen, auch wenn er über deren zwei oder noch mehr verfügt. In der angenommenen, durch das erweiterte SDC bewirkten Verkehrszunahme sind alle Zufahrten, auch diejenigen über die Hochbrücke, miteingeschlossen. Es besteht kein Grund, dass sich durch deren Neuerrichtung entscheidende Änderungen an der geschätzten Verkehrszunahme ergeben (vgl. Eingabe des Beschwerdeführers vom 28.10.2019 S. 2 Ziff. 2 ff.).

Ebenso lässt sich hinsichtlich der Verkehrszunahme nichts daraus ableiten, dass die Anzahl Parkplätze um mehr als 20% erhöht werden soll (Erhöhung ohne 200 Parkplätze Alpamare um rund 35%, mit Parkplätzen Alpamare um rund 30%). Die Begründung im UVB, dass die Verweildauer auf Parkplätzen bei Fachmärkten höher ist, ist plausibel. Vorliegend macht dieser Anteil rund 2/3 (10'200 m² von neu 15'000 m²) der Erweiterung und im Ergebnis rund 1/4 (10'200 m² von 40'000 m²) des erweiterten SDC aus (vgl. UVB S. 7). Weisen anteilig rund 1'200 Parkplätze gestützt auf die bisherige Frequentierung ein SVP von 9.1 und die rund 400 Parkplätze das bei Fachmärkten übliche SVP von 5.0 auf, resultiert somit das im UVB detailliert (S. 28) ermittelte durchschnittliche SVP von insgesamt rund 8.1 ($[1200 \times 9.1 + 400 \times 5.0] / 1600$). Die rund 1'600 Parkplätze entsprechen auch den Vorgaben des kantonalen Richtplanes vom 8. März 2016. Dieser bezeichnet für grosse verkehr-intensive Einrichtung, welcher Kategorie das SDC unbestritten zuzurechnen ist, eine maximale Anzahl Parkplätze von 4.2/100 m² Verkaufsfläche als zulässig, wenn die verkehr-intensive Einrichtung mehr als zehn Anbieter (oder weniger als 10'000 m² BGF bzw. 7'000 m² Verkaufsfläche) umfasst (B-7.3 lit. e). Vorliegend ergibt dies maximal rund 1'680 Parkplätze.

7. Emissionen

7.1.1 Nachdem es sich bei der Erweiterung des SDC um eine neue Anlage im Sinne von Art. 2 Abs. 4 LRV handelt, sind die Luftverunreinigungen nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden (vgl. BGE 131 II 103 Erw. 2.1.2; BGE 125 II 132 Erw.4; vgl. vorstehend Erw. 6.1.1).

Das Umweltschutzrecht beruht auf einem zweistufigen Schutzkonzept. Auf der ersten Stufe sind unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (1. Stufe = Vorsorgeprinzip, Art. 1 Abs. 2, 11 Abs. 2 USG; Art. 3ff. LRV). Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen, ohne dass die technische und betriebliche Möglichkeit und die wirtschaftliche Tragbarkeit hierfür Grenzen setzen (Art. 11 Abs. 3 USG; 2. Stufe). Emissionen können für beide Stufen u.a. durch Grenzwerte, Bau- und Ausrüstungsvorschriften sowie Verkehrs- oder Betriebsvorschriften begrenzt werden (Art. 12 Abs. 1 USG). Emissionen können für beide Stufen u.a. durch Grenzwerte, Bau- und Ausrüstungsvorschriften sowie Verkehrs- oder Betriebsvorschriften begrenzt werden (Art. 12 Abs. 1 USG). Begrenzungen werden durch Verordnungen oder, soweit diese nichts vorsehen, durch unmittelbar auf dieses Gesetz abgestützte Verfügungen vorgeschrieben (Art. 12 Abs. 2 USG).

7.1.2 Gemäss Art. 3 Abs. 1 LRV müssen neue stationäre Anlagen so ausgerüstet und betrieben werden, dass sie die im Anhang 1 festgelegten Emissionsbegrenzungen einhalten. Bei Verkehrsanlagen ordnet die Behörde alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können (Art. 18 LRV). Steht fest oder ist zu erwarten, dass Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen übermässige Immissionen verursachen, so richtet sich das Verfahren nach den Artikeln 31–34 LRV (Art. 19 LRV). Art. 31 ff. LRV regeln das Erstellen eines Massnahmeplanes nach Art. 44a USG, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass durch eine Verkehrsanlage trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzungen übermässige Immissionen verursacht werden (Art. 31 lit. a LRV).

7.1.3 Bis zum Erlass des kantonalen Richtplanes vom 8. März 2016 war der Umgang mit grossen verkehrsintensiven Einrichtungen in den regierungsrätlichen Weisungen zu verkehrsintensiven Einrichtungen vom 14. Juni 2006/ 10. Dezem-

ber 2013 geregelt. Diese Vorgaben haben laut dem Richtplan (B-7 "Ausgangslage und Erläuterungen") "nach wie vor Gültigkeit und werden in den kantonalen Richtplan übertragen" (vgl. auch unter B-7.3 "Hinweise/Grundlagen").

Bei den Standortkriterien wird als zu berücksichtigendes Kriterium unter anderem "öffentlicher Verkehr" genannt. Eine der Nutzung angemessene Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist vorzusehen. Bei grossen verkehrsintensiven Einrichtungen legt die zuständige Behörde die Anforderungen im Einzelfall wie folgt fest: Das Angebot ist auf die Betriebszeiten der Einrichtung abzustimmen und die Haltestellen sind bei den Eingängen anzuordnen und müssen möglichst ohne Querung stark befahrener Strassen erreichbar sein. Des Weiteren ist eine attraktive Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr für verkehrsintensive Einrichtungen vorzusehen (direkte und sichere Wege, gedeckte und abschliessbare Veloabstellplätze nahe bei den Eingängen; Anwendbarkeit der VSS-Norm SN 640 065). Bei der Parkierung werden neben den Vorgaben zur Bemessung des Parkplatzangebotes zudem auch die Parkraumbewirtschaftung und ein Parkleitsystem aufgeführt. Im Rahmen der Planungs- und Baubewilligungsverfahren von verkehrsintensiven Einrichtungen prüfen die Gemeinden die Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung als eine mögliche Massnahme zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens (neben der Regelung des Standorts, des Nutzungsmasses, der Parkplatzzahl oder der Fahrtenzahl).

Von den Beschwerdegegnerinnen wird nicht bestritten, dass Art. 11 Abs. 3 USG (vgl. auch Art. 44a USG und Art. 31 LRV) die gesetzliche Grundlage für eine Anordnung über den Massnahmeplan bildet (Duplik S. 16 mit FN 19). Angesichts des kantonalen Richtplanes und dessen Bezugnahme auf die Weisungen zu verkehrsintensiven Einrichtungen kann ihnen jedoch nicht gefolgt werden, wenn sie aus dem Fehlen von Vorgaben zu Einkaufszentren im Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung II auf eine fehlende gesetzliche Grundlage für die Anordnung von Massnahmen wie Parkierungsgebühren oder Hauslieferdienst schliessen wollen. Unerfindlich ist auch die Behauptung der Beschwerdegegnerinnen (Duplik S. 17), seit der Streichung von Art. 9 Abs. 4 USG im Zuge der USG-Revision 2006 bestehe keine Verpflichtung mehr, dass der UVB Massnahmen darstellen müsse, welche eine weitere Verminderung der Umweltbelastung ermögliche. Vielmehr sieht nunmehr Art. 10b Abs. 2 lit. b USG vor, dass der UVB auch die vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt umfassen müsse. Das Vorsorgeprinzip gilt mithin nach wie vor, auch wenn nicht über die gemäss altArt. 9 Abs. 4 USG geltenden bisherigen Anforderungen hinausgegangen wird (vgl. Wagner Pfeiffer, Umweltrecht, Allgemeine Grundlagen, Zürich 2017, Rz. 694).

7.1.4 Das Bundesgericht hat im Urteil 1A.144/2003 vom 4. Januar 2005 (BGE 131 II 103) Erw. 2.3 das SDC mit der damals geplanten Erweiterung auf rund 33'000 m² Verkaufsfläche mit insgesamt über 2'000 Parkplätzen und einem Verkehrserzeugungspotential von zehn Fahrten pro Tag als überdurchschnittlichen Emittenten qualifiziert.

Laut dem aktuellen UVB (S. 40 ff.) ist aus umwelthygienischer Sicht vor allem das Stickstoffoxyd (NO₂) von Bedeutung. Es wird als Leitsubstanz für die Beurteilung der Luftqualität verwendet. Liegen die NO₂-Jahresmittelwerte unter dem entsprechenden Grenzwert, so gilt dies auch für die anderen Luftschadstoffe, und zwar mit einem grösseren Sicherheitsabstand zum jeweiligen Grenzwert als beim NO₂ (UVB S. 40 Ziff. 6.1.2). Die NO₂-Belastung lag in Pfäffikon anfangs der 1990-er Jahre in vielen Gebieten über dem Grenzwert der LRV. Seither nahm sie merklich ab und liegt heute abseits von Strassen zum Teil deutlich unter dem Grenzwert. Im unmittelbaren Bereich von stark befahrenen Strassen (wie z.B. der Kantonsstrasse K3 oder auch der A3) sind die NO₂-Immissionen weiterhin übermässig. Am Standort des SDC, der an diesen stark befahrenen Verkehrsachsen liegt, ist deren Einfluss klar erkennbar. Die Belastung ist hier auch heute noch vergleichsweise hoch und liegt knapp über dem Grenzwert der LRV (UVB S. 44). An anderer Stelle (S. 49 Ziff. 6.1.6) hält der UVB vorbehaltlos fest, dass der Projektstandort überdies in einem mit Luftschadstoffen "übermässig belasteten Gebiet" liegt.

Mithin ist vorliegend das SDC entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerinnen (Duplik S. 15 f. Ziff. 2.3.2) unter Einschluss der geplanten Erweiterung als überdurchschnittlicher Emittent zu qualifizieren.

7.2.1 Der UVB nimmt zur Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrs auf Luft (und Lärm) zunächst eine Abgrenzung des Untersuchungsgebietes vor (S. 38 Ziff. 5.2.2; heutiger Standort des SDC und unmittelbare Umgebung sowie die wichtigsten vom Verkehr des SDC frequentierten Strassen in Pfäffikon und Umgebung, d.h. alle Strassen in diesem Gebiet, auf welchen der vom SDC induzierte Verkehr zumindest in einer Fahrtrichtung einen Anteil von 10% oder mehr aufweist; vgl. S. 40 Ziff. 6.1.1). Des Weiteren wird der Ausgangszustand der Strassenverkehrs-Emissionen und Immissionen und alsdann der Zustand mit erweitertem SDC untersucht (S. 40 ff. Ziff. 6.1.3 f.).

Die Luftschadstoffemissionen werden demgemäss zu einem erheblichen Teil vom Strassenverkehr verursacht. Neue interne Emissionsquellen sind der Betrieb des neuen Parkhauses und die für die Wärmeversorgung allenfalls vorgesehene Gasheizung. Die Fahrstrecken werden infolge der neuen Zufahrt über die Hochbrücke und die Neugestaltung der Wegfahrt zur Churerstrasse und zur A3 für ei-

nen erheblichen Teil der SDC-Kunden, aber auch für Besucher des Alpamare, deutlich verkürzt. Dadurch werden die Gesamtemissionen des Verkehrs gegenüber dem Ausgangszustand bei den untersuchten Schadstoffen (NO_x, VOC [volatile organic compounds, flüchtige Kohlenwasserstoffe], Staub) reduziert, dies trotz der prognostizierten Zunahme der durch das SDC induzierten Fahrten um rund 20%.

Die arealinternen Verkehrsemissionen (Fahremissionen; Verdampfung des Treibstoffs nach Abstellen des Motors und infolge Tankatmung) werden entsprechend der Zunahme der PW-Fahrten ebenfalls um 20% ansteigen. Die Verlagerung eines Teils der Parkplätze vom Freien ins neue Parkhaus bewirkt jedoch insoweit eine Reduktion des Verdampfungsverlustes durch Tankatmung, womit die Zunahme der VOC-Emission leicht verringert wird. Die Abgase aus den Parkhäusern werden mit Hilfe von Lüftungsanlagen über das Dach geführt gemäss den Vorgaben der LRV (S. 45 f. Ziff. 6.1.4 und S. 47 f. Ziff. 6.1.5).

Wegen der Erhöhung der Gesamtfahrzahl des erweiterten Seedamm-Centers resultiert auf den übrigen Strassen eine Zunahme der Emissionen zwischen rund 1% und 7%. Die relative Zunahme hängt von der Ausgangsbelastung auf den entsprechenden Strassenabschnitten ab. Insgesamt ergibt sich, dass die Emissionen durch die Verkehrsänderungen (d.h. verkürzte Zufahrts-/Wegfahrtswege) infolge der Erweiterung des Seedamm-Centers im Untersuchungsperimeter nicht zunehmen. Andererseits ist auch die voraussichtliche Abnahme der Emissionen gering. Der Emissionsanteil des Verkehrs des gesamten (bestehenden) SDC an den Verkehrsemissionen der untersuchten Strassen bleibt nach der Erweiterung praktisch unverändert. Diese Emissionen sind, verglichen mit denjenigen des übrigen Strassenverkehrs, nicht unbedeutend. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zukünftig die Verkehrsemissionen aufgrund der Entwicklung der Abgasnormen weiter abnehmen werden, was sich auch in einer weiteren Reduktion der Immissionsbelastungen niederschlägt (S. 48).

7.2.2 Der UVB prüft das Parkplatzangebot (vgl. vorstehend Erw. 6.2.3) auch nach der VSS-Norm SN 640 281 mit dem Ergebnis (S. 49 f. Ziff. 6.1.6), dass die vorgesehene Parkplatzzahl im untersten Viertel des um 20% abgeminderten Bedarfs der Güteklasse C liegt, womit das Vorhaben auch der Berechnung nach der VSS-Norm entspricht und verschärfte Emissionsbegrenzungen berücksichtigt.

7.2.3 Das AFU bestätigte mit der Beurteilung vom 14. Februar 2013, dass das Vorhaben aus Sicht der Luftreinhaltung als umweltverträglich beurteilt werden kann unter der Voraussetzung, dass die geplanten Massnahmen zur Erschliessung des SDC ebenfalls bewilligt werden. Die Berechnungen im UVB zeigten,

dass es trotz der Erweiterung des SDC nicht zu einer Verschlechterung der luft-hygienischen Situation in der ohnehin stark verkehrsbelasteten Region komme, was vor allem auf die vorgesehene, bessere Erschliessung des SDC und die damit verbundene Reduktion der Verkehrswege zurückzuführen sei (S. 8 Ziff. 5.11).

7.2.4 Es besteht kein Grund, an der umfassenden Beurteilung des UVB an der durch das erweiterte SDC verursachten Luftschadstoffemissionen zu zweifeln. Das AFU äussert sich hierzu in seiner Stellungnahme vom 7. Dezember 2017, auf welche sich der Beschwerdeführer abstützt, nicht. Die Kritik des Beschwerdeführers beschränkt sich im Wesentlichen auf die Rüge zu optimistischer Annahmen. Diesbezüglich gilt die bereits angeführte allgemein bekannte und von der Rechtsprechung anerkannte Tatsache, dass Prognosen immer mit erheblichen/beträchtlichen Unsicherheiten behaftet sind (BGE 141 V 416 Erw. 6.4; BGE 138 I 61 Erw. 8.4; BGE 131 II 470 Erw. 3.3; BGE 126 II 522 Erw. 14). Vorliegend verhält es sich nicht anders. Zusätzliche Untersuchungen und weitere Gutachten können in der Regel keine Klärung bringen (BGE 126 II 522 Erw. 14). Die Umgestaltung des Anschlusses N3/60 ist Voraussetzung für die Erweiterung des SDC. Mithin kann nicht gesagt werden, der Ausgangszustand habe sich geändert, da der Bund auf die Umgestaltung des Anschlusses verzichte, was allenfalls eine Neuurteilung der Schadstoffbelastung erfordern könnte.

Betreffend die angenommene Zunahme der Fahrtenzahlen kann auf vorstehend Gesagtes verwiesen werden. Zu ergänzen ist, dass Einkaufszentren angesichts des Trends zum Online-Handel ihre frühere Attraktivität eingebüsst haben (vgl. "Trotz Krise entstehen neue Shoppingcenter in der Schweiz" [<https://www.nzz.ch/wirtschaft/trotz-krise-entstehen-neue-shoppingcenter-in-der-schweiz-ld.1487783>]). Vorliegend leuchtet es ein, dass das Erschliessungskonzept (namentlich die Zufahrt über die neue Hochbrücke, indes auch eine effizientere Wegfahrt) den durch den Mehrverkehr erzeugten zusätzlichen Schadstoffausstoss weitgehend zu kompensieren vermag. Hinzu kommt, was im UVB nicht konkret erwähnt wird bzw. allenfalls unter den Hinweis auf zunehmend verschärfte Abgasnormen subsumiert werden kann, dass die Zahl von Fahrzeugen mit Alternativantrieb (im Kanton Schwyz per 5.2.2018 total 1'818 Fahrzeuge entsprechend einem Anteil von 1.85%, vgl. RRB Nr. 308/2018 vom 24.4.2018 Erw. 2.2) weiter zunehmen wird, was eine allenfalls zu günstige Prognose der Luftschadstoffbelastung ebenfalls weiter neutralisiert (zur durch technische Verbesserungen bedingten Möglichkeit eines [begrenzten] Verkehrswachstums ohne Infragestellung der Ziele von Luftreinhaltung und Klimaschutz vgl. Urteil BGer IA.293/2005 vom 10.7.2006 Erw. 3.2.1; zum Abwärtstrend der Emissionsentwicklung ver-

schiedener Fahrzeugtypen vgl. auch Ernst Basler + Partner, Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen [VE], Bericht zuhanden der Bundesämter für Umwelt und Raumentwicklung, Synthese und Empfehlungen [nachstehend: Bericht der Ernst Basler + Partner], vom 25.9.2012 S. 16 Ziff. 5.2). Mit der Beschwerdeantwort legen die Beschwerdegegnerinnen unter Zitierung entsprechender Erhebungen dar, dass die Luftbelastung im Gebiet des SDC in den letzten Jahren effektiv abgenommen hat (S. 23 ff.).

Unbegründet ist die in diesem Zusammenhang vorgebrachte Rüge der Verletzung der Begründungspflicht. Einerseits verlangt die Begründungspflicht nicht, dass sich die Behörde mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte bzw. auf jene Aspekte beschränken, die von der Behörde ohne Willkür als wesentlich betrachtet werden (vgl. BGE 136 I 229 Erw. 5.2; BGE 136 I 184 Erw. 2.2.1; Bundesgerichtsurteil 1C_452/2012 vom 18.11.2013 i.S. A. et al. vs. VerwGer SZ Erw. 2.2; Bundesgerichtsurteile 9C_101/2011 vom 21.7.2011 Erw. 6.1; 9C_257/2011 vom 25.8.2011 Erw. 5.1). Andererseits hat der Regierungsrat unter Verweis auf den UVB erwogen (Erw. 7.6), dass die Schadstoffemissionen infolge der Erweiterung des SDC trotzdem nicht zunehmen werden, und damit zu erkennen gegeben, dass er die anderweitige Auffassung des Beschwerdeführers angesichts des UVB nicht teilt.

7.2.5 Mit Schreiben vom 31. Mai 2019 nimmt das AFU Stellung zur vom Beschwerdeführer replizierend (S. 11 Rz. 28) vorgetragenen Rüge, seit dem 1. Juni 2018 sei die LRV um einen Jahresmittelgrenzwert von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Schwebestaub PM_{2.5} ergänzt worden, was im UVB noch nicht berücksichtigt sei; diese Regelung sei angesichts ihrer Bedeutung sofort, d.h. auch auf ein bereits hängiges Verfahren, anwendbar.

Das AFU legt unter Bezugnahme auf das Faktenblatt "Feinstaub PM_{2.5}" des BAFU (vom Januar 2019) dar, dass die Messstationen im Mittelland sehr ähnliche Jahresmittelwerte für PM_{2.5} im Bereich von 8 bis $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufwiesen. Nur am verkehrsbelasteten Standort in der Strassenschlucht werde ein höheres Jahresmittel von $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Das Verhältnis von PM_{2.5} zu PM₁₀ betrage im langjährigen Mittel rund 0.75 ausser in der Strassenschlucht. Gestützt auf diese Angaben kommt das AFU zum Schluss, dass auch eine nachträgliche Betrachtung der Feinstaubsituation inklusive PM_{2.5} am Standort des SDC, das keinem verkehrsbelasteten Standort in einer Strassenschlucht entspreche, keine anderen Erkenntnisse brächte, als dass die Feinstaubimmissionen im Bereich des neuen PM_{2.5} LRV-Grenzwertes lägen und sich demnach als weitergehende Massnahme eine Parkplatzbewirtschaftung anbiete.

Es besteht kein Anlass, diese Fachbeurteilung des zuständigen Amtes in Frage zu stellen. Die Sachverhaltsangaben werden durch das erwähnte Faktenblatt bestätigt. Abbildung 3 des vom AFU erwähnten Faktenblatts zeigt zudem, dass der Jahresmittelwert im Talkessel Schwyz bei einem zulässigen Jahresmittelgrenzwert von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Anhang 7 LRV) unter $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt. Aus Abbildung 4 ergibt sich des Weiteren, dass die PM_{2.5} in den letzten 20 Jahren merklich abgenommen hat. Wenn der PM_{2.5}-Wert im UVB, der vor dessen gesetzlicher Festsetzung erfolgte, noch nicht berücksichtigt wurde, wird dessen Aussagekraft daher insgesamt nicht geschmälert. Aufgrund der Erläuterungen des AFU bedarf es auch keiner entsprechenden Ergänzung des UVB, zumal angesichts der quantitativen Relation zwischen PM_{2.5} und PM₁₀ auch zuverlässige Rückschlüsse auf die PM_{2.5}-Belastung möglich sind. Es ist daher auch nicht weiter zu prüfen, ob der PM_{2.5} auf bereits (seit Langem) hängige Verfahren überhaupt sofort anwendbar ist oder nicht.

8. Massnahmen

8.1.1 Der UVB äussert sich auch zu allfälligen Massnahmen unter Bezugnahme auf den im August 2007 aktualisierten Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung II, namentlich die Massnahme 2b des Massnahmepaketes "M2 Regionalverkehr". Zur Umsetzung dieser Massnahme hat der Kanton die Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen erlassen, welche, wie erwähnt, durch den Richtplan ersetzt wurde bzw. in diesen aufgenommen wurde und insoweit seine Geltung grundsätzlich behalten hat (vgl. vorstehend Erw. 7.1.3).

Der UVB hält unter "Parkplatzbewirtschaftung" fest (S. 50 Ziff. 6.1.6), dass im bestehenden SDC keine Parkgebühren erhoben werden. Mit der Erweiterung werde die Bewirtschaftung des neuen wie auch der bestehenden Parkierungsanlage des SDC eingeführt. Als Parkgebühr sei ein ortsüblicher Betrag von Fr. 0.50 je 30 Minuten ab der ersten Minute, ab fünf Stunden von Fr. 1.-- für jede weitere Stunde vorgesehen (S. 23 f. Ziff. 3.1.3). Zur Ortsüblichkeit wird auf Parktarife von Einkaufszentren in Rapperswil, Uznach sowie Lachen (Obersee-Center) verwiesen (UVB Beilage 3.1.3.-1). Der Ertrag aus der Parkraumbewirtschaftung soll vorab für Amortisation und Unterhalt, die für die Parkplatzbewirtschaftung und das Parkleitsystem erforderlich seien, und für Beiträge an den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Mit Hilfe eines Parkleitsystems werde den Fahrzeuglenkern die Verfügbarkeit freier Parkplätze in den einzelnen Sektoren (672 Parkplätze im neuen Parkhaus West, 120 im bestehenden Parkhaus Nord, 443 im Parkhaus Ost unter dem Seedamm-Center II, 406 [inkl. 200 Parkplätze für die Besucher des Alpamare] im Parkhaus Süd, 154 Parkplätze auf dem Parkplatz Ost südlich

des Seedamm-Centers II [für Mitarbeitende] angezeigt (vgl. UVB S. 22 f. Ziff. 3.1.1 f.).

Zur öV-Erschliessung legt der UVB dar (S. 50), dass die ÖV-Güteklasse C für Buslinien eine Taktdichte zwischen 10 und 20 Minuten verlangt. Die Haltestellen seien bei den Eingängen anzuordnen und müssten möglichst ohne Querung stark befahrener Strassen erreichbar sein. Die Ortsbuslinie mit Abstimmung der Verkehrszeiten auf die aktuellen Öffnungszeiten verbinde das SDC mit dem Eisenbahn-Knoten Pfäffikon im Viertelstundentakt. Aufgrund der Taktdichte, die 30 Minuten vor der Ladenöffnung beginne und 30 Minuten nach Schliessung ende, bestünden in Pfäffikon sehr gute Umsteigemöglichkeiten auf die Züge wie auf die Regionalbusse. Die Haltestelle beim Haupteingang Gwattstrasse befinde sich nur etwa 40 m vom Erweiterungsbau entfernt. Der UVB erachtet die Voraussetzungen an die ÖV-Erschliessung gemäss der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen als erfüllt.

8.1.2 Das AFU führte in seiner materiellen Beurteilung der Umweltverträglichkeit vom 14. Februar 2013 aus, die Verkaufsfläche nehme um rund 60% zu, was zu Mehrverkehr führen werde. Ein attraktives öV-Angebot könne entlastend für die Strassensituation wirken. Die Hochbrücke zur Autobahn und die Umgestaltung des Autobahnanschlusses führten aufgrund der Strecken- und Fahrzeitverkürzung ab Autobahnanschluss zu zusätzlicher Attraktivität für den MIV. Die heutige Anbindung des SDC mit einer Buslinie sei nur bedingt attraktiv. Da die Ortsbus-Erschliessung gemäss dem Grundangebot des öffentlichen Verkehrs durch die Gemeinden zu finanzieren sei, könne das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) bezüglich höherer Taktdichte und Erschliessungsqualität der Gemeinde keine Vorgaben machen. Das AöV begrüsse und unterstütze jedoch Massnahmen, die zu einer Erhöhung des Modal-Splits zwischen öV und MIV zugunsten des öV führten, beispielsweise durch Taktverdichtungen, durchgängige Buslinien, Buslinienverknüpfungen oder durch Bevorzugung der Busse mittels Busspuren oder separaten Ampelsystemen (S. 5 Ziff. 5.3). Das AFU erachtete eine Anpassung des Busfahrplanes an den (künftigen) Fahrplan der (über-)regionalen Züge als notwendig zur Attraktivitätserhöhung der Nutzung des öV durch die Kunden des SDC. Mit einer Umstellung auf einen künftigen 7½ Minuten oder 10-Minuten-Takt könne dies gewährleistet werden (S. 8 Ziff. 5.11); das AFU gab eine entsprechende Empfehlung ab (S. 10 Ziff. 6.6).

Die Aussagen des UVB zur Gebührenpflicht der Parkplatzbewirtschaftung bestätigte das AFU als im Einklang mit der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen stehend.

Unter "Schaffung weiterer Anreize zur Stärkung des öV und zur Reduzierung der Luftbelastung" führte das AFU ebenfalls unter Zitierung der Weisung die Verwendung allfälliger Überschüsse aus der Parkplatzbewirtschaftung "prioritär" für Fördermassnahmen des öffentlichen Verkehrs sowie für weitere Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastung an. Hierfür wurde beispielsweise die Einrichtung von attraktiven und kostengünstigen Hauslieferdiensten empfohlen (S. 8).

Das AFU bestätigte diese Beurteilung der Massnahmen betreffend den öffentlichen Verkehr und die Parkplatzbewirtschaftung in ihrer ergänzenden Beurteilung des UVB vom 4. Februar 2015 mit entsprechenden Antragsstellungen (S. 2 f. Ziff. 4.2 f. und S. 4 Ziff. 5.1 f.). Zu den Hauslieferdiensten hielt es fest, solche könnten unterstützt werden, müssten es aber nicht (S. 2 f. Ziff. 4.2). Nichts anderes ergibt sich aus der Stellungnahme des AFU vom 7. Dezember 2017 (RR-act. III/02).

8.1.3 Die Gemeinde hielt bereits anlässlich der Einspracheverhandlung vom 23. Oktober 2013 eine Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt ab Betriebsaufnahme des erweiterten SDC für die gesamte Öffnungszeit für erforderlich (Protokoll vom 5.11.2013). Die Beschwerdegegnerinnen Ziff. 4 und Ziff. 5 erklärten mit Schreiben vom 18. Dezember 2013, einen 10-Minuten-Takt ab der Inbetriebnahme der Zentrumserweiterung zu akzeptieren (S. 3 lit. d).

8.1.4 Laut Art. 5 SBV sind die 1'795 Parkplätze (inkl. 200 Parkplätze für das Alpamare) mit einem Schrankensystem abzutrennen und zu bewirtschaften. Alle Parkplätze sind in ein Parkleitsystem zu integrieren mit Ausnahme der Kurzzeitparkplätze für Büros, eine allfällige Tankstelle und Abholer beim Fachmarkt. Die Parkplatzgebühr für die Parkplätze der Kunden des SDC beträgt ab der ersten Minute Fr. 0.50 je 30 Minuten (Abs. 3). Der Ertrag aus der Parkraumbewirtschaftung ist vorab für Amortisation, Betrieb und Unterhalt der Einrichtungen, die für die Parkplatzbewirtschaftung sowie für das Parkleitsystem erforderlich sind, und für allfällige Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, welche direkt dem Einkaufszentrum dienen (z.B. Taktverdichtungen), zu verwenden. Jede direkte oder indirekte Rückerstattung ist untersagt (Abs. 4).

Art. 7 SBV regelt die ÖV-Erschliessung. Das Einkaufszentrum im Plangebiet ist mit dem Ortsbus im Viertelstundentakt (Güteklasse C) zu erschliessen. Die Takt-dichte muss während den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums gewährleistet sein, zuzüglich je 30 Min. vor der Ladenöffnung bzw. 30 Min. nach Ladenschluss (Abs. 1).

8.1.5 Der Gemeinderat erachtete mit GRB NR. 358 vom 28. September 2017 den UVB hinsichtlich der Ausführungen zum öffentlichen Verkehr und zur Tarifie-

rung der Parkplätze im Zeichen der Luftreinhaltung wie auch die Beurteilung und Antragsstellung des AFU vom 4. Februar 2015 für begründet und nachvollziehbar (S. 12 f. Ziff. 2.2 f.; vgl. S. 17 Ziff. 3.2.4.3 ff.). Gestützt hierauf verlangte der Gemeinderat unter anderem dahingehende Ergänzungen der SBV, als die Parkplatzgebühr ab der ersten Minute "mindestens" Fr. 0.50 je 30 Minuten betragen und eine ÖV-Erschliessung mit dem Ortsbus "im 7½- oder 10-Min-Takt" erfolgen müsse. Den derart präzisierten Parkplatztarif erachtete der Gemeinderat als "ziel führend und verhältnismässig" (S. 17 Ziff. 3.2.4.4). Die Beschwerdegegnerinnen zur Einrichtung eines Hauslieferdienstes zu verpflichten, sah der Gemeinderat hingegen keinen Anlass, weil das Einkaufszentrum auch weiterhin vorwiegend aus Geschäften des Detailhandels bestehe (S. 17 Ziff. 3.2.4.5).

8.1.6 Der Regierungsrat erwog im angefochtenen Beschluss, die zur Emissionsbegrenzung zu treffenden Massnahmen seien gemäss dem BGE 131 II 103 Erw. 3.3 bei der Planfestsetzung verbindlich zu bestimmen. Er hege in der heutigen Zeit gewisse Zweifel an der Effektivität bzw. Geeignetheit von Parkgebühren als Massnahme zur Emissionsbegrenzung. Auch sei der Grundsatz der Lastengleichheit bzw. der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden miteinzubeziehen. Zu beachten sei auch, dass gemäss dem UVB die Schadstoffemission durch die Verkehrsänderungen infolge der Erweiterung des SDC trotzdem nicht zunehmen. Hinzu komme, dass die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit einem 10-Min-Takt erheblich verbessert werde. Die Einführung einer Parkgebühr für die Kundenparkplätze erweise sich als überflüssige bzw. unverhältnismässige Massnahme (Erw. 7.5 f.). Ebenfalls nicht notwendig sei nach Ansicht des Regierungsrates die Einführung eines 7 1/2-Min-Taktes beim Busangebot. Die gemeinderätliche Anordnung sei insoweit anzupassen, als das Einkaufszentrum spätestens bei Inbetriebnahme der Zentrumserweiterung mit dem Ortsbus im 10-Min-Takt zu erschliessen sei (Erw. 7.7). Die beantragte Einführung eines Hauslieferdienstes sprengt den Rahmen der zulässigen und verhältnismässigen Massnahmen (Erw. 7.8).

8.1.7 Die Beschwerdegegnerinnen nennen in der Beschwerdeantwort (S. 37 f.) als Massnahmen, die im Rahmen der Änderung und Erweiterung des SDC zur Reduktion der Schadstoffemissionen getroffen wurden, die neue Erschliessung via Hochbrücke, das Parkleitsystem, die minimale Parkplatzzahl, die Veloabstellplätze (Verdoppelung von 135 auf 270) sowie die ÖV-Erschliessung im 10-Minuten-Takt. Weitere (verschärfte) Massnahmen seien entsprechend weder notwendig noch angezeigt (Beschwerdeantwort S. 38 unten). Der Beschwerdeführer sehe eine Lenkungswirkung erst bei einer Gebührenhöhe ab Fr. 4.-- pro Stunde; er widerspreche sich somit selbst, wenn er eine Gebühr von Fr. 2.-- ab

der ersten Minute verlange (Beschwerdeantwort S. 39). Kunden, welche grössere Mengen einkaufen, täten dies in aller Regel bewusst und geplant; sie würden nicht aufgrund eines Lieferdienstes plötzlich mit den ÖV anreisen (Beschwerdeantwort S. 42 f.).

8.1.8 Die von den Beschwerdegegnerinnen angeführten Massnahmen werden vom Beschwerdeführer als ungenügend erachtet (Replik S. 20 f. Rz. 50). Entscheidend sei, dass in diesem lufthygienischen Belastungsgebiet die Immissionsgrenzwerte nach wie vor überschritten und deshalb für das SDC als überdurchschnittlichen Emittenten verschärfte Emissionsbegrenzungen zwingend seien (Replik S. 21 f. Rz. 51).

8.2 Gemäss der Rechtsprechung stellt die Pflicht zur Bewirtschaftung der Kundenparkplätze von publikumsintensiven Anlagen eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung dar, die auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein muss (Art. 36 BV). Als Emissionsbegrenzungsmassnahme lässt sie sich insbesondere auf 12 Abs. 1 lit. c USG abstützen (BGE 125 II 129 Erw. 8b; BGE 131 II 103 Erw. 2.1.2). Das Bundesumweltrecht enthält indessen zur konkreten Ausgestaltung der hier umstrittenen Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung keine Regeln. Den kantonalen Vollzugsinstanzen steht demnach ein relativ grosser Ermessensspielraum offen. Ihr Gestaltungsbereich ist jedoch insofern eingeschränkt, als unter den Begriff der Emissionsbegrenzung nach Art. 12 USG nur Massnahmen fallen können, die auch tatsächlich geeignet sind, die Emissionen einer bestimmten Anlage zu begrenzen (vgl. BGE 125 II 129 Erw. 9). Aus diesem Grund müssen die Parkplatzgebühren so ausgestaltet sein, dass sie zur Emissionsreduktion beitragen, d.h. lenkungswirksam sind (vgl. Urteil BGer 1C_412/2008 vom 24.3.2009 Erw. 3.3, in: URP 2009 S. 188; Urteil BGer 1C_463/2011 vom 30.8.2011 Erw. 3.4.1). Bei der Festlegung der Parkplatzgebühr haben die Behörden zudem den Grundsatz der Lastengleichheit (BGE 118 Ib 26 Erw. 5d) bzw. der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden zu beachten. Spürbare Wettbewerbsverzerrungen sind deshalb zu vermeiden (BGE 125 II 129 Erw. 10b). Die von höheren Gebühren erwartete Reduktion der Fahrleistung tritt daher nur bei einer flächendeckenden Einführung der Parkplatzbewirtschaftung bei publikumswirksamen Einrichtungen im gewünschten Umfang ein, während bei einer isolierten Einführung der Umsteigeeffekt gering bleibt (vgl. Urteil BGer 1C_463/2011 vom 30.8.2011 Erw. 3.4.1 mit Hinweis auf die Studie "Parkplatzbewirtschaftung bei 'Publikumsintensiven Einrichtungen' - Auswirkungsanalyse", Forschungsauftrag 49/00 des ARE, BUWAL, Cercl'Air, MGB, SVI/ASTRA, verfasst durch die Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg, Neosys AG, Gerlafingen und Hochschule Rapperswil,

Januar 2002, S. 127 und 138). Eine Parkplatzbewirtschaftung setzt auch voraus, dass der Kundschaft eine Alternative - am ehesten in Form einer attraktiven Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr - zur Verfügung steht, um das Einkaufszentrum zu erreichen (Urteil BGer 2C_109/2017 vom 3.7.2018 Erw. 4.3.1; BGE 131 II 103 Erw. 3.3; Urteil BGer 1A.125/2005 vom 21.9.2005 Erw. 11.2).

8.3 Parkplatzbewirtschaftung

8.3.1 Die regierungsrätlichen Zweifel an der Effektivität von Parkgebühren als Massnahme zur Emissionsbegrenzung sind nicht unbegründet und finden ihre Stütze auch in der Lehre (vgl. Meyer/Hafner, Anforderungen an umweltrechtliche Massnahmen zur Emissionsbegrenzung bei verkehrsintensiven Einrichtungen, in: AJP 2013 S. 1495 ff.). Diese Autoren führen unter anderem aus (S. 1508), dass die (im Urteil BGer 1C_463/2011 vom 30.8.2011 Erw. 3.4.1 zitierte) SVI-Studie aus dem Jahr 2002 durch den vorerwähnten (Erw. 7.2.4) Bericht der Ernst Basler + Partner relativiert worden sei; auf diesen Bericht bezieht sich auch der Regierungsrat. Die Metaevaluation dieses Berichts, d.h. die Untersuchung von 14 Studien, welche sich mit verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen beschäftigte, förderte insgesamt allerdings weniger verlässliche Aussagen zu Tage als erhofft. Namentlich konnte aufgrund der Studien auch nicht schlüssig beantwortet werden, wie stark die Parkgebühren angehoben werden müssten, um das Verhalten der Autokundschaft beeinflussen zu können (Beilage 3 zum Bericht, S. 2 f. Ziff. 1.4).

Des Weiteren nahm der Regierungsrat bei seiner Beurteilung Bezug auf die Lockerung der Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen, welche mit der Aufhebung der Weisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen einhergingen. Den Vorgaben der Weisung wird im Richtplan dennoch "nach wie vor Gültigkeit" zugesprochen (vorstehend Erw. 7.1.3), d.h. es ist ihnen jedenfalls nach wie vor Rechnung zu tragen.

8.3.2 Die verschiedenen möglichen Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastung sind grundsätzlich im Sinne eines Massnahmenpaketes unter Berücksichtigung ihrer (mutmasslichen) Effektivität ganzheitlich und nicht isoliert zu beurteilen, insbesondere soweit allenfalls ein innerer Zusammenhang besteht und sich die Massnahmen gegenseitig beeinflussen können; auf diese Interdependenz wird zu Recht auch vom Regierungsrat hingewiesen (angefochtener Entscheid Erw. 7.7 i.i.; vgl. BGE 131 II 103 Erw. 3.3; Urteil BGer 1A.125/2005 vom 21.9.2005 Erw. 11.2). So hängt beispielsweise die Stärke des Effekts der Parkplatzbewirtschaftung - neben der Höhe der Gebühr - von den verfügbaren Alternativen ab, insbesondere von einer guten ÖV- und LV-Erreichbarkeit (Beilage 3

A2-19 zum erwähnten Bericht der Ernst Basler + Partner AG zur Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen [VE]). ÖV-Erschliessung Güteklasse C und schlechter vermag nur geringe ÖV-Kundenanteile zu generieren (ebenda A2-42). Massnahmen drängen sich grundsätzlich namentlich auch dort auf, wo der Modalsplit zu Gunsten des ÖV verbesserungsfähig ist. Gemäss der Verkehrserhebung 2004-2005 (S. 3) betrug beim SDC der Anteil MIV 88.7%, derjenige des öV 7.7% (Verteilung der restlichen 3.6%: zu Fuss: 2.9%, Motorrad: 0.4%, Velo: 0.3%). Des Weiteren leiten Massnahmen, auch wenn ihnen prognostisch nicht ohne weiteres ein durchschlagender Erfolg zugeschrieben werden kann, vorliegend ihre Berechtigung grundsätzlich auch aus der Qualifikation des SDC als überdurchschnittlicher Emittent ab.

8.3.3 Vorliegend ergibt sich aus dem UVB namentlich ein Zusammenspiel von Beschränkung der Parkplatzzahl, Parkleitsystem, Parkgebühr und Erreichbarkeit mittels ÖV sowie Verdoppelung der Velo-Abstellplätze. Das AFU bestätigte das vorgeschlagene Massnahmekonzept. Die Einführung eines 10-Minuten-Taktes wurde vom AFU wie vom Gemeinderat uneingeschränkt empfohlen bzw. als erforderlich erachtet. Das gleiche gilt für die parallele Einführung einer Parkgebühr in der im UVB vorgeschlagenen Höhe, welche von den Beschwerdegegnerinnen auch in die SBV aufgenommen wurde. Der Gemeinderat - als für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit vorliegend zuständige Behörde - präziserte die initiale Gebühr von Fr. 0.50 pro halbe Stunde ab der ersten Minute als Mindestgebühr, womit ein Spielraum nach oben eröffnet wurde. Mit Stellungnahme vom 31. Mai 2019 hat das AFU im Rahmen der Beurteilung des Feinstaubes PM2.5 noch einmal bestätigt, dass sich als weitergehende Massnahme eine Parkplatzbewirtschaftung anbietet.

Im Zusammenspiel namentlich von Verbesserung der ÖV-Beziehungen und Parkgebühr wurde mithin übereinstimmend eine (wirksame) Massnahme im Zeichen der Luftreinhaltung gesehen. Das AFU bestätigte in seiner UVB-Beurteilung vom 14. Februar 2013 (S. 8 Ziff. 5.11) auch die Funktion der Parkplatzbewirtschaftung (Gebühren und deren Höhe) als Instrument zur Verbesserung des Modalsplittes.

Bei dieser Sachlage und angesichts der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. vorstehend Erw. 5.1), wonach nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen ist, können einerseits blosse Bedenken an der Effektivität von Massnahmen und der Hinweis auf eine gewisse Lockerung an die Anforderungen an Massnahmen ein Abweichen von der Beurteilung des UVB, des AFU und des Gemeinderates nicht rechtferti-

gen. Andererseits steht den Vollzugsinstanzen, d.h. vorliegend dem Gemeinderat als für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit zuständige Behörde sowie dem AFU als Fachamt, ein relativ grosser Ermessensspielraum offen, den es zu respektieren gilt. Die Prüfung der Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung wird auch im Richtplan den Gemeinden auferlegt.

Es ist zutreffend, dass gemäss dem erwähnten Bericht der Ernst Basler + Partner einer wenig restriktiven Parkplatzbewirtschaftung praktisch keine Wirkung zuerkannt und eine deutlich wahrnehmbare Wirkung erst bei Tarifen von rund vier Franken pro Stunde angenommen wird (S. 11 Ziff. 4). Gleichzeitig wird aber auch festgehalten, dass Massnahmen, die auf die Verlagerung eines Teils des MIV-Aufkommens auf andere Verkehrsmittel hinwirken, (an zentralen Standorten) davon profitieren, dass bereits ein gut ausgebautes Angebot im ÖV und für den Langsamverkehr besteht (vgl. auch Beilage 3 zum Bericht A2-19). Vorliegend ist die Einführung der Parkgebühr mit einer Verdichtung des ÖV-Angebotes verbunden; bei einem Verzicht auf die Erhebung jeglicher Parkgebühr werden kaum Anreize zur Nutzung des verbesserten ÖV-Angebotes geschaffen, das zudem aus den Überschüssen der Parkierungsgebühr mitfinanziert werden soll.

Zur Bestimmung der Höhe der Parkgebühr richtete man sich an anderen Einkaufszentren im Einzugsgebiet aus (vgl. vorstehend Erw. 8.1.1). Damit wird dem Grundsatz der Lastengleichheit und der Gleichbehandlung der Anbieter Rechnung getragen bzw. eine Wettbewerbsgleichheit erst hergestellt, nachdem das Parkieren im SDC bis anhin gebührenfrei war. Damit kann gleichzeitig eine vom SDC aufgrund der Erweiterung ausgehende (zusätzlich) erhöhte Sogwirkung auf Kunden, namentlich auch aus einem entfernteren Einzugsgebiet bzw. aus dem Umfeld der Vergleichsobjekte verringert werden. Umgekehrt birgt eine (zu) restriktive Ausgestaltung der Parkgebühr die Gefahr einer Benachteiligung des SDC bzw. der hier eingemieteten Anbieter in sich. Mit dem verbesserten ÖV-Angebot steht den Nutzer des SDC nunmehr auch eine attraktive(re) Alternative zur Verfügung. Selbst wenn die Parkierungsgebühr in der vorgesehenen wenig restriktiven Höhe einen eher geringen (mittelbaren) positiven Einfluss auf die Luftbelastung haben sollte, ist mithin das öffentliche Interesse an ihrer Einführung zu bejahen. Zu bejahen ist auch ihre Verhältnismässigkeit, namentlich auch der Zumutbarkeit, wie die Aufnahme der Parkierungsgebühr, die seitens des Gemeinderates nur um ein "mindest" ergänzt wurde, seitens der Beschwerdegegnerinnen in die SBV illustriert. Die gegenteilige Auffassung hätte zur Folge, dass auch die Rechtmässigkeit der Parkierungsgebühren der Vergleichsobjekte in Frage gestellt wäre. Soweit der Beschwerdeführer vergleichsweise auch auf die Swiss Mall in Ebikon Bezug nimmt, ist zu ergänzen, dass dort die Parkgebühren zwischenzeitlich halbiert wurden (vgl. Bote der Urschweiz vom

12.11.2019 S. 13; von bisher vier Franken für bis zu drei Stunden neu auf zwei Franken).

8.3.4 An dieser vorstehenden Beurteilung können die Vorbringen der Beschwerdegegnerinnen nichts ändern. Suchfahrten und Ausweichverkehr (Beschwerdeantwort S. 35; Duplik S. 25) sind Folge einer restriktiven Parkplatzbewirtschaftung (vgl. Beilage 3 zum Bericht der Ernst Basler + Partner A2-19), was von der vorgesehenen Gebühr nicht gesagt werden kann. Mit dem Parkleitsystem wird eine optimale Nutzung der Parkplätze gewährleistet. Es wird überdies nicht geltend gemacht, dass in der näheren Umgebung des SDC eine hinreichende Anzahl von gebührenfreien Parkplätzen besteht, welche zu Ausweichverkehr motivieren könnten; mithin sind bei Fremdparkieren entweder längere Fusswege in Kauf zu nehmen oder aber für betreffende Distanzen ein öV zu benutzen, was gegebenenfalls auch zu einer Verhaltensänderung der betreffenden Kunden mit Blick auf zukünftige SDC-Besuche führen kann. Nicht verfangen kann auch die Rüge der fehlenden gesetzlichen Grundlage für Einführung einer Parkgebühr, wie aus den vorstehenden zitierten Gesetzesbestimmungen und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung hervorgeht und was auch im ebenfalls zitierten Richtplan (B-7.3 lit. e) seinen Niederschlag gefunden hat. Wenn der Richtplan (ebenda) festhält, dass die Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung im Rahmen der Planungs- und Baubewilligungsverfahren zu prüfen ist, geht auch die Auffassung der Beschwerdegegnerinnen, diese Frage soll gemäss dem Richtplan "erst im Baubewilligungsverfahren" geprüft werden (Beschwerdeantwort S. 28), fehl. Es ist auch nicht ersichtlich, dass bzw. weshalb diese Prüfung vorliegend - anders als allfällige weitere Massnahmen - nicht im Gestaltungsplanverfahren erfolgen soll. Die Beschwerdegegnerinnen sehen die Massnahmen auch selber in den SBV vor und argumentieren insofern widersprüchlich. Zutreffend ist hingegen die von ihnen geltend gemachte fehlende Vergleichbarkeit des Urteil BGer 1C_367/2016 zum Kofmehlaréal in Solothurn (Beschwerdeantwort S. 28 f.).

Es besteht mithin insgesamt kein Anlass zu einer Korrektur der vom Gemeinderat festgelegten Parkierungsgebühren.

8.4 Hauslieferdienst

8.4.1 Ein Hauslieferdienst wird im Bericht der Ernst Basler + Partner weder als Massnahme analysiert noch überhaupt in Betracht gezogen und war auch vom BAFU und ARE, welche den Bericht in Auftrag gaben, nicht als eine der Massnahmen (Beschränkung des Nutzungsmasses/Nutzungsart; Beschränkung der Parkplatzzahl; Parkplatzbewirtschaftung; Fahrtenmodell; Fahrleistungsmodell;

Wahl eines integrierten Standortes; Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessungsqualität; Modal-Split-Vorgaben) vorgesehen worden (vgl. Beilage 3 zum Bericht S. 16 Ziff. 3.1.1). Der Richtplan sieht einen Hauslieferdienst als mögliche Massnahme ebenfalls nicht vor. Dies schliesst die Einrichtung eines Hauslieferdienstes, der im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. Gestaltungsplanung zu schaffen wäre (vgl. Urteil BGer 1A.125/2005 vom 21.9.2005 Erw. 11.4) jedoch an und für sich nicht aus.

8.4.2 Dem Regierungsrat ist beizupflichten (vgl. auch Vernehmlassung des Gemeinderates vom 18.2.2019 S. 7 Ziff. 5; Duplik der Beschwerdegegnerinnen S. 28 ff. Ziff. 2.3.7), dass die Einführung eines (kostengünstigen) Hauslieferdienstes als Massnahme nicht mehr verhältnismässig wäre. Der UVB nennt den Hauslieferdienst nicht als erforderliche Massnahme, auch nicht als eine blosse Möglichkeit. Das AFU hat in der UVB-Beurteilung vom 14. Februar 2013 als weiteren Anreiz zur Stärkung des öV und zur Reduzierung der Luftbelastungen einen Hauslieferdienst nur empfohlen und eine Finanzierung aus allfälligen Überschüssen aus der Parkplatzbewirtschaftung vorgeschlagen (S. 8 Ziff. 5.11); dies ginge allerdings zu Lasten der Förderung des öV. Der Stellungnahme des AFU vom 4. Februar 2015 (S. 4 Ziff. 4.3) lässt sich kein Widerspruch (vgl. Schreiben des Beschwerdeführers vom 18.3.2015 S. 2) entnehmen. Vielmehr wird klargestellt, dass der Hauslieferdienst - anders als die Parkplatzgebühr - nicht dringend umgesetzt werden muss. Mithin gehen weder der UVB noch das AFU - und diesen folgend der Gemeinderat - davon aus, dass von einem Hauslieferdienst, anders als von einer Parkplatzbewirtschaftung und der Verbesserung des ÖV-Angebots, eine nennenswerte positive Wirkung auf die Luftreinhaltung ausgeht. Zur Effektivität einer solchen Massnahme äussert sich auch der Beschwerdeführer soweit ersichtlich nicht, jedenfalls nicht substantiiert. Für das Verwaltungsgericht ist kein überzeugender Grund für eine von den Vorinstanzen abweichende Beurteilung erkennbar.

Das vom Beschwerdeführer zitierte Urteil BGer 1A.125/2005 vom 21. September 2005, welches den IKEA-Neubau in Spreitenbach betraf, womit ein einzelnes Geschäft über 800 Parkplätze generierte, kann für den vorliegenden Sachverhalt nicht einschlägig sein. Die fehlende Vergleichbarkeit des IKEA-Möbel-Marktes mit dem SDC, welches rund 50 Geschäfte umfasst, die überwiegend im Detailhandel tätig sind, ist offenkundig. Bei einem Möbeleinkauf sind regelmässig grössere Transportkapazitäten erforderlich, als sie mit einem PW zu leisten sind. Dies trifft auch auf die IKEA zu, welche bekanntermassen nicht nur selbst zusammensetzbare und modulare Möbel, sondern vor allem auch ganze Wohnzimmer-, Küchen- und andere Wohneinrichtungen anbietet. Abgesehen davon lässt sich

der aktuellen Homepage von IKEA kein Hinweis auf eine kostenfreie Hauslieferung entnehmen. Vielmehr findet sich unter "Du kaufst ein & wir liefern" (vgl. <https://www.ikea.com/ch/de/customer-service/services/delivery/>; eingesehen am 20.11.2019) eine Tarifierung der Transportleistung in Abhängigkeit vom Warenwert, wobei die Tarife günstiger sind als bei einem Online-Einkauf.

Ebenso lässt sich das Shoppi-Tivoli und Limmatpark einerseits angesichts seiner Grösse mit rund 150 Geschäften und bis rund 3'500 Parkplätzen (vgl. Beilage 6 [§ 17 Abs. 4 lit. a] zur Beschwerde) und andererseits angesichts seiner anderen Situation, wie bereits angesprochen, nicht mit dem SDC vergleichen. Überdies ist diese Regelung, soweit ersichtlich, noch nicht in Kraft. Weitere Beispiele, in denen bei verkehrsintensiven Einrichtungen im Zeichen der Luftreinhaltung ein (vergünstigter) Hauslieferdienst eingerichtet wurde, bestehen offensichtlich nicht.

Nicht unberechtigt ist auch der Hinweis der Beschwerdegegnerinnen (Duplik S. 12 f. Ziff. 2.2.4) auf die Kundenverlagerung in Richtung Online-Handel. Zwar ist der vom Beschwerdeführer anvisierte Hauslieferdienst vom Online-Handel zu unterscheiden. Wenn indes beim Online-Handel Waren bestellt werden, ohne dass überhaupt ein Einkaufszentrum aufgesucht wird (Beschwerde S. 51 Rz. 68), müsste konsequenterweise vorab der Online-Handel gefördert werden. Mittlerweile wird allerdings auch der mit dem Online-Handel verursachte Verkehr als übermässig erachtet (vgl. TV SRF 1 "10 vor 10" vom 19.11.2019). Der Entscheid, ob zusätzlich zu einem allfällig bereits bestehenden Online-Handel/-Versand ein Hauslieferdienst vorzusehen ist, kann jedenfalls im Zeichen der Wirtschaftsfreiheit ohne weiteres den Detailgeschäften anheimgestellt werden.

Die Einführung eines (vergünstigten) Hauslieferdienstes wurde somit zu Recht abgelehnt.

9.1 Der Beschwerdeführer rügt die Unzulässigkeit der ihm auferlegten Parteientschädigung von Fr. 1'000.-- zu Gunsten der beanwalteten Gemeinde. Er bezieht sich dabei auf das Urteil BGer 1C_526/2015 bzw. 1C_528/2015 (= BGE 142 II 517) vom 12. Oktober 2016 (Erw. 11.3).

9.2.1 In diesem Urteil kam das Bundesgericht zum Schluss, die den beschwerdeführenden Parteien (Greina-Stiftung und mitbeteiligte Umweltschutzverbände) auferlegten Gerichtskosten von Fr. 26'663.-- und die Parteientschädigungen von insgesamt Fr. 27'707.70 zusammen mit den erheblichen eigenen Anwaltskosten und Aufwendungen, welche die Beschwerdeführer im Unterliegensfall zu tragen hatten, wirkten prohibitiv und drohten, die Ausübung des Verbandsbeschwerderechts zu verhindern oder übermässig zu erschweren. Es sei nicht ersichtlich, inwiefern das Verwaltungsgericht (des Kantons Graubünden) beim Kostenent-

scheid das öffentliche Interesse an der Beschwerdeführung zur Durchsetzung des Umweltrechts mitberücksichtigt habe, obwohl ihm das kantonale Recht dafür prima vista einen Spielraum eröffnet habe. Gemäss Art. 9 Abs. 4 und 5 des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention; SR 0.814.0) vom 25. Juni 1998 müssten verwaltungsbehördliche und gerichtliche Verfahren in Umweltsachen (gemäss Art. 9 Abs. 1 - 3) angemessenen und effektiven Rechtsschutz sicherstellen und fair, gerecht, zügig und nicht übermässig teuer sein (Abs. 4). Die Vertragsstaaten seien nach Abs. 5 verpflichtet, die Schaffung angemessener Unterstützungsmechanismen zu prüfen, um Hindernisse finanzieller und anderer Art für den Zugang zu Gerichten zu beseitigen oder zu verringern. Nach der Praxis des für die Überwachung der Einhaltung der Konvention zuständigen Compliance Committee müsse beim Kostenentscheid dem öffentlichen Interesse an der Überprüfung der umweltrechtlichen Rügen Rechnung getragen werden. Dies bedinge in aller Regel, dass der Gebührenrahmen nicht ausgeschöpft werde; jedenfalls dürfe er nicht - wie im konkreten Fall - noch erhöht werden.

Unter Bezugnahme auf dieses Urteil hat das Bundesgericht mit Urteil 1C_143/2018 vom 25. Juni 2018 (Kirchengeläut Wädenswil) bestätigt (Erw. 3.3), dass praxisgemäss sogar ideellen Verbänden, die ausschliesslich im öffentlichen Interesse prozessieren, Kosten auferlegt werden dürfen, solange diese massvoll sind und nicht prohibitiv wirken.

9.2.2 Im Kanton Schwyz ist der Anspruch auf eine Parteientschädigung anwaltschaftlich vertretener Gemeinwesen in § 74 Abs. 2 VRP explizit vom Gesetzgeber vorgesehen (vgl. EGV-SZ 1989 Nr. 5 Erw. 4.b; vgl. Gadola, Das verwaltungsinterne Beschwerdeverfahren, Zürich 1991, S. 469).

9.2.3 Gemäss § 74 Abs. 1 VRP hat im Rechtsmittelverfahren und in verwaltungsgerichtlichen Klagefällen die unterliegende der obsiegenden Partei eine dem Aufwand angemessene Entschädigung auszurichten, welche die Behörde festsetzt. Die Entschädigung richtet sich nach dem Gebührentarif für Rechtsanwälte (GebTRA, SRSZ 280.411) vom 27. Januar 1975. § 2 GebTRA sieht als Bemessungskriterien die Wichtigkeit der Streitsache, ihre Schwierigkeit, den Umfang und die Art der Arbeitsleistung sowie den notwendigen Zeitaufwand vor. Ist der Anwalt als amtlicher Verteidiger oder unentgeltlicher Rechtsvertreter von der öffentlichen Hand zu entschädigen, so beträgt der Stundenansatz nach Massgabe von § 2 Abs. 1 GebTRA Fr. 180.-- bis Fr. 220.--. Die Auslagen werden zusätzlich vergütet (§ 5 Abs. 1 GebTRA).

Das Honorar beträgt für die Vertretung in Rechtsmittelverfahren vor Verwaltungsbehörden Fr. 200.-- bis Fr. 4'800.-- (§ 15 GebTRA) und vor Verwaltungsgericht Fr. 300.-- bis Fr. 8'400.-- (§ 14 GebTRA). In Verfahren, die aussergewöhnlich viel Arbeit beanspruchen, namentlich das Studium von fremdem Recht, von Akten, die in einer Fremdsprache abgefasst sind, oder von besonders umfangreichem Aktenmaterial, dürfen die Höchstansätze dieses Tarifs bis 100% überschritten werden, ebenso, wenn der Anwalt an besonders zeitraubenden Beweiserhebungen oder vor einer Instanz an mehreren Verhandlungen teilnehmen muss (§ 16 Abs. 1 GebTRA). Eine allfällige Kostennote ist zu spezifizieren und vor Fällen des Entscheides einzureichen; andernfalls wird die Vergütung nach freiem Ermessen festgesetzt (§ 6 Abs. 1 GebTRA).

9.3 Die vom Regierungsrat der beanwalteten Gemeinde zulasten des Beschwerdeführers zugesprochene massvolle Parteientschädigung von Fr. 1'000.-- steht im Einklang mit den zitierten Gesetzesbestimmungen, insbesondere auch der Aarhus-Konvention, und kann insbesondere nicht als prohibitiv qualifiziert werden.

10.1 Die Beschwerde ist somit insoweit teilweise gutzuheissen und der angefochtene RRB insoweit aufzuheben, als die vom Gemeinderat vorgenommene Ergänzung von Art. 5 Abs. 3 Satz 3 SBV ("Die Parkplatzgebühr für die Parkplätze der Kunden des Seedamm-Centers gemäss lit. a beträgt ab der ersten Minute mindestens Fr. 0.50 je 30 Min.") bestätigt wird. Ebenso behält die vom Gemeinderat vorgenommene Ergänzung in Art. 5 Abs. 4 SBV (Ergänzung am Schluss) betreffend die periodische Abrechnung der gebührenpflichtigen Parkplatzbewirtschaftung ihre Gültigkeit, die vom Regierungsrat, soweit ersichtlich, nicht explizit aufgehoben wurde (vgl. angefochtener Beschluss Erw. 7.6 i.f.).

Dieses teilweise Obsiegen ist in Berücksichtigung der Anträge zu gering - und insofern einem vollständigen Unterliegen gleichzusetzen -, als dass sich eine Neuverlegung der Kosten und Parteientschädigung des regierungsrätlichen Verfahrens wie auch eine Aufteilung der Kosten und die Zusprache einer allfälligen Parteientschädigung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren rechtfertigen könnte.

10.2 Die Kosten des vorliegenden Verfahrens von Fr. 2'500.-- (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) sind mithin dem Verfahrensausgang entsprechend dem Beschwerdeführer aufzuerlegen.

10.3 Der Beschwerdeführer hat den beanwalteten Beschwerdegegnern und der beanwalteten Gemeinde ebenfalls dem Verfahrensausgang entsprechend Parteientschädigungen auszurichten. Diese sind in Anwendung der vorerwähnten

Kriterien im Falle der Beschwerdegegnerinnen auf Fr. 3'500.-- und im Falle der Gemeinde auf Fr. 1'000.-- (je inkl. Barauslagen und MwSt) festzusetzen.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde wird der angefochtene RRB Nr. 740/2018 vom 16. Oktober 2018 insoweit im Sinne der Erwägungen aufgehoben, als die vom Gemeinderat vorgenommene und vom Regierungsrat aufgehobene Ergänzung von Art. 5 Abs. 3 Satz 3 SBV ("Die Parkplatzgebühr für die Parkplätze der Kunden des Seedamm-Centers gemäss lit. a beträgt ab der ersten Minute mindestens Fr. 0.50 je 30 Min.") bestätigt wird. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.
2. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens von Fr. 2'500.-- (Gerichtsgebühr, Kanzleikosten und Barauslagen) werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Er hat am 19. November 2018 einen Kostenvorschuss in gleicher Höhe bezahlt, so dass die Rechnung ausgeglichen ist.
3. Der Beschwerdeführer wird verpflichtet, den bewalteten Beschwerdegegnerinnen eine Parteientschädigung von Fr. 3'500.-- und der bewalteten Gemeinde von Fr. 1'000.-- (je 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 des Beschwerdeführers (2/R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdegegnerinnen vom 10.12.2019)
 - den Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerinnen (2/R)
 - den Rechtsvertreter der Verfahrensbeteiligten (2/R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdegegnerinnen vom 10.12.2019)
 - den Rechtsvertreter des Gemeinderates (2/R; unter Beilage der Eingabe der Beschwerdegegnerinnen vom 10.12.2019)
 - den Regierungsrat des Kantons Schwyz
 - das Sicherheitsdepartement (unter Beilage der Eingabe der Beschwerdegegnerinnen vom 10.12.2019)

- das kantonale Amt für Raumentwicklung
- das kantonale Amt für Umweltschutz (unter Beilage der Eingabe der Beschwerdegegnerinnen vom 10.12.2019)
- und das BAFU, 3003 Bern (A).

Schwyz, 18. Dezember 2019

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin:

***Anforderungen an die Beschwerdeschrift**

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

Versand: 14. Januar 2020