

GR_GERICHTE VR3 2025 49 vom 3. Februar 2026

GR Gerichte, 2026-02-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_VR3_2025_49

FR: GR_GERICHTE VR3 2025 49 du 3 février 2026

IT: GR_GERICHTE VR3 2025 49 del 3 febbraio 2026

Erwägungen

E. 4

/ 22 1.3.1. Die Regierung hat im angefochtenen Entscheid die Legitimation des Beschwerdeführers bejaht. Sie hat erwogen, er sei Eigentümer der im Dorfkern von Zernez gelegenen Parzelle Nr. Z.14.____; diese sei zwar nicht im Arealplanperimeter B.____, sondern rund 104 Meter davon entfernt; zwischen dem Perimeter und seinem Grundstück befinde sich noch der Bahnhof Zernez samt Gleisanlage. Von der Kreuzung zwischen der Hauptstrasse und der Sammelstrasse ins Gebiet B.____ sei die Parzelle rund 300 Meter entfernt. Eine genügende räumliche Nähe sei damit nicht gegeben. Indessen sei nicht von der Hand zu weisen, dass die Liegenschaften entlang der Kantonsstrasse durch den zu erwartenden Mehrverkehr möglicherweise erhöhten Immissionen ausgesetzt sein werden. Daraus könne eine besondere Betroffenheit des Beschwerdeführers angenommen werden.

1.3.2. Der Beschwerdeführer begründet seine Legitimation damit, dass durch die vorgesehene Verdichtung im Industriegebiet B.____ eine erhebliche Verkehrszunahme von über 10 % (vgl. Beschwerde Rz. 8 i.V.m. Rz. 3 der Planungsbeschwerde) auf der Kantonsstrasse zu erwarten sei, und dieser Mehrverkehr unmittelbar vor seinem Haus vorbeifahre resp. zu stehen komme.

1.3.3. Die Gemeinde bestreitet die Legitimation des Beschwerdeführers: Die vom Beschwerdeführer behauptete Verkehrszunahme sei nicht bewiesen und offensichtlich falsch. Gemäss der im Beschwerdeverfahren von der Gemeinde eingereichten «Abschätzung Verkehrsflüsse» der C.____ AG für Raumplanung vom 1. Juli 2025 (act. C.2.3; dazu hinten E. 3) sei selbst bei einem Vollausbau der Gewerbezone B.____ auf der Kantonsstrasse eine Verkehrszunahme von 27-93 Fahrzeugen pro Tag bzw. 2-6 Fahrzeugen pro Stunde zu erwarten, was einer Zunahme von 1.0 – 3.3 % gegenüber 2024 entspreche und vernachlässigt werden könne (Vernehmlassung Rz. 18 i.V.m. 32).

1.3.4. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts wird das Beschwerderecht von Anwohnern in der Regel anerkannt, wenn der Bau oder Betrieb einer projektierten Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit zu Immissionen führt und der Beschwerdeführer durch diese – seien es Lärm-, Staub-, Erschütterungs-, Licht- oder andere Einwirkungen – betroffen wird (BGE 136 II 281 E. 2.3.1). Wird die Einsprache- und Rechtsmittelbefugnis aus den Immissionen des Zubringerverkehrs abgeleitet, so müssen diese für den Beschwerdeführer deutlich wahrnehmbar sein, damit er zur Beschwerde legitimiert ist. In Grenzfällen besteht ein Beurteilungsspielraum, bei dessen Ausübung einerseits eine kaum mehr zu begrenzende Öffnung des Beschwerderechts zu vermeiden ist und andererseits die Schranken auch nicht zu eng gezogen werden dürfen, um nicht die vom

E. 4.1

Er hat bereits in der Planungsbeschwerde vorgebracht, die geplante Verdichtung des Gewerbegebiets B.____ führe zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Dorfzentrum

Zernez, wo bisher bereits der Durchgangsverkehr hoch und die Verkehrssicherheit ungenügend sei (enge Strasse, erschwerte Kreuzung, fehlende Fahrradwege, zu schmale Fussgängerwege). Das Dorfzentrum sei für eine zusätzliche Verkehrsbelastung nicht geeignet. Damit fehle es an einer hinreichenden Erschliessung. Bevor das Gebiet B. _____ verdichtet werden könne, sei eine verkehrssichere Groberschliessung herzustellen.

E. 4.2

Im angefochtenen Beschwerdeentscheid wird erwogen, die vorgesehene Erschliessung des Gebiets B. _____ sei genügend. Betreffend Verkehrssicherheit sei einzig beim Anschluss der Sammelstrasse an die Kantonsstrasse von einer erhöhten Belastung auszugehen, was die Gemeinde in ihrer Planung aber berücksichtigt habe. Im Genehmigungsentscheid wird erwogen (E. 7), die Geometrie des Anschlusses sei zu korrigieren. Diese Umgestaltung müsse erfolgen, bevor das Verkehrsaufkommen im Arealgebiet erhöht werde. Vor dem Umbau des Verkehrsknotens seien sämtliche Bauvorhaben oder beabsichtigten Nutzungsänderungen im Einzugsbereich der Strassenpolizei des Tiefbauamtes zur Vorprüfung vorzulegen. Im Dispositiv (Ziff. 6) wird der Plan Verkehr «im Sinne der Erwägungen» genehmigt. Zum Argument des Beschwerdeführers betreffend die erhöhte Verkehrsbelastung der Kantonsstrasse erwog der Beschwerdeentscheid (E. 5.5), die Kantonsstrasse gehöre nicht zur Erschliessung im Sinne von Art. 19 Abs. 1 bzw. Art. 22 RPG, sondern unterstehe den spezialgesetzlichen Bestimmungen des StrG (BR 807.100). Sie falle auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Dort wo der Arealplan B. _____ Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Kantonsstrasse habe (namentlich Kreuzung zwischen Sammel- und Kantonsstrasse), sei dies von der Gemeinde berücksichtigt worden. Zudem seien auf der Kantonsstrasse verkehrsberuhigende Massnahmen möglich, um die heutige Situation zu verbessern; solche Massnahmen hätten aber keinen Zusammenhang mit dem Arealplan. Daraus, dass aus der Verdichtung des Gebiets B. _____ ein Mehrverkehr auf der Kantonsstrasse entstehen werde, könne der Beschwerdeführer nichts zu seinen Gunsten ableiten. Dasselbe gelte, soweit der Beschwerdeführer Mängel an der Kantonsstrasse geltend mache.

E. 4.3

Der Beschwerdeführer bringt vor, die Verkehrssicherheit in der Gewerbezone B. _____ oder bei der Einmündung der B. _____-Strasse in die Kantonsstrasse sei nicht Gegenstand der Planungsbeschwerde gewesen. Jedoch führe der Weg aus dem Val Müstair und dem Unterengadin zum Gebiet B. _____ über die Kantonsstrasse durch das Dorf Zernez. Dort sei die Verkehrssicherheit schon bisher nicht gewährleistet; der Mehrverkehr aus dem und zum Areal B. _____ werde die Verkehrssicherheit noch stärker beeinträchtigen. Damit seien die Art. 19 und 22 RPG sowie Art. 45 ff. und 58 Abs. 3 KRG sowie Art. 53 (recte: 52) Abs. 4 StrG verletzt.

E. 4.4

Der Kanton macht in seiner Vernehmlassung geltend, die Gemeinde sei gar nicht zuständig für die Kantonsstrasse; die Rügen betreffend die Mängel der Kantonsstrasse im Dorfzentrum Zernez hätten daher keinen Zusammenhang mit der streitigen Arealplanung. Die Kantonsstrasse sei eine Grunderschliessung, die

E. 4.5

Land ist erschlossen, wenn u.a. die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Die Zufahrt hat sich nach den zonengerechten

Baumöglichkeiten jener Fläche zu richten, die sie erschliessen soll (BGE 117 Ib 308 E. 4a; 116 Ib 159 E. 6b). Die einzelnen Anforderungen ergeben sich im Detail erst aus dem kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis. Bei der Beurteilung dieser Frage steht den kantonalen und kommunalen Behörden ein erhebliches Ermessen zu (BGE 121 I 65 E. 3a; Urteile des Bundesgerichts 1C_590/2016 vom 7. August 2017 E. 2.2; 1C_408/2018 vom 18. März 2019 E. 5.1; 1C_496/2023 vom 3. November 2025 E. 4.2). Gemäss Art. 72 Abs. 2 KRG gilt ein Grundstück als baureif, wenn es u.a. für die beabsichtigte Nutzung vorschriftsgemäss erschlossen ist. Das kantonale Recht enthält keine genaueren Bestimmungen, wann eine Erschliessung als «vorschriftsgemäss» gilt. Die Gemeinden planen «im Rahmen ihrer Zuständigkeit» die Grund-, Grob- und Feinerschliessung ihres Gebiets (Art. 58 Abs. 1 KRG). Die Grunderschliessung umfasst die Versorgung eines grösseren zusammenhängenden Gebietes mit den übergeordneten Anlagen wie Hauptstrassen, Eisenbahnlinien, Wasser- und Elektrizitätswerken, Abwasserreinigungs- und Abfallanlagen (Art. 58 Abs. 2 KRG). Unter Groberschliessung wird die Versorgung eines zu überbauenden Gebietes mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen verstanden, namentlich Wasser-, Energieversorgungs- und Abwasserleitungen sowie Strassen und Wege, die unmittelbar dem zu erschliessenden Gebiet dienen. Sie verbinden die Anlagen der Grunderschliessung mit denjenigen der Feinerschliessung (Art. 58 Abs. 3 KRG). Gemäss Art. 4 StrG sind allerdings die Kantonsstrassen (Haupt- und Verbindungsstrassen) im Eigentum und unter der Hoheit des Kantons. Der Kanton erschliesst die Gemeinden mit einer Kantonsstrasse, falls keine Erschliessung durch eine gleichwertige Nationalstrasse vorhanden ist (Art. 7 Abs. 1 StrG).

E. 4.6

Ebenfalls zutreffend ist die Auffassung der Regierung, dass sich der bundesrechtliche Begriff der Erschliessung grundsätzlich auf die Grob- und Feinerschliessung beschränkt und das übergeordnete Strassennetz (Grunderschliessung) nicht umfasst (Urteil des Bundesgerichts 1C_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.1.1). Das bedeutet allerdings nicht, dass die bestehende Grunderschliessung und der Zustand der vorhandenen Kantonsstrassen im Rahmen einer kommunalen Planung völlig unbeachtlich wären. Zwar geht es dabei nicht um eine Baubewilligung, so dass Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG nicht direkt anwendbar ist. Jedoch muss bereits im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung die hinreichende Erschliessung des Baulandes beachtet werden (vgl. Art. 8a Abs. 1 lit. b und 15 Abs. 4 lit. b RPG; Urteil des Bundesgerichts 1C_501/2018 vom 15. Mai 2019 E. 6.1). Art. 19 RPG definiert auch Ziel und Inhalt der Nutzungspläne: Diese bestimmen die Art der Bodennutzung, und die Erschliessungspläne stellen insbesondere für die Bauzonen ein Element dieser Planung dar (BGE 127 I 103 E. 7d). Wenn eine Überbauung so viel Zusatzverkehr generiert, dass dadurch die Sicherheit des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz beeinträchtigt wird, liegt keine genügende Erschliessung vor (Urteile des Bundesgerichts 1C_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.1.2; 1C_36/2010 vom 18. Februar 2011 E. 4.2). Diese Anforderungen können nicht mit Hinweis auf die kantonalrechtliche Zuständigkeitsordnung vereitelt werden. Die Koordination zwischen der (kantonalrechtlichen) Grunderschliessung und der kommunalen Nutzungsplanung erfolgt dadurch, dass die kommunalen Pläne der Grundordnung der Genehmigung durch die Regierung bedürfen (Art. 49 KRG). Diese Genehmigung kann verweigert werden, wenn die vorhandenen Kantonsstrassen nicht ausreichen für die Grunderschliessung bzw. wenn die Realisierung einer kommunalen Planung zu einer Überlastung der vorhandenen Kantonsstrassen führen würde. Zudem ist nach Art. 52 Abs. 4 StrG die Bewilligung für die

Erstellung und die Änderung von Zugängen und Zufahrten an Kantonsstrassen zu verweigern, wenn der Anschluss die Verkehrssicherheit der Kantonsstrasse wesentlich beeinträchtigt. Diese Bestimmung kann durchaus so ausgelegt werden, dass sie nicht nur die Situation direkt bei der Zufahrt erfasst, sondern auch die generellere Situation auf dem Kantonsstrassennetz.

E. 4.7

Allerdings führen gewisse Verkehrsprobleme auf dem übergeordneten Strassennetz nicht dazu, dass eine hinreichende Erschliessung zu verneinen wäre; die Erteilung einer Baubewilligung kann nur dann verweigert werden, wenn ein Bauvorhaben eine bestehende Überlastung des übergeordneten Strassennetzes wesentlich verschärft oder eine bis anhin knapp genügende Strassenkapazität derart beansprucht, dass sie neu wesentlich überlastet wird (Urteil des Bundesgerichts 1C_178/2014 E. 3.1.4, 3.5; vgl. auch Urteile des Bundesgerichts 1C_605/2019 vom 24. September 2020 E. 4.3; 1C_229/2019 vom 27. August 2020 E. 5.1) oder geradezu zu einem Notstand führt (Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden R 21 74 vom 9. Juli 2024 E. 8.3). Diese im Rahmen von Baubewilligungen entwickelten Grundsätze gelten analog auch für Planungen.

E. 4.8

Vorliegend ist unbestritten, dass im Dorfzentrum Zernez die Verkehrssituation nicht ideal ist. Sie ergibt sich hinreichend aus den vom Beschwerdeführer vorgelegten Plänen, so dass ein zusätzliches Gutachten zur Verkehrssicherheit entbehrlich und der entsprechende Antrag abzulehnen ist. Allerdings ist die Strasse nicht überlastet, auch wenn man von einem DTV von 3'000-5'000 (vorne E. 3.5.3) ausgeht: Es gibt viele Strassen im Kanton Graubünden und auch im Engadin, die eine höhere Verkehrsbelastung aufweisen (vgl. Kanton Graubünden, automatische Verkehrszähler, <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/dokumentation/DokumentationDokumente/verkehrszahlen-2024.pdf>, besucht am 30. Dezember 2025). Die aus dem Arealgebiet zu erwartende Verkehrszunahme im Dorfzentrum wird sich zudem in einem engen Rahmen halten (vorne E. 3.5.7) und führt nicht dazu, dass die bisher nicht optimale Situation vollends unzumutbar wird oder dass geradezu ein Notstand eintreten wird. Unabhängig vom streitigen Arealplan können gegebenenfalls die Engpässe auf der Kantonsstrasse im Dorfzentrum behoben werden, was aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet. 5. Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung der Lärmvorschriften.

E. 5

/ 22 Gesetzgeber gewollte Überprüfung der richtigen Rechtsanwendung in Fällen, in denen der Beschwerdeführer ein aktuelles und schützenswertes Interesse besitzt, auszuschliessen. Das Bundesgericht prüft die Legitimationsvoraussetzungen in einer Gesamtwürdigung anhand der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse (BGE 136 II 281 E. 2.3.2, mit Hinweis auf verschiedene Anwendungsfälle). Als deutlich wahrnehmbar wurde etwa eine Zunahme des Lastwagenverkehrs um 12 Fahrten pro Stunde in einer ruhigen, sonst nicht von Lastwagen befahrenen Wohngegend bezeichnet (BGE 136 II 281 E. 2.5). Hingegen wurde die Legitimation eines Anwohners verneint gegen die Errichtung zusätzlicher Abstellplätze in einem Gebiet, in welchem ohnehin bereits ein erheblicher Lastwagenverkehr stattfand (Urteil des Bundesgerichts 1C_247/2016 vom 30. September 2016 E. 3.5 und 3.6), ebenso im Falle eines projektbedingten Mehrverkehrs von rund 10 % der vorbestehenden Bewegungen in einer verkehrs- und lärmässig vorbelasteten

Umgebung (Urteil des Bundesgerichts 1C_623/2015 vom 2. Mai 2016 E. 4.4). 1.3.5. Im Lichte dieser Kriterien ist die Beschwerdelegitimation des Beschwerdeführers höchst fraglich: Wie er selber vorbringt, ist die Dorfstrasse in Zernez bereits heute verkehrs- und immissionsmässig vorbelastet und werden die Immissionsgrenzwerte und teilweise auch die Alarmwerte überschritten. Bereits bisher erfolgen nach seiner Darstellung «jede Menge» Schwerverkehrstransporte in und aus dem Industriegebiet B._____ (Replik Rz. 13, 22). Dass der neue Arealplan gegenüber dem aktuellen Zustand eine im Sinne der genannten Rechtsprechung wahrnehmbare Mehrbelastung darstellt, erscheint unwahrscheinlich (vgl. nachstehend E. 3.5.7). Letztlich kann aber die Frage der Legitimation offen bleiben, da sich die Beschwerde ohnehin als unbegründet erweist. 1.4. Der Streitgegenstand kann im Verfahren vor Obergericht nicht ausgedehnt werden (Art. 51 Abs. 2 VRG). Zulässig ist eine Einschränkung des Streitgegenstands (Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden R 23 38 vom 24. September 2024 E. 1.3.2). In der Planungsbeschwerde hat der Beschwerdeführer den Antrag gestellt, der Entscheid des Gemeindevorstandes Zernez betreffend den Arealplan B._____ sei aufzuheben und so anzupassen, dass ausserhalb des Dorfes gegen Süden und Norden eine Verkehrserschliessung für das Industriegebiet B._____ sicherzustellen sei, bevor mit einer Verbindung im Industriegebiet B._____ begonnen werde, und es sei die Sammelstrasse im Industriegebiet B._____ so zu projektieren, dass sie als Umfahrungsstrasse für den Dorfkern diene. Er begrüsst grundsätzlich die Absicht des Gemeindevorstands, im

E. 5.1

Er hatte in der Planungsbeschwerde (Rz. 24-26) ausgeführt, der Verkehrslärm sei entlang der Engadinstrasse und der F._____ so hoch, dass an 45 Orten die Immissionsgrenzwerte und an zwei Orten die Alarmwerte überschritten seien. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung sei unter diesen Umständen nicht zumutbar. Im angefochtenen Entscheid wird in Bezug auf den Lärm erwogen (E. 5.3 S. 14), die Grundstücke in der Gewerbezone lägen in der Empfindlichkeitsstufe III. Der anzunehmende Mehrverkehr werde die Lärmgrenzwerte nicht überschreiten.

E. 5.2

Der Beschwerdeführer kritisiert, er habe nicht die Einhaltung der Lärmgrenzwerte in der Gewerbezone B._____ in Frage gestellt, sondern diejenigen entlang der Kantonsstrasse in Zernez. Dort seien bisher bereits in mindestens zwei Fällen, darunter bei seiner Liegenschaft, die Alarmwerte überschritten, in mindestens 45 Fällen die Immissionsgrenzwerte. Die Verkehrszunahme infolge der geplanten Park&Ride-Anlage, des neuen Güterumschlagplatzes für Lastwagen bei der RhB und der Verdichtung des Industriegebiets würde zu einer Zunahme der Lärmbelastung im Dorfzentrum führen. Diese dürfe nach Art. 17 Abs. 2 USG (SR 814.01) und Art. 7 Abs. 2 LSV (SR 814.41) nicht genehmigt werden.

E. 5.3

Der Kanton macht geltend, die Projekte einer Park&Ride-Anlage und eines Güterumschlagplatzes für die RhB seien nicht Bestandteil des Arealplans B._____. Ferner seien die vom Beschwerdeführer zitierten Bestimmungen nicht einschlägig. Die lärmverursachende Anlage sei die Kantonsstrasse, die aber nicht Gegenstand des Arealplans B._____ sei. Dieser wiederum sei keine Anlage im Sinne des USG. Die Logik des Beschwerdeführers würde dazu führen, dass an einer Strasse, welche bisher bereits die

Lärmbelastung überschreite, keine weitere Baute oder Anlage mehr errichtet werden dürfte, was zu einem unverhältnismässigen absoluten Bauverbot führen würde. Die Gemeinde führt aus, relevant sei vorliegend nicht Art. 17 Abs. 2 i.V.m. Art. 7 Abs. 2 LSV, sondern Art. 25 USG bzw. der diesen konkretisierenden Art. 9 LSV. Diese Bestimmung verlange, dass die zusätzlichen Lärmimmissionen nicht wahrnehmbar stärker sein dürfen. Dieser Grad werde vorliegend offensichtlich nicht erreicht.

E. 5.4

In der Replik bezieht sich der Beschwerdeführer zusätzlich auf Art. 8 Abs. 3 und Art. 9 lit. b LSV.

E. 5.5

Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 und 15 USG). Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 USG). Wäre eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig, gewähren die Behörden Erleichterungen. Die Immissionsgrenzwerte für Luftverunreinigungen sowie der Alarmwert für Lärmimmissionen dürfen jedoch nicht überschritten werden (Art. 17 USG). Zur Beurteilung der Dringlichkeit von Sanierungen (Art. 16 Abs. 2 und Art. 20 USG) kann der Bundesrat für Lärmimmissionen Alarmwerte festlegen, die über den Immissionsgrenzwerten liegen (Art. 19 USG). Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen (Art. 25 Abs. 1 USG).

E. 5.6

Die ortsfeste Anlage, welche die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bzw. der Alarmwerte verursacht, ist die Kantonsstrasse im Dorfzentrum von Zernez. Diese ist damit grundsätzlich sanierungsbedürftig (Art. 16 USG), wobei grundsätzlich die Alarmwerte nicht überschritten werden dürfen (Art. 17 USG). Allerdings besteht (u.a.) für Strassen eine Sonderregelung: Lassen sich die Lärmimmissionen auf bestehende Gebäude in der Umgebung von bestehenden Strassen nicht unter den Alarmwert herabsetzen, so werden die Eigentümer der betroffenen Gebäude verpflichtet, Räume, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, mit Schallschutzfenstern zu versehen oder durch ähnliche bauliche Massnahmen zu schützen (Art. 20 USG; vgl. auch Art. 10 LSV). Ein Sanierungsprojekt für die Kantonsstrasse ist offenbar im Gange (vgl. Beilage 4 zur Planungsbeschwerde). Die Kantonsstrasse und deren Lärmsanierung bilden als solche aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb der Antrag auf Edition der entsprechende Auflageunterlagen nicht rechtserheblich und abzulehnen ist. Der Beschwerdeführer macht sodann nicht geltend, dass einzelne Anlagen im Gewerbegebiet B. _____ lärmässig saniert werden müssten. Art. 16 ff. USG sind daher vorliegend nicht einschlägig.

E. 5.7

Ebenso wenig sind die Art. 25 USG bzw. die diesen konkretisierenden Art. 7- 9 LSV einschlägig: Sie gelten für die Errichtung ortsfester lärmverursachender Anlagen und ihre Einhaltung ist im Baubewilligungsverfahren zu prüfen. Hingegen ist ein Arealplan keine ortsfeste Anlage (Art. 2 Abs. 1 LSV e contrario). Zwar ist die Einhaltung von Art. 25 USG auch im Rahmen von Sondernutzungs- oder Gestaltungsplanungen zu beachten, wenn damit bereits ein konkretes Projekt genehmigt wird (Urteil des Bundesgerichts 1C_99+101/2022

vom 25. April 2023 E. 11). Der vorliegend streitige Arealplan kann aber nicht einem Gestaltungsplan gleichgesetzt werden: Er legt Bereiche für Hochbauten Gewerbe fest, aber keine konkreten Anlagen oder Projekte. Ortsfeste Anlagen sind die einzelnen Gewerbebetriebe, die sich im Areal B._____ befinden bzw. dort neu erbaut oder geändert werden. Um was für Anlagen oder Änderungen es sich dabei handelt, ist aber aktuell unbekannt. Es wird im Einzelfall im Rahmen der Baubewilligung zu beurteilen sein, ob die Erstellung oder Änderung einer konkreten Anlage für sich allein betrachtet die Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 7 und 8 LSV einhält bzw. ob dadurch auf der bestehenden Kantonsstrasse eine Mehrbeanspruchung im Sinne von Art. 9 LSV erfolgt.

E. 5.8

Für Planungsmaßnahmen, wie sie hier zur Diskussion stehen, sind die raumplanungsrechtlichen Grundsätze massgebend, namentlich der Grundsatz, dass Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden sollen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG) und dass Land neu einer Bauzone zugewiesen werden kann, wenn es sich für die Überbauung eignet (Art. 15 Abs. 4 lit. 2 RPG). Diese Bestimmungen werden in Bezug auf den Lärmschutz durch Art. 24 USG bzw. Art. 29 und 30 LSV konkretisiert (BGE 147 II 484 E. 3.2, 4.2.2). Diese Bestimmungen gelten für die Ausscheidung neuer Bauzonen (wobei die Umzonung von Bauzonen nicht als Ausscheidung neuer Bauzonen gilt) und bestehende, aber noch nicht erschlossene Bauzonen für Wohngebäude oder andere Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen. Dabei muss bereits im Rahmen der Nutzungsplanung feststehen, dass im Rahmen der späteren Planung oder der Baubewilligungen eine geeignete, d.h. lärmschutzkonforme Lösung gefunden werden kann (sog. Machbarkeitsnachweis), da es sich andernfalls um eine untaugliche Planung handeln würde (BGE 147 II 484 E. 4.3.1). Vorliegend geht es aber nicht um die Ausscheidung neuer Bauzonen. Auch macht der Beschwerdeführer nicht geltend, dass in dem vom Arealplan B._____ umfassten Gebiet lärmempfindliche Gebiete liegen, die nicht eingezont oder erschlossen werden dürften. Die Art. 24 USG und Art. 29 und 30 LSV sind daher ebenfalls nicht einschlägig.

E. 5.9

Die vorliegende Situation ist vielmehr dadurch gekennzeichnet, dass die planerische Massnahme dazu führt, dass im Arealplangebiet eine Mehrzahl von Betrieben neu errichtet werden können und dass, wie der Beschwerdeführer befürchtet, die Kumulation dieser Anlagen ausserhalb des Arealplangebiets die bestehende Verkehrsanlage zusätzlich beanspruchen und dadurch die bisher schon hohe Lärmbelastung auf der Kantonsstrasse weiter verschlechtern werden. Für diese Situation enthält das Lärmschutzrecht keine einschlägigen Vorschriften für die Planung. Massgebend sind die vorne E. 5.7 erwähnten Vorschriften für die Errichtung oder Änderung von einzelnen ortsfesten Anlagen. Da aber im Rahmen der Arealplanung noch gar nicht bekannt ist, was für neue Betriebe sich in der Zone ansiedeln bzw. wie stark bestehende Betriebe geändert werden, kann diese Beurteilung von vornherein nicht im Rahmen der Arealplanung vorgenommen werden. Sie wird bei der Errichtung bzw. Änderung der einzelnen ortsfesten Anlagen zu prüfen sein. Der Arealplan wird zudem die bestehende, heute bereits sanierungsbedürftige Situation auf der Kantonsstrasse nicht wesentlich verändern (vorne E. 3.5.7) und jedenfalls nicht zwangsläufig dazu führen, dass die Sanierung verunmöglicht oder erheblich erschwert wird.

E. 5.10

Insgesamt verletzt der streitige Arealplan keine Vorschriften des Lärmschutzrechts. 6. Der Beschwerdeführer rügt schliesslich eine Verletzung der Rahmenbedingungen des Arealplans B._____.

E. 6

/ 22 Areal B._____ neues Gewerbe in verdichteter Bauweise anzusiedeln, doch sei dafür die vorgelagerte Planung der übergeordneten Verkehrserschliessung von wesentlicher Bedeutung, um die Verkehrsbelastung im Dorf Zernez zu reduzieren (Planungsbeschwerde Rz. 10-12). Über das Industriegebiet B._____ sei eine einfache, zielführende und zukunftsgerichtete Dorfkernumfahrung möglich (Planungsbeschwerde Rz. 33). Im angefochtenen Entscheid (E. 7) erwog die Vorinstanz, die Projektierung eines Umfahungskorridors für die Kantonsstrasse könne nicht Gegenstand eines kommunalen Arealplans sein. Vor Obergericht beantragt der Beschwerdeführer ganz allgemein die Aufhebung des Arealplans, aber nicht mehr die Projektierung der Sammelstrasse im Gebiet B._____ als Umfahungsstrasse für den Dorfkern. Es fragt sich, ob darin nicht eine unzulässige Ausdehnung des Streitgegenstands liegt. Immerhin kann angenommen werden, dass auch in der Planungsbeschwerde bereits die grundsätzliche Aufhebung des Arealplans beantragt wurde, solange keine Umfahrung im Sinne des Beschwerdeführers vorliegt. In diesem Sinne kann auf das Begehren eingetreten werden. 2. Das Arealplangebiet umfasst den westlich des Dorfkerns Zernez gelegenen Dorfteil, der ca. halbmondförmig zwischen der Eisenbahnlinie und dem Inn liegt. Gemäss Nutzungsplanung liegt der östliche Teil des Gebiets in der Gewerbezone, der südwestliche Teil in der Campingzone (die bisher nicht vorbehaltlos genehmigt war, aber im Genehmigungsentscheid teilweise genehmigt wurde), der nordwestliche Teil in der Landwirtschaftszone. Vom in der Gewerbezone liegenden Bereich sind der nördliche und der südliche Teil überbaut, während in der Mitte eine noch unüberbaute Fläche liegt. Das Arealplangebiet wird durch eine Sammelstrasse erschlossen, die südlich des Perimeters von der Kantonsstrasse abzweigt. Beim südlichen Ende des Perimeters zweigt davon eine Strasse (D._____) Richtung Westen ab, die den Campingbereich erschliesst, während die Strasse B._____ etwa parallel zur Eisenbahnlinie nach Norden führt und das Gewerbegebiet erschliesst. Im Arealplan ist vorgesehen, diese Strasse nach Norden zu verlängern und im bisher unüberbauten Teil der Gewerbezone eine neue Strasse zur Feinerschliessung dieser Parzellen zu errichten. Gemäss Arealplanvorschriften (Art. 9) gelten in der Gewerbezone die Vorschriften zur Gewerbezone gemäss Baugesetz. Zusätzlich ist vorgeschrieben, dass in der Gewerbezone Detailhandelsbetriebe sowie Betriebe, die traditionell oder ihrer Tätigkeit nach im Dorfkern anzusiedeln sind (ausgenommen Betriebe mit grossem Flächenbedarf oder grossen Emissionen) nicht zulässig sind, und dass mindestens 30 % des auf dem Baugrundstück maximal zulässigen Bauvolumens baulich zu realisieren sind. Werden weniger als 60 des maximal zulässigen Bauvolumens

E. 6.1

Gemäss Art. 46bis Abs. 2 des Baugesetzes der Gemeinde Zernez vom 29. November 2006 (BauG) sollen mit dem Arealplan B._____ hauptsächlich folgende Zielsetzungen erreicht werden: a. Schaffung geeigneter Grundstücke für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben; b. Schaffung optimaler Voraussetzungen für die Erschliessung mit dem Individual- und Langsamverkehr unter Berücksichtigung des örtlichen Durchgangsverkehrs sowie mit Ver- und Entsorgung; c. Festlegung von Massnahmen gegen unverhältnismässige Immissionen

(Lärm, Staub, Gerüche usw.) der Gewerbebetriebe gegenüber angrenzenden Nutzungen. Der Beschwerdeführer hatte in seiner Planungsbeschwerde vorgebracht, mit dem Arealplan B._____ würden die Ziele b. und c. nicht umgesetzt. Der Zusatzverkehr, den der Ausbau des Gewerbegebiets mit sich bringen würde, würde grösstenteils durch den Dorfkern abgeführt, der dadurch unter zusätzlichen Immissionen leiden werde. Vor dem Ausbau des Industriegebiet sei die Verkehrserschliessung in Form einer Entlastungsstrasse für die Umfahrung des Dorfkerns sicherzustellen (Weiterführung der im Arealgebiet B._____ vorgesehenen Erschliessungsstrasse nach Norden und Führung über den Inn parallel zur RhB-Brücke). Auch der Anschluss der Strasse B._____ an die Kantonsstrasse sei so zu gestalten, dass sämtlicher Durchgangsverkehr über das Industriegebiet geführt werde. Erst so werde eine Verkehrsentlastung im Dorfkern erreicht. Im angefochtenen Entscheid wird dazu erwogen, für die Verdichtung des Gebiets B._____ bestehe eine hinreichende Erschliessung. Es würden auch Massnahmen gegen unverhältnismässige Immissionen der Gewerbebetriebe festgelegt. Insgesamt werde der Arealplan den in Art. 46bis BauG formulierten Zielen und Rahmenbedingungen gerecht. Den Vorbringen des Beschwerdeführers zur Möglichkeit, die Sammelstrasse zu einer Umfahrungsstrasse zu machen, könne nicht gefolgt werden. Die Projektierung eines Umfahrungskorridors für die Kantonsstrasse sei im Rahmen eines Arealplans unzulässig, da die Verlegung der Kantonsstrasse nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde falle.

E. 6.2

Die vom Beschwerdeführer in der Planungsbeschwerde vorgebrachten Kritikpunkte in Bezug auf Art. 46bis BauG standen im Zusammenhang mit dem dort

E. 6.3

In Bezug auf die Nichtberücksichtigung der Park&Ride-Anlage und des Güterumschlagplatzes ist auf vorne E. 3.5.4 zu verweisen: Diese Anlagen bilden nicht Teil des Arealplans.

E. 6.4

Im Übrigen decken sich die Rügen des Beschwerdeführers in Bezug auf Art. 46bis BauG (Erschliessungssituation und Immissionen) mit denjenigen, die vorne in den E. 4 und 5 behandelt wurden, so dass darauf verwiesen werden kann. 7. Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf überhaupt einzutreten ist (siehe vorne E. 1.3.5). Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt der unterliegende Beschwerdeführer die Kosten des Verfahrens (Art. 73 Abs. 1 VRG). Gemeinde und Kanton haben keinen Anspruch auf Parteientschädigung, da sie in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegen (Art. 78 Abs. 2 VRG).

E. 7

/ 22 erstellt, ist im Baugesuch nachzuweisen, dass das übrige Bauvolumen in einem späteren Zeitpunkt realisiert werden kann. 3. Der Beschwerdeführer rügt zunächst eine mangelhafte Tatsachenfeststellung in Bezug auf die Verkehrssituation. 3.1. Der Beschwerdeführer hatte in seiner Planungsbeschwerde (Rz. 8, 26) insbesondere gerügt, dass die Verkehrszunahme durch die Verdichtung im Industriegebiet nicht eruiert worden sei. Im angefochtenen Beschwerdeentscheid wird erwogen (E. 5.3), aufgrund der potenziellen Verkehrszunahme im Arealplangebiet sei einzig beim Anschluss der Sammelstrasse an die Kantonsstrasse von einer erhöhten Belastung dieses Anschlussknotens auszugehen. Dem Argument des Beschwerdeführers, dass der Arealplan B._____ infolge der zu erwartenden

erhöhten Verkehrsbelastung der Kantonsstrasse nicht genügend erschlossen sei, könne nicht gefolgt werden, weil die Kantonsstrasse nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde gehöre (E. 5.5). 3.2. Der Beschwerdeführer rügt eine mangelhafte Tatsachenfeststellung: Er habe nicht die Verkehrssituation beim Anschlussknoten oder im Arealgebiet beanstandet, sondern die infolge der im Arealgebiet vorgesehenen Verdichtungen im Dorfzentrum auf der Kantonsstrasse zu erwartende Verkehrszunahme, was die Regierung nicht berücksichtigt habe. Insbesondere habe sie die projektierte Park&Ride Anlage beim Bahnhof und den Güterumschlag für Lastwagen der RhB nicht berücksichtigt (Beschwerde Rz. 16 f., 19-21, 26, 31). 3.3. Der Kanton bringt in seiner Vernehmlassung vor, die Projekte einer Park&Ride-Anlage und eines Güterumschlagplatzes für die RhB seien nicht Bestandteil des Arealplans. Die Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse sei einzig im Zusammenhang mit dem Anschluss der Erschliessungsstrasse zu prüfen gewesen; die sonst beanstandeten Mängel auf der Kantonsstrasse seien nicht im Zusammenhang mit dem Arealplan. Die Gemeinde schliesst sich dieser Auffassung an. Zusätzlich reicht sie zusammen mit ihrer Vernehmlassung eine «Abschätzung Verkehrsflüsse» der C._____ AG für Raumplanung vom 1. Juli 2025 (act. C.2.3) ein. Danach sei selbst bei einem Vollausbau der Gewerbezone B._____ auf der Kantonsstrasse eine Verkehrszunahme von 27-93 Fahrzeugen pro Tag bzw. 2-6 Fahrzeugen pro Stunde zu erwarten, was einer Zunahme von 1.0 – 3.3 % gegenüber 2024 entspreche und vernachlässigt werden könne (Vernehmlassung Rz. 18 i.V.m. 32).

E. 8

/ 22 3.4. In der Replik (Rz. 14 ff.) bezeichnet der Beschwerdeführer diese Abschätzung als Parteigutachten und stellt die darin genannten Zahlen in Frage. Wesentliche Aspekte seien darin vernachlässigt worden. Er beantragt die Einholung eines unabhängigen Gutachtens betreffend Verkehrszunahme. 3.5. Ob und inwiefern die durch den Arealplan verursachte Verkehrszunahme auf der Kantonsstrasse im Dorfzentrum rechtserheblich ist, ist eine Rechtsfrage (dazu hinten E. 4 und 5). Wie stark diese Verkehrszunahme ist, ist demgegenüber Sachverhaltsfrage, die im Folgenden zu prüfen ist. 3.5.1. Die Abschätzung ermittelt zunächst den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf der Kantonsstrasse bei der Zählstelle Nr. 340 etwas südlich von Zernez. Im Jahre 2024 betrug der DTV dort 3'146, der durchschnittliche stündliche Verkehr tagsüber 189, während der Nacht 35. Danach werden die täglichen durch die Nutzungen im Arealgebiet verursachten Fahrzeugbewegungen abgeschätzt. Dazu werden die aktuell Beschäftigten mit ca. 66 (Schätzung Gemeinde) bzw. ca. 180- 360 (Schätzung nach Arbeitsplatzdichte) angegeben, die zusätzlichen Beschäftigten nach Vollausbau auf 30-60 (Schätzung Gemeinde) bzw. ca. 50-100 (Schätzung nach Arbeitsplatzdichte) geschätzt. Unter bestimmten Annahmen zu den Fahrzeugbewegungen pro Beschäftigten ergibt dies bei der aktuellen Nutzung bei Berechnung nach Arbeitsplatzdichte tägliche Fahrzeugbewegungen von 490- 1'200. Gestützt auf diese Annahmen werden die bei Vollausbau des Arealplangebiets zu erwartenden zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auf 105-370 bzw. 55-185 Fahrzeuge pro Tag geschätzt. Unter der Annahme, dass 50 % davon beim Knoten B._____ Richtung Dorf Zernez fahren, werden die zusätzlichen Fahrzeuge im Dorf Zernez auf ca. 27-93 geschätzt. Damit werde der DTV von 3'146 auf 3'137 – 3'239 ansteigen, bzw., weil der zusätzliche Verkehr während des Tags anfällt, der DTV während des Tages von 2'831 auf ca. 2'858-2'924, was einer Zunahme von ca. 2-6 Fahrzeugen pro Stunde bzw. 1.0-3.3 % gegenüber 2024 entspreche. 3.5.2. Der Beschwerdeführer beanstandet, dass bei der Verkehrsschätzung nur der Verkehr auf den bisher unüberbauten Flächen in der

Gewerbezone berücksichtigt worden sei, nicht der zusätzliche Verkehr auf der bereits überbauten Fläche, die ebenfalls verdichtet werden soll. Zudem werde bei der Messung des DTV am Zählpunkt Nr. 340 der Binnenverkehr innerhalb von Zernez nicht erhoben, insbesondere nicht der Lastwagenverkehr aus dem Areal B._____ zum Industriegebiet E._____, ebensowenig die Fahrten vom und auf den Ofenpass/Val Müstair. Die Schätzungen der Fahrzeugbewegungen pro Beschäftigten seien zu tief. Die Bewegungen pro Tag würden zudem die relevanteste aller Verkehrsarten

E. 9

/ 22 nicht berücksichtigen, nämlich die Schwertransporte, wovon es im und aus dem Gebiet B._____ jede Menge gebe. Schwertransportbetriebe würden ausgebaut. Zudem sollen die Bahninfrastruktur ausgebaut und weitere Verkehrsanlagen erstellt werden, namentlich die Park&Ride-Anlage und der Güterumschlagplatz für Lastwagen der RhB im Areal B._____. Weiter sei die Aufteilung von 50 % beim Knoten B._____ nicht nachvollziehbar. Es würden deutlich mehr Lastwagen Richtung Zernez fahren. Insgesamt seien die in der Verkehrsschätzung veranschlagten zusätzlichen Fahrten nicht nachvollziehbar. Der Beschwerdeführer bezweifelt zudem, ob es sich bei der C._____ AG um einen unabhängigen Gutachter handelt, weshalb von dessen Befangenheit auszugehen sei; er beantragt, die Anzahl Mandate von der Gemeinde Zernez und des kantonalen Tiefbauamts sowie die mit dem Gutachten verbundenen Unterlagen herauszugeben. Zudem beantragt er die Einholung einer unabhängigen Verkehrsschätzung. 3.5.3. Soweit der Beschwerdeführer kritisiert, dass die gemessenen Fahrzeugbewegungen an der Messstelle Nr. 340 keine Aussagekraft hätten, weil diese weit vor dem Dorf liegt, hat dies keinen Einfluss auf die Frage, welchen zusätzlichen Verkehr der Arealplan absolut verursachen wird. Wenn – was plausibel erscheint – der DTV im Dorfkern Zernez tatsächlich höher ist als in der Verkehrsschätzung angenommen (in der Planungsbeschwerde Rz. 22 und 25 ging der Beschwerdeführer von einem DTV zwischen 3'000 und 5'000 bzw. 4'170 bereits 2019 aus), hat dies hingegen zur Folge, dass die relative Zunahme infolge des Arealplans geringer ausfällt als in der Verkehrsschätzung angenommen. 3.5.4. In Bezug auf weitere Verkehrsanlagen wird im Planungs- und Mitwirkungsbericht (S. 21 Ziff. 8.4.1), worauf sich der Beschwerdeführer beruft, ausgeführt, aktuell werde eine Fläche östlich der Bahngleise als öffentlicher Parkplatz genutzt. Diese im Eigentum der Gemeinde befindliche Fläche soll in absehbarer Zeit baulich genutzt werden. Es wäre denkbar, einen Ersatz für den öffentlichen Parkplatz in Kombination mit einer Park&Ride-Anlage auf dem Areal der RhB auf der westlichen Seite des Bahnhofs zu schaffen. Ein Standort für eine künftige Park&Ride-Anlage auf dem Areal der RhB soll im Arealplan jedoch nicht festgelegt werden, um die Nutzungsmöglichkeiten der RhB nicht spezifisch einzuschränken. Die Anlage könne bei Bedarf jederzeit in der Gewerbezone realisiert werden. Der Planungs- und Mitwirkungsbericht dient der Orientierung der Genehmigungsbehörde (Art. 47 RPV [SR 700.1]), ist aber nicht rechtsverbindlicher Planinhalt. Weder in den genehmigten Plänen (Neuzuteilung und Nutzungszonen-

E. 10

/ 22 Änderung 1:1'000; Gestaltung 1:1'000; Verkehr 1:1'000; Ver- und Entsorgung 1:1'000) noch in den Arealplanvorschriften ist eine Park&Ride-Anlage oder ein Güterumschlagplatz westlich des Bahnhofs vorgesehen. Diese Anlagen bilden somit nicht Gegenstand des Arealplans. Der Antrag auf Augenschein am bestehenden Parkplatz am Bahnhof Zernez (Replik Rz. 12) ist daher irrelevant und abzulehnen. Ob, wie der Planungs- und

Mitwirkungsbericht annimmt, eine solche im Rahmen des bestehenden Arealplans in der Gewerbezone errichtet werden kann, ist offen und wäre im Rahmen konkreter Baubewilligungsgesuche zu prüfen, wobei dann auch die Auswirkungen auf Verkehr und Lärm zu prüfen sein werden. Gegebenenfalls wäre der Arealplan erneut anzupassen. Unter diesen Umständen kann für die Beurteilung des aktuell zur Diskussion stehenden Arealplans nicht davon ausgegangen werden, dass diese Anlagen so realisiert werden, wie sie im Planungs- und Mitwirkungsbericht ins Auge gefasst werden. 3.5.5. Die Ausführungen des Beschwerdeführers zum Schwerverkehr aus dem und zum Gebiet B._____ beziehen sich auf die aktuelle Situation. Streitthema ist jedoch die zu erwartende Zunahme des Schwerverkehrs. Diese ergibt sich nicht aus der aktuellen Situation, weshalb auch in diesem Punkt der Antrag des Beschwerdeführers auf Augenschein (Replik Rz. 6, 19) abzulehnen ist. Dass die neu anzusiedelnden oder die allenfalls zu verdichtenden bestehenden Gewerbebetriebe einen relevanten zusätzlichen Schwerverkehr verursachen sollen, ist nicht erstellt, weil noch gar nicht bekannt ist, was für Betriebe sich neu ansiedeln werden. Zwar hat die Regierung die in den Arealplanvorschriften Art. 9 Abs. 2 vorgesehene Bestimmung, wonach Materialaufbereitungen nicht zulässig seien, nicht genehmigt. Sie hat dazu jedoch ausgeführt (Genehmigungsbeschluss E. 4.3), es bleibe der Gemeinde aufgrund der Bundesgerichtspraxis (Urteil des Bundesgerichts 1C_373/2020 vom 16. Februar 2021) unbenommen, ihre bisherige strenge Praxis bzgl. Materialaufbereitungsanlagen weiterzuführen, so dass die entsprechende Vorschrift nicht nötig sei. Es steht insgesamt sachverhältnissicher jedenfalls nicht fest, dass der Arealplan B._____ zu einer erheblichen Zunahme des Schwerverkehrs führen wird. 3.5.6. Was die in Zweifel gezogene Unabhängigkeit der C._____ AG betrifft, so hat die Gemeinde in ihrer Vernehmlassung (Rz. 32) offen gelegt, es handle sich dabei um die Raumplanerin der Gemeinde, die als solche die Verhältnisse bestens kenne. Es liegt damit nicht die gleiche Unabhängigkeit vor, wie sie von einem gerichtlichen Gutachter zu verlangen wäre. Es besteht aber auch kein Grund, die Annahmen der Verkehrsschätzung als unmassgeblich zu betrachten, weil das Planungsbüro von der Gemeinde beauftragt wurde. Vielmehr wird in Planungssachen regelmässig auf

E. 11

/ 22 die Grundlagenarbeiten abgestellt, welche die von den Gemeinden beauftragten Planungsbüros erstellt haben, sofern diese Arbeiten inhaltlich überzeugen. 3.5.7. Es liegt in der Natur einer Abschätzung künftiger Verkehrsentwicklungen, dass sie auf bestimmten Annahmen beruhen und mit Unsicherheiten verbunden sind. Daran würde auch ein neues Verkehrsgutachten nichts ändern, weshalb der Antrag auf Einholung eines solchen abgelehnt wird. Die Schätzung der C._____ AG trägt den Unsicherheiten Rechnung, indem sie einen grossen Schwankungsbereich annimmt, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten. Die angenommenen Fahrzeugbewegungen pro Beschäftigten sind Durchschnittswerte. Es ist durchaus anzunehmen, dass bei bestimmten Arten von Betrieben diese Werte höher sind. Da aber nicht bekannt ist, was für Betriebe sich in Zukunft ansiedeln werden oder in welcher Weise eine Verdichtung bestehender Betriebe erfolgt, kann nicht gesagt werden, dass die angenommenen Durchschnittswerte zu tief sind. Entsprechend den getroffenen Annahmen weisen auch die Ergebnisse einen hohen Schwankungsbereich auf. Bei den höchsten Annahmen beträgt die Zunahme des Verkehrs auf der Kantonsstrasse 3,3 % gegenüber 2024. Man mag dem Beschwerdeführer zugestehen, dass gewisse Annahmen möglicherweise unrealistisch sind, so die Annahme, dass 50 % des Verkehrs am Knotenpunkt Richtung Oberengadin fliesst. Umgekehrt ist

anzunehmen, dass der aktuelle DTV im Dorfzentrum höher ist als in der Abschätzung angenommen (vorne E. 3.5.3). Als Quintessenz kann jedenfalls davon ausgegangen wird, dass die durch den Arealplan verursachte Verkehrszunahme im Dorfzentrum im tieferen einstelligen Prozentbereich liegt. 4. Der Beschwerdeführer rügt eine Verletzung der Vorschriften über die Verkehrssicherheit und damit im Zusammenhang eine Verletzung der Bestimmungen über die Erschliessung.

E. 12

/ 22

E. 13

/ 22 Erschliessung im Sinne von Art. 19 Abs. 1 RPG meine aber nur die Grob- und Feinerschliessung. Auch die Gemeinde macht geltend, der Beschwerdeführer ziehe gar nicht das Genügen der kommunalen Erschliessung in Zweifel, sondern das Ungenügen der Kantonsstrasse. Zwar müsse die Erschliessung nicht nur auf dem letzten Wegstück, sondern gesamthaft genügend sein. Aber eine bestehende Verkehrsüberlastung des übergeordneten Strassennetzes würde nicht in jedem Fall zu einer mangelhaften Erschliessung führen. Dies wäre nur dann der Fall, wenn ein Bauvorhaben eine bestehende Überlastung wesentlich verschärfen würde. Das sei aber vorliegend nicht der Fall: Die Engadinstrasse weise zwar im Dorfzentrum gewisse Engnisse auf, sei aber nicht überlastet und stelle keine markant erhöhte Gefährdung des nicht motorisierten Verkehrs dar.

E. 14

/ 22 Projektierung und Bau sind Sache des Kantons (vgl. Art. 15 ff. StrG). Daraus ergibt sich, dass die Gemeinden nicht zuständig sind für die Planung und Errichtung der Kantonsstrassen, auch wenn es sich dabei um Anlagen der (Grund)erschliessung handelt (Art. 58 Abs. 1 und 2 KRG). Dementsprechend kann ein kommunaler Arealplan nicht Änderungen oder Anpassungen einer Kantonsstrasse regeln, wie im angefochtenen Entscheid mit Recht festgehalten wird.

E. 15

/ 22

E. 16

/ 22

E. 17

/ 22 Besteht ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden. Dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Absatz 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 25 Abs. 2 USG). Können bei der Errichtung von Strassen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen durch Massnahmen bei der Quelle die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden (Art. 25 Abs. 3 USG). Gestützt auf diese Vorschriften hat der Bundesrat in Anhang 3 Ziff. 2 der LSV Planungs-, Immissions- und Alarmwerte für die verschiedenen Empfindlichkeitsstufen festgelegt. Die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage müssen nach den

Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Art. 7 Abs. 1 LSV). Die Vollzugsbehörde gewährt Erleichterungen, soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht. Die Immissionsgrenzwerte dürfen jedoch nicht überschritten werden (Art. 7 Abs. 2 LSV). Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Abs. 1 LSV). Wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen. Der Wiederaufbau von Anlagen gilt in jedem Fall als wesentliche Änderung (Art. 8 Abs. 3 LSV). Gemäss Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (lit. a) oder durch die Mehrbeanspruchung einer

E. 18

/ 22 sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (lit. b).

E. 19

/ 22

E. 20

/ 22

E. 21

/ 22 formell gestellten Antrag, ausserhalb des Dorfes gegen Süden und Norden eine Verkehrserschliessung für das Industriegebiet B._____ sicherzustellen und die Sammelstrasse im Industriegebiet B._____ so zu projektieren, dass sie als Umfahrungsstrasse für den Dorfkern diene (vorne Bst. B). In der Beschwerde vor Obergericht wird dieser Antrag nicht mehr gestellt (vorne Bst. C. und E. 1.4) und auch in der Beschwerdebegründung wird zu Recht nicht mehr in Frage gestellt, dass die Gemeinde nicht zuständig ist, im Rahmen einer Arealplanung eine Umfahrung des Dorfkerns durch eine Neuführung der Kantonsstrasse zu beschliessen (vgl. vorne E. 4.5). Der Beschwerdeführer beanstandet aber die Auffassung der Regierung, der örtliche Durchgangsverkehr sei im Arealplan berücksichtigt, als offensichtlich falsch. Die Regierung habe den rechtserheblichen Sachverhalt unvollständig festgestellt, indem sie die projektierte Park&Ride-Anlage und den Güterumschlagplatz für Lastwagen der RhB nicht berücksichtigt habe. Durch diese Anlagen entstehe zwangsläufig ein erheblicher Mehrverkehr, welcher durch das Dorf Zernez zu- und abgeführt werden müsse. Der Arealplan B._____ schaffe damit keine optimalen Voraussetzungen für die Erschliessung und berücksichtige den Durchgangsverkehr nicht. Auch das Ziel der Festlegung von

Massnahmen gegen unverhältnismässige Immissionen der Gewerbebetriebe gegenüber angrenzenden Nutzungen werde missachtet.

E. 22

/ 22 Es wird erkannt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.