

GR_GERICHTE R 2011 121 vom 3. Juli 2018

GR Gerichte, 2018-07-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_R 2011 121](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_R_2011_121)

FR: GR_GERICHTE R 2011 121 du 3 juillet 2018

IT: GR_GERICHTE R 2011 121 del 3 luglio 2018

Regeste

Genehmigung Umfahrung | Strassen-, Wasserbau

Erwägungen

E. 35

Am 22. Juni 2016 hielt die Beschwerdegegnerin an ihren Anträgen und Begründungen fest und bekräftigte nochmals, dass die Innerortsdurchfahrt von Schmitten aufgrund der bestehenden Engpässe selbst mit flankierenden Massnahmen wie einer Lichtsignalanlage in verkehrstechnischer Hinsicht den heutigen Anforderungen nicht genüge. Eine verkehrstechnisch und wirtschaftlich nachhaltige Lösung biete nur eine offene Strassenführung südlich von Schmitten. Der Bau einer Nordumfahrung sei nicht finanzierbar und somit unverhältnismässig.

E. 36

Mit Schreiben vom 14. Juli 2016 verzichteten die Beschwerdeführer auf die Einreichung einer weiteren Stellungnahme.

- 17 -

E. 37

Am 16. September 2016 kündigte das Gericht an, ein Fachgutachten einzuholen zur Frage, ob eine Lichtsignalanlage als Verkehrssteuerungskonzept für die Ortsdurchfahrt Schmitten technisch möglich und geeignet sei. Am 15. Februar 2017 erteilte der Instruktionsrichter der Erb + Partner Ingenieurbüro AG den Auftrag zur Erstellung eines entsprechenden Fachgutachtens.

E. 38

Mit Schreiben vom 9. November 2016 teilte Rechtsanwalt lic. iur. Reto Nigg dem Gericht mit, dass er neu die Interessen des Beschwerdeführers M._____ vertrete. Die von ihm im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 vertretenen Schutzorganisationen seien ausdrücklich damit einverstanden, dass sich M._____ ihnen anschliesse.

E. 39

Am 28. Juni 2017 stellte die Erb + Partner Ingenieurbüro AG dem Gericht das Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 zu. Im entsprechenden Fachgutachten kamen die Gutachter im Wesentlichen zum Schluss, dass eine Ortsdurchfahrt mit Engpasssteuerung technisch möglich sei. Aufgrund der äusserst beschränkten Platzverhältnisse, der vielen Einflüsse und der voraussichtlich sehr beschränkten Betriebszeit erachteten die Gutachter eine Lichtsignalanlage mit wechsel-

seitigem Verkehrsregime und LED-Verkehrszeichen, welche die jeweils anstehende Lastrichtung für den Schwerverkehr sichtbar machten, Orientierung schufen und bei geringem Verkehr zusätzlich Warnhinweise absetzen könnten, als einfachste und zweckmässigste Lösung.

E. 40

Mit Schreiben vom 21. August 2017 schlossen sich die Beschwerdeführer den Ausführungen der Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 in deren Stellungnahme vom 4. Juli 2017 an, wonach die Engpasssteuerung optimal auf das Dorf Schmitten zugeschnitten sei und das Fachgutachten hinsichtlich der Frage zu ergänzen sei, an wie vielen Stunden pro Jahr die maximale Wartezeit

- 18 - von 270 Sekunden im ungünstigsten Fall auftrete bzw. an wie vielen Stunden pro Jahr mit Wartezeiten von 120 Sekunden oder weniger zu rechnen sei.

E. 41

Am 19. September 2017 nahm die Beschwerdegegnerin zum Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 Stellung und bemängelte, dass das Gutachten nichts über die Geeignetheit der vorgeschlagenen Engpasssteuerung aussage. Aus verkehrsrechtlicher Sicht sowie gemäss den an diese gestellten Anforderungen sei die vorgeschlagene Engpasssteuerung mit zahlreichen, teilweise schwerwiegenden Mängeln oder Unzulänglichkeiten behaftet. Nur die wenigsten Anforderungen bzw. Ziele erreichten einen zufriedenstellenden Erfüllungsgrad. Die Beschwerdegegnerin sehe sich in ihrer bisherigen Auffassung in Bezug auf die signalgesteuerte Ortsdurchfahrt Schmitten gänzlich bestätigt. Eine verkehrstechnisch sinnvolle und wirtschaftlich tragbare Lösung biete nur die offene Strassenführung südlich von Schmitten.

E. 42

Am 16. Oktober 2017 stellte die Erb + Partner Ingenieurbüro AG dem Gericht die Ergänzung vom 12. Oktober 2017 des Fachgutachtens vom 27. Juni 2017 zu. Darin führten die Gutachter unter anderem noch aus, dass die Wahrscheinlichkeit des Auftretens der maximalen Wartezeit von 270 Sekunden während 5 h im Jahr sehr gross sei. Es könne aber nicht ausgeschlossen werden, dass es auch darüber hinaus einmal zu einer solch langen Wartezeit kommen könne. Unter günstigen Verhältnissen seien mittlere Wartezeiten von 120 Sekunden oder weniger möglich. Eine zuverlässige Prognose, wie oft solche günstigen Verhältnisse vorkämen, sei nicht möglich, da es zu viele Variablen gebe.

E. 43

Am 29. November 2017 nahm die Beschwerdegegnerin zum bereinigten Fachgutachten Stellung und bekräftigte abermals ihre Auffassung, wonach die Engpasssteuerung erhebliche Schwachstellen aufweise.

- 19 -

E. 44

Mit Schreiben vom 30. November 2017 schlossen sich die Beschwerdeführer wiederum den Ausführungen der Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 in deren Stellungnahme vom 30. November

2017 an, wonach die vorgeschlagene Engpass- teuerung nicht nur technisch machbar, sondern auch aus volkswirtschaftli- cher, landschafts-, natur- und ortsbildschützerischer Sicht geeignet und der Südumfahrung weit überlegen sei.

E. 45

Am 23. Januar 2018 hielt die Beschwerdegegnerin an ihrer Position fest, wonach die mit Schwachstellen behaftete Engpasssteuerung nicht die ge- eignete Lösung für das Dorf Schmitten sei.

E. 46

Am 24. Januar 2018 schlossen sich die Beschwerdeführer abermals den Ausführungen der Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Be- schwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 in deren Stellungnahme vom 23. Januar 2018 an. Danach gebe es für die Verkehrsproblematik in Schmitten keine Lösung, welche keine Nachteile aufweise. Allerdings schneide die Engpasssteuerung bei einer Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile sehr viel besser ab als die bewilligte Umfahrungsstrasse, welche von der ENHK als absolut unverhältnismässig und als schwere Beeinträch- tigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft beurteilt worden sei. Mit- tels Engpasssteuerung könne mit verhältnismässigen Mitteln eine deutliche Verbesserung der Verkehrsproblematik erreicht werden.

E. 47

Am 13. März 2018 teilte Rechtsanwalt lic. iur. Armin Linder dem Gericht unter anderem noch mit, dass das Mandatsverhältnis mit dem zwischen- zeitlich verstorbenen L. _____ erloschen sei. Auf die weiteren Ausführungen der Parteien in ihren Rechtsschriften und im angefochtenen Genehmigungsbeschluss der Beschwerdegegnerin vom

- 20 - 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, sowie auf die Erkenntnisse des Au- genscheins vom 23. Oktober 2013 und die eingereichten Beweismittel wird, soweit erforderlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen. Das Gericht zieht in Erwägung: 1. Die Beschwerde vom 28. November 2011 richtet sich gegen den Geneh- migungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, betreffend Ge- nehmigung Umfahrung Schmitten Süd (Protokoll Nr. 962), mit welchem die Beschwerdegegnerin das aufgrund der Einsprachen und Stellungnahmen abgeänderte Auflageprojekt für die Korrektur der Landwasserstrasse Bau- abschnitt Umfahrung Schmitten Süd unter Auflagen und der Erteilung spe- zialrechtlicher Bewilligungen genehmigt und gleichzeitig die Einsprachen der heutigen Beschwerdeführer – mit Ausnahme einiger untergeordneter Punkte – abgewiesen hat. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. d des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100) beurteilt das Verwal- tungsgeschicht des Kantons Graubünden Beschwerden gegen Entscheide der Regierung über öffentlichrechtliche Streitigkeiten, soweit diese nicht nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind. Der ange- fochtene Genehmigungsbeschluss ist weder nach kantonalem noch nach eidgenössischem Recht endgültig, weshalb er ein taugliches Anfechtungs- objekt für ein Verfahren vor dem Verwaltungsgericht darstellt. Somit ist das angerufene Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden zur Beurteilung der vorliegenden Angelegenheit örtlich und sachlich zuständig. Das Ver- waltungsgeschicht entscheidet gemäss Art. 43 Abs. 2 lit. a VRG in Fünferbe- setzung über Beschwerden gegen Entscheide der Regierung, womit das vorliegende, in Fünferbesetzung ergangene Urteil auch hinsichtlich der funktionellen Zuständigkeit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. Als Eigentü- mer von Parzellen bzw.

Eigentumswohnungen in der Nähe des Auflage- projekts 2010 sind die Beschwerdeführer vom angefochtenen Genehmi-

- 21 - gungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, berührt und wei- sen ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung auf (vgl. Art. 50 VRG), weshalb sie zur Beschwerdeerhebung legitimiert sind. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde vom 28. Novem- ber 2011 (vgl. Art. 52 Abs. 1 und Art. 38 VRG) ist somit einzutreten. 2.1. In formeller Hinsicht gilt es zunächst auf die von der Beschwerdegegnerin gerügte angebliche Verletzung des Gewaltenteilungsprinzips einzugehen. Die Beschwerdegegnerin stösst sich daran, dass das streitberufene Ge- richt im Rahmen des Instruktionsverfahrens sowohl die Beschwerdegegnerin als auch das ANU und das TBA je einzeln und direkt zur Einreichung einer Vernehmlassung aufgefordert hat. Dies vertrage sich schlecht mit dem Grundsatz der Gewaltenteilung gemäss Art. 4 der Verfassung des Kantons Graubünden (KV; BR 110.100) im Allgemeinen und auch mit Be- zug auf die organisatorische Gewaltenteilung im Besonderen. Die Formu- lierung in der verwaltungsgerichtlichen Aufforderung zur Vernehmlassung vom 29. November 2011 ("Beschwerde: Pro Natura und Mitbeteiligte ge- gen Regierung des Kantons Graubünden, ANU Graubünden und TBA Graubünden, betreffend Genehmigung Umfahrung Schmitten Süd [Land- wasserstrasse]") und insbesondere die Verwendung des Wortes "gegen" machten deutlich, dass das Verwaltungsgericht das ANU und das TBA nicht als weitere Betroffene im Sinne von Art. 54 Abs. 1 VRG zur Stellung- nahme eingeladen habe, sondern dass es diese Amtsstellen versehentlich als Gegenpartei betrachtet habe. Das ANU und das TBA seien somit nicht als Fachbehörde gebeten worden, zu konkreten Fragestellungen Auskunft zu geben. Die Beschwerdegegnerin ersuche das Gericht, in Beachtung der geltenden Zuständigkeiten künftig auf solche direkten Eingriffe in die Orga- nisation der Regierung und Verwaltung verzichten zu wollen und sich auf die für den angefochtenen Entscheid allein verantwortliche Instanz zu be- schränken.

- 22 - 2.2. Dem halten die Beschwerdeführer entgegen, dass das Gericht gestützt auf Art. 54 Abs. 1 VRG weitere Betroffene zur Vernehmlassung auffordern könne. Wer weitere Betroffene seien, könne das Verwaltungsgericht ent- scheiden. Mit Blick auf den Streitgegenstand und den Umstand, dass das ANU als kantonale Umweltschutzfachstelle den UVB beurteilt habe, sei es rechtlich ohne Weiteres zulässig und sachlich sogar geboten, dass sich das ANU selbständig vernehmen lasse. Gleiches gelte für das TBA als Gesuch- steller. Der Hinweis der Beschwerdegegnerin auf das Prinzip der Gewal- tentrennung sei im vorliegenden Zusammenhang sowohl formal als auch inhaltlich unbegründet. 2.3. Dazu gilt es festzuhalten, dass mit der Erhebung einer Beschwerde gegen einen Regierungsbeschluss die Verfahrensherrschaft von der Regierung auf das Verwaltungsgericht übergeht. Für das Verfahren vor Verwaltungs- gericht gilt gemäss Art. 11 Abs. 1 VRG die Untersuchungsmaxime, d.h. der Sachverhalt ist von Amtes wegen zu ermitteln. Das Gericht erhebt die not- wendigen Beweise, wobei es an Begehren zur Ermittlung des Sachverhalts nicht gebunden ist. Als Beweismittel dienen dem Gericht insbesondere auch amtliche Akten, Amtsberichte sowie Befragungen und Mitteilungen von Auskunftspersonen (Art. 12 Abs. 1 VRG). Behörden sind dabei zur Herausgabe von Urkunden und Akten sowie zur Auskunftserteilung ver- pflichtet (Art. 13 Abs. 1 VRG). Gestützt auf diese Bestimmungen ist es dem Verwaltungsgericht unbenommen, direkt und ohne Begrüssung der Be- schwerdegegnerin von Verwaltungsbehörden amtliche Akten beizuziehen, Amtsberichte einzufordern sowie Auskunftspersonen aus der Verwaltung zu befragen und von diesen

Mitteilungen zu verlangen. Entgegen der beschwerdegegnerischen Auffassung handelt es sich hierbei nicht um eine Frage der Gewaltenteilung, sondern um die Frage, wem im Verfahren vor Verwaltungsgericht die Verfahrensherrschaft zukommt und wie der Sachverhalt zu ermitteln ist. Aufgrund des soeben Gesagten ist dies klar das Verwaltungsgericht. Eine Verletzung des Grundsatzes der Gewaltenteilung

- 23 - liegt folglich nicht vor. Recht zu geben ist der Beschwerdegegnerin insofern, als sie beanstandet, dass das ANU und das TBA in der verwaltungsgerichtlichen Aufforderung zur Vernehmlassung vom 29. November 2011 als Gegenpartei aufgeführt sind. Dies stellt ein Versehen dar, ist im vorliegenden verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren doch einzig die Beschwerdegegnerin als Gegenpartei der Beschwerdeführer zu betrachten. Das Verwaltungsgericht hat in den weiteren Aufforderungen zur Stellungnahme denn auch davon abgesehen, die beiden Amtsstellen als Gegenparteien der Beschwerdeführer aufzuführen. Weil die Beschwerdegegnerin diesbezüglich für die vorliegenden Verfahren keinen Antrag gestellt hat und weil das ANU gegenüber dem Verwaltungsgericht mit Schreiben vom 3. Januar 2012 ausdrücklich auf die Einreichung einer Vernehmlassung verzichtet hat und auch das TBA keine eigene Stellungnahme zur Beschwerde vom 28. November 2011 eingereicht hat, kann es mit diesen Bemerkungen sein Bewenden haben. 3.1. Weiter gilt es in formeller Hinsicht auf die beschwerdeführerischen Rügen einzugehen, wonach sich die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, nur äusserst summarisch mit den von den heutigen Beschwerdeführern erhobenen Einwänden auseinandergesetzt und zu zahlreichen konkreten Vorbringen (insbesondere zu den Einwänden betreffend Lärm und Destabilisierung des Untergrunds) überhaupt nicht Stellung genommen habe. In der Vernehmlassung vom 22. Februar 2012 habe die Beschwerdegegnerin die im angefochtenen Beschluss fehlende Begründung hinsichtlich Lärmbelastung und Stabilität des Untergrunds nachgeholt. Dies zeige, dass die Beschwerdegegnerin im äusserst allgemein gehaltenen Entscheid zu verschiedenen konkreten Vorbringen überhaupt nicht Stellung genommen habe. Weil die vorliegende Streitsache von erheblicher Komplexität sei, dürften höhere Anforderungen an die Begründungspflicht gestellt werden. Eine Heilung sei nur zulässig, wenn die Verletzung des rechtlichen Gehörs

- 24 - nicht besonders schwer wiege. Vorliegend seien die Gehörsverletzungen aber als schwer zu bezeichnen. Zudem verfüge das Verwaltungsgericht nicht über die gleiche Kognition wie die Beschwerdegegnerin, weshalb der angefochtene Beschluss aufzuheben sei. 3.2. Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass sie ihrer Begründungspflicht im angefochtenen Entscheid auch betreffend Lärmbelastung und Stabilität des Untergrunds nachgekommen sei. Sie habe im angefochtenen Entscheid auf den UVB und den Beurteilungsbericht des ANU verwiesen, welche Teil der Begründung seien. Durch diesen Verweis habe sich die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Beschluss mit den Vorbringen der heutigen Beschwerdeführer hinreichend auseinandergesetzt. Die tatsächlichen Grundlagen, die Rechtsnormen und die Gründe, die zum Entscheid geführt hätten, seien im Entscheid enthalten. Die sachgerechte Anfechtung sei möglich gewesen. Zudem wäre die behauptete mangelhafte Begründung keine schwerwiegende Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Weil dem Gericht uneingeschränkte Kognition zustehe, wäre ein allfälliger Verfahrensmangel im Beschwerdeverfahren zu heilen. Eine Rückweisung würde überdies zu einem formalistischen Leerlauf und zu unnötigen Verzögerungen führen. 3.3. Die Verletzung des Gehörsanspruchs führt, ungeachtet der

Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst, zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids (BGE 132 V 387 E.5.1). Nach der Rechtsprechung kann ein Verfahrensmangel, insbesondere eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör, zwar geheilt werden, wenn die Kognition der urteilenden Instanz nicht eingeschränkt ist und dem Beschwerdeführer daraus kein Nachteil erwächst. Verlangt wird ferner, dass kein für die Beurteilung der Angelegenheit relevantes Kognitionsgefälle besteht (vgl. WIEDERKEHR, Die Begründungspflicht nach Art. 29 Abs. 2 BV und die Heilung bei Verletzung, in: Zbl 9/2010, S. 481 ff., S. 502 ff.). Eine Heilung ist aber immer dann aus-

- 25 - geschlossen, wenn es sich um eine besonders schwerwiegende Verletzung der Parteirechte handelt; zudem soll sie die Ausnahme bleiben (BGE 134 I 331 E.3.1, 126 I 68 E.2 mit Hinweisen; PVG 2008 Nr. 1). Verfügungen oder Entscheide, die unter Missachtung des rechtlichen Gehörs ergangen sind, sind daher grundsätzlich aufzuheben und zur Durchführung eines ordnungsgemässen Verwaltungsverfahrens an die Verwaltungsbehörden zurückzuweisen (statt vieler: PVG 2011 Nr. 31). Nur wenn es sich aus verfahrenswirtschaftlichen Gründen geradezu aufdrängt, ist die Heilung einer allfälligen Gehörsverletzung im Rechtsmittelverfahren nach der zitierten Praxis ausnahmsweise zuzulassen. 3.4. Der durch Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) gewährleistete Anspruch auf rechtliches Gehör dient einerseits der Sachaufklärung und garantiert andererseits ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht der Parteien im Verfahren, soweit dies Einfluss auf ihre Rechtsstellung haben kann. Die Gehörsgarantie ist somit ein verfassungsmässig geschütztes Individualrecht, hat also den Charakter eines selbständigen Grundrechtes (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich/St. Gallen 2016, Rz. 1001 und 1003). Aus Art. 29 Abs. 2 BV folgt insbesondere auch ein Mindestanspruch auf Begründung eines hoheitlichen Aktes. Der Sinn und Zweck der Begründungspflicht liegt darin, dass der Bürger wissen soll, warum eine Behörde entgegen seinem Antrag entschieden hat. Die Begründung eines Entscheids muss deshalb so abgefasst sein, dass der Betroffene ihn gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann. Dies ist nur möglich, wenn sowohl er wie auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sich ihr Entscheid stützt. Es ist insbesondere nicht nötig, dass sie sich mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzt, sondern sie kann sich vielmehr auf die für den

- 26 - Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (statt vieler BGE 133 I 270 E.3.1). Ob die Begründung rechtlich zutreffend und haltbar ist, ist wiederum keine Frage des formellen Anspruchs auf rechtliches Gehör, sondern der materiellen Beurteilung der Streitfrage. 3.5. Vorliegend ist die Beschwerdegegnerin der sie treffenden Begründungspflicht – wie nachstehend dargestellt – in hinreichendem Masse nachgekommen. Weil zahlreiche Einsprachen einen identischen oder zumindest ähnlichen Inhalt aufwiesen, hat die Beschwerdegegnerin vorab die häufigsten Anträge behandelt (Linienführung, Prüfung der Umweltverträglichkeit und Interessenabwägung, Eigentumsrechte und Ersatzleistungen) und bei der Beurteilung der Einsprachen sodann soweit möglich auf diese Ausführungen verwiesen. Dieses Vorgehen ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Den beschwerdegegnerischen Ausführungen im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, lässt sich sodann entnehmen, dass es sich beim

Auflageprojekt 2010 nach Auffassung der Beschwerdegegnerin um jene Variante handle, welche unter Berücksichtigung der Hauptkriterien Verkehr, Umwelt und Wirtschaftlichkeit von den denkbaren Varianten am besten abschneide. Weiter führte die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss ausführlich aus, weshalb ihres Erachtens eine Interessenabwägung zulässig sei und weshalb sie der Erhöhung der Wohnqualität im geschützten Dorfzentrum und der Aufwertung des inneren Ortsbildes ein grösseres Gewicht zumesse als den negativen Einflüssen des Strassenbauvorhabens. Zudem ist die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Entscheid auch der Begründungspflicht hinsichtlich Lärmbelastung nachgekommen, hat sie doch durch ihren Verweis auf den UVB 2010 und den Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 klar zum Ausdruck gebracht, dass sie die Lärmauswirkungen des Auflageprojekts 2010 als umweltschutzkonform erachtet. Des Weiteren hat die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss – entgegen des beschwerdeführerischen Vorwurfs – auch begründet, wes-

- 27 - halb der vom ANU vorgeschlagene lärmarme Belag abgelehnt worden ist, nämlich weil die Lebensdauer des gewünschten Belags mit der Belagskorrektur von unter 0 Dezibel gegenüber dem geplanten Belag wesentlich kürzer sei und der Lärmschutzeffekt bedeutend schneller abnehme (vgl. Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, E.I./B./2.4 sowie Dispositiv Ziff. A./2.5). Bezüglich Stabilität des Untergrunds lässt sich schliesslich bereits dem Technischen Bericht vom November 2010, welcher als Teil des Auflageprojekts öffentlich einsehbar ist, entnehmen, dass entlang des Projekttrassees keine Hinweise auf aktive, tiefgründige Instabilitäten des Hangs festgestellt worden sind und der Felsuntergrund, die Moräne und der Terrassenschotter stabil sind (vgl. Technischer Bericht vom November 2010 [Akten der Beschwerdegegnerin {Bg-act.} 2 Beilage 2] Ziff. 7.1). Folglich waren den Beschwerdeführern aber auch bezüglich Stabilität des Untergrunds die Gründe bekannt, die zum angefochtenen Genehmigungsbeschluss geführt haben und eine explizite Wiederholung dieser Argumente im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, war nicht zwingend erforderlich, zumal sich die Behörde – wie gesehen – nicht mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss, sondern sich vielmehr auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken kann, und die heutigen Beschwerdeführer überdies ihre diesbezüglichen Befürchtungen auch nicht näher begründet haben. Gesamthaft betrachtet hat die Beschwerdegegnerin den angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, somit nachvollziehbar begründet und ist damit den formellen Anforderungen an die Begründungspflicht eines Entscheids hinreichend nachgekommen. Aufgrund dieser Begründung war es für die heutigen Beschwerdeführer denn auch hinreichend klar, von welchen Überlegungen sich die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss im Wesentlichen hat leiten lassen. Ob diese Überlegungen rechtlich zutreffend sind, ist nicht im vorliegend interessierenden formellen Zusammenhang zu prüfen, sondern materieller Na-

- 28 - tur, worauf nachstehend noch einzugehen sein wird. Auf jeden Fall waren die Beschwerdeführer – wie bereits deren Beschwerdeeingabe vom 28. November 2011 zeigt – ohne Weiteres in der Lage, den missliebigen Entscheid sachgerecht anzufechten. Folglich ist aber eine Verletzung des rechtlichen Gehörs zu verneinen. 3.6. Selbst wenn vorliegend mit Blick auf die gerügte Begründungspflicht eine allfällige Verletzung des rechtlichen Gehörs bejaht würde, wäre der Mangel nachträglich geheilt worden, weil es sich aufgrund

des vorstehend Gesag- ten höchstens um eine leichte Verletzung der Parteirechte handeln würde und sich die Beschwerdeführer im vorliegenden Verfahren im Rahmen ei- nes mehrfachen Schriftenwechsels ausführlich und mehrfach zu allen Fra- gen äussern konnten. Gegen eine Rückweisung sprächen folglich auch verfahrensökonomische Überlegungen. 4. Die Beschwerdeführer stören sich des Weiteren ob der Tatsache, dass ihre vorsorglich angemeldeten Anträge auf angemessene Entschädigung für die im Zusammenhang mit dem Auflageprojekt 2010 beanspruchten Rechte und entstehenden Wertverluste von der Beschwerdegegnerin ab- gewiesen worden seien. Zwar sei die Frage des Landerwerbs erst nach Rechtskraft des materiellen Entscheids zu beantworten. Die Beschwerde- führer seien aber rechtlich gehalten gewesen, die Entschädigungsbegeh- ren bereits im Einspracheverfahren zu stellen. Es sei unter formalen Ge- sichtspunkten nicht nachvollziehbar, weshalb die fraglichen Anträge abge- wiesen worden seien. Was die Beschwerdeführer mit dieser Argumentation für sich ableiten wol- len, ist nicht ersichtlich. Es trifft nämlich nicht zu, dass die Beschwerdegeg- nerin die entsprechenden Entschädigungsbegehren der heutigen Be- schwerdeführer abgewiesen hat. Vielmehr hat die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Okto-

- 29 - ber 2011, unter Erwägung I./C. im Sinne eines Hinweises auf die massge- blichen kantonalen Verfahrensregeln festgehalten, dass Fragen des Land- erwerbs erst nach Rechtskraft des Entscheids über das Auflageprojekt be- antwortet würden und dass die heutigen Beschwerdeführer im Rahmen des Landerwerbsverfahrens noch einmal die Möglichkeit erhielten, ihre diesbe- züglichen Anliegen vorzubringen. Mit diesen Ausführungen hat die Be- schwerdegegnerin die Entschädigungsbegehren der heutigen Beschwer- deführer – entgegen deren Auffassung – nicht abgewiesen. Vielmehr wur- den die entsprechenden Anträge stillschweigend dem TBA überwiesen, was nicht zu beanstanden ist. Gemäss Art. 23 Abs. 2 lit. a und b des Stras- sengesetzes des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100) können zwar mit einer Projekteinsprache – neben Einwänden gegen das Auflageprojekt und die damit verbundenen Gesuche für weitere Bewilligungen – auch Ent- schädigungsbegehren angemeldet werden. Die Bereinigung dieser Forde- rungen erfolgt jedoch gemäss Art. 24 Abs. 2 StrG im separaten Lander- werbsverfahren nach den Bestimmungen des kantonalen Enteignungsge- setzes. Dieses Verfahren kann jedoch erst beginnen, wenn rechtskräftig feststeht, welche Personen in welchem Umfang vom Auflageprojekt betrof- fen sind. Entsprechend ist es in keiner Weise zu beanstanden, wenn im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Okto- ber 2011, darauf hingewiesen wird, dass Fragen der Entschädigung erst nach Rechtskraft des materiellen Entscheids über das aufgelegte Aus- führungsprojekt beantwortet würden. Weil die Beschwerdeführer durch die- ses Verhalten keine Schmälerung ihrer Rechtsstellung und keine Nachteile erfahren, erübrigen sich denn auch weitere Ausführungen hierzu. 5. In beweisrechtlicher Hinsicht gilt es sodann festzuhalten, dass sich die be- schwerdeführerischen Anträge auf Durchführung eines Augenscheins so- wie Einholung eines unabhängigen Ingenieurs-Gutachtens zur Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage mittlerweile erledigt haben. Denn einerseits ist hat das streitberufene Gericht am 23. Oktober

- 30 - 2013 einen Augenschein mit sämtlichen Verfahrensbeteiligten durchge- führt (vgl. dazu das bereinigte Augenscheinprotokoll vom 21. November 2013 samt Beilagen) und andererseits ist die Beurteilung der Variante Orts- durchfahrt mit signalgesteuerter

Lichtsignalanlage mittlerweile durch einen unabhängigen Gutachter erfolgt (vgl. das Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmittlen – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 inklusive dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017) und auch das TBA hat diesbezüglich sachbezogene Abklärungen getroffen bzw. unabhängige Fachleute beigezogen. Weitere Ausführungen zu den erwähnten beschwerdeführerischen Beweis anträgen erübrigen sich daher. 6.1. Die Beschwerdeführer machen geltend, die Beschwerdegegnerin habe sich nicht ernsthaft und fundiert mit möglichen Alternativen auseinandergesetzt und sei auf den Antrag, wonach das TBA anzuweisen sei, ein Strassenprojekt basierend auf der Nordumfahrung auszuarbeiten und öffentlich aufzulegen, zu Unrecht nicht eingetreten. Dies gelte umso mehr, als im Bericht des ANU vom 28. Juni 2011 festgehalten worden sei, dass aus Sicht der Umweltschutzfachstelle auch Varianten denkbar seien, mit denen die Terrassenlandschaft in ihrer Qualität besser erhalten werden könnte. Insbesondere sei im Bericht eine weiter südlich angelegte Strassenführung und/oder eine teilweise Untertagelegung der Umfahrungsstrasse angeregt worden. Zwar sei zutreffend, dass die Prüfung von Alternativen auf Planungsstufe zu erfolgen habe. Dies sei hier aber nicht genügend erfolgt. Die Nordumfahrung sei aus finanziellen Gründen zu Gunsten der Südumfahrung fallen gelassen worden, wobei sich der Kanton hierzu auf blosser Schätzungen stütze. Ein seriöser Vergleich in ökonomischer Hinsicht sei nicht möglich. Weder auf Planungs- noch auf Entscheidstufe sei der Variantenvergleich rechtsgenügend erfolgt. Dies wiege umso schwerer, als die Variante Nordumfahrung im Richtplan verankert gewesen sei.

- 31 - 6.2. Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass allein das Auflageprojekt Gegenstand des Projektgenehmigungsverfahrens bilde. Sie dürfe die Genehmigung nicht verweigern, wenn das Vorhaben rechtmässig sei. Daran ändere die von Art. 2 Abs. 1 lit. b der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) geforderte Prüfung von Varianten nichts. Diese habe auf Planungsstufe zu erfolgen. Die Plangenehmigungsbehörde habe nur dann verschiedene Varianten zu vergleichen, wenn sie genügend konkretisiert und im Sinne von echten Varianten vorlägen. Der Entscheid, ob eine Variante im Detail projektiert und weiterverfolgt werde, liege jedoch im Ermessen der Planungsbehörde. Diese dürfe Varianten, welche mit erheblichen Nachteilen belastet seien, nach summarischer Prüfung vom Auswahlverfahren ausschliessen. Die Beschwerdegegnerin habe nur abzuklären, ob bei der Projektierung bzw. der Ausarbeitung des Auflageprojekts alternativen Linienführungen die nötige Beachtung geschenkt worden sei. Dies sei hier der Fall. Die Beschwerdegegnerin habe im angefochtenen Beschluss ausführlich dargelegt, inwiefern sich die Auflagevariante – verglichen mit den Varianten Nordumfahrung, Innerortsausbau und den alternativen Linienführungen einer Südumfahrung – unter Abwägung bautechnischer, umweltrelevanter sowie wirtschaftlicher Gesichtspunkte als zweckmässigerweise und weshalb das unbestrittenermassen grosse öffentliche Interesse an deren Realisierung stärker zu gewichten sei als die entgegenstehenden Interessen. Damit sei zweifellos erstellt, dass alternativen Linienführungen im Rahmen der Projektierung und auch seitens der Beschwerdegegnerin die nötige Beachtung geschenkt worden sei und die Beschwerdegegnerin eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen habe. 6.3. Die Kritik der Beschwerdeführer wirft die Frage auf, unter welchen Umständen und in welchem Verfahren die Plangenehmigungsbehörde Projektvarianten zu prüfen hat. Geltend gemacht wird eine unvollständige Sachverhaltsabklärung. Nachfolgend ist somit die Pflicht der Beschwerdegegnerin zur Variantenprüfung zu erörtern.

- 32 - 6.4. Die Plangenehmigungsbehörde hat in ihrem Entscheid eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen, indem sie alle im konkreten Fall relevanten Interessen ermittelt, bewertet und gegeneinander abwägt, um sodann zu entscheiden, welcher der möglichen Varianten der Vorzug zu geben ist (vgl. Art. 2 Abs. 1 lit. b RPV). Diese Anforderung ergibt sich auch aus Art. 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451; BGE 137 II 266 E.4 mit Hinweisen) sowie aus dem Erfordernis der Standortgebundenheit des Werks für die mit dem Strassenbau erforderliche Rodung (Art. 5 Abs. 2 lit. a des Bundesgesetzes über den Wald [WaG; SR 921.0]). Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob andere, Landschaft bzw. Wald und Umwelt schonendere Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden sind (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1A.191/2003 vom 1. Juli 2004 E.6). Der Vergleich verschiedener Lösungen ist insbesondere dann angezeigt, wenn die Varianten, die einander gegenübergestellt werden, echte Alternativen sind, d.h. sie müssen realistisch und einigermaßen ausgereift sein. Zudem sind nur dort Varianten zu prüfen, wo tatsächlich auch ein Konflikt mit den einschlägigen Vorschriften zu erkennen ist. Nicht verlangt werden kann hingegen, dass alle in Betracht fallenden Alternativen im Detail projektiert werden. So dürfen insbesondere Varianten, die mit erheblichen Nachteilen belastet sind, schon nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen werden. Zudem muss nicht jede möglicherweise auch bundesrechtskonforme Lösung dem vorgelegten Projekt gegenüber gestellt werden. Der Entscheid, welche von mehreren rechtskonformen und zweckmässigen Varianten umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde. Diese kann mit der Feststellung, dass ein eingereichtes Projektgesuch alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt und bundesrechtskonform ist, die Prüfung anderer Varianten ausschliessen. Denn die Einhaltung des einschlägigen Bundesrechts impliziert, dass den berührten Interessen genügend Rechnung getragen worden ist (vgl. BGE 139 II 499 E.7.3.1; Urteile des Bundesgerichtes

- 33 - 1C_556/2013, 1C_558/2013, 1C_562/2013 vom 21. September 2016 E.5.2, 1C_108/2014, 1C_110/2014 vom 23. September 2014 E.4.3, 1C_648/2013 vom 4. Februar 2014 E.4.1; Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes A-7810/2010 vom 15. Juli 2011 E.4.1, A-594/2009 vom 10. November 2009 E.4.2 f.). Beim Variantenentscheid steht der Planungsbehörde ein Ermessensspielraum offen. Dieser Ermessensentscheid, welcher regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt wird, wird im gerichtlichen Verfahren nur mit Zurückhaltung überprüft. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen (vgl. BGE 139 II 185 E.9.3; Urteil des Bundesgerichtes 1C_556/2013, 1C_558/2013, 1C_562/2013 vom 21. September 2016 E.5.2). 6.5. Im vorliegenden Fall bemängeln die Beschwerdeführer zu Recht, dass die Beschwerdegegnerin ihren Genehmigungsentscheid vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, aufgrund einer ungenügenden Beurteilungsgrundlage gefällt hat. Vor diesem Hintergrund musste das angerufene Gericht im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren – obschon es grundsätzlich nach dem vorstehend Gesagten nicht Aufgabe des Gerichtes ist, ein aufwändiges Beweisverfahren bezüglich allfälliger Alternativvarianten durchzuführen – nachholen, was die Beschwerdegegnerin unterlassen hat, nämlich die Durchführung eines Augenscheins und einer Instruktionsverhandlung, die Einholung von zusätzlichen Unterlagen bezüglich allfälliger Varianten zum Auflageprojekt sowie die Einholung eines ENHK-Gutachtens und eines Verkehrsgutachtens. Erst dadurch – insbesondere durch die vom TBA gelieferten Informationen und Pläne – konnte nachträglich nach und nach

Transparenz bezüglich der verschiedenen Varianten zum Auflageprojekt hergestellt werden. Als Alternative zur Durchführung dieses aufwändigen Beweisverfahrens im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren hätte aus Sicht des Gerichtes auch die Möglichkeit bestanden, die Beschwerde nach Durchführung eines ein- bzw. zweifachen Schriften-

- 34 - wechsels gutzuheissen, den angefochtenen Entscheid zu kassieren und die Angelegenheit zur weiteren Abklärung an die Beschwerdegegnerin zurückzuweisen. Weil sich dadurch die Angelegenheit indes wohl noch mehr verzögert hätte, hat sich das Gericht dagegen entschieden und die entsprechenden Beweise selber erhoben. Vor diesem Hintergrund erscheint aber die Einreichung der Beschwerde durch die Beschwerdeführer gerechtfertigt, lagen doch zum damaligen Zeitpunkt noch kaum Unterlagen vor, welche eine Beurteilung bezüglich der allfälligen Varianten zum Auflageprojekt ermöglicht hätten. Dieser Tatsache wird im vorliegenden verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren bei der Kostenverteilung sowie bei der Festlegung der Parteientschädigung Rechnung zu tragen sein (vgl. nachstehend E.14). Nach dem vom Gericht durchgeführten umfangreichen Beweisverfahren mit der Möglichkeit zur Stellungnahme ist der Sachverhalt mittlerweile aber ausreichend abgeklärt, was von den Beschwerdeführern denn auch nicht (mehr) bestritten wird. Mit den bei den Akten liegenden Unterlagen lässt sich insbesondere auch die Frage beurteilen, ob die Beschwerdegegnerin zu Recht das Auflageprojekt 2010 als zweckmässigste Lösung gewählt hat oder ob sich eine alternative Linienführung als zweckmässiger erwiesen hätte. Darauf wird nachstehend noch vertieft einzugehen sein (vgl. insbesondere E.12). 7.1. Weiter rügen die Beschwerdeführer, der UVB vom November 2010 sei unvollständig, weil keine Voruntersuchung durchgeführt worden sei. Eine solche hätte aus formellen Gründen zwingend durchgeführt werden müssen. Zudem seien im UVB nicht alle aus Sicht des Umweltschutzes relevanten Fragen beantwortet worden. So habe das ANU im Beurteilungsbericht festgehalten, dass Projektvarianten, die nicht Gegenstand des UVB gewesen seien, eine bessere Erhaltung der Terrassenlandschaft ermöglichen könnten. Dieser Mangel hätte mit einer Voruntersuchung vermieden werden können. Zudem seien verschiedene den UVB ergänzende Unterlagen, wie Sitzungsprotokolle betreffend Ersatzmassnahmen sowie die Stellung-

- 35 - nahme des AJF nicht öffentlich aufgelegt worden, obschon Art. 11 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) vorschreibt, dass der Gesuchsteller den Bericht zusammen mit den Unterlagen bei der Einleitung des massgeblichen Verfahrens der zuständigen Behörde einzureichen habe. Unterlagen im Sinne von Art. 11 UVPV seien nicht nur die unmittelbar zur Auflage bestimmten Projektunterlagen, sondern sämtliche Unterlagen, welche inhaltlich in einen Zusammenhang mit dem UVB stünden. Die Unvollständigkeit des UVB im Zeitpunkt der Einspracheerhebung verstosse gegen Bundesrecht und verletze das rechtliche Gehör. 7.2. Die Beschwerdegegnerin ist demgegenüber der Auffassung, dass der UVB vom November 2010 vollständig sei. Er stelle gleichzeitig die Voruntersuchung und den abschliessenden Bericht dar, was vom ANU akzeptiert worden sei. Ein Variantenvergleich werde im Rahmen der UVP nicht verlangt. Variantenstudien seien bereits bei der Planung vorzunehmen. Dies habe man im Technischen Bericht und im erläuternden Bericht zur Richtplananpassung gemacht. Mit Unterlagen im Sinne von Art. 11 UVPV seien nur die allgemeinen, zur Auflage bestimmten Projektunterlagen gemeint. Diese Unterlagen seien

öffentlich aufgelegt gewesen. Dazu hätten sich die betroffenen Stellen äussern können. Die erwähnten Sitzungsprotokolle seien bei der öffentlichen Auflage und zur Zeit der Einspracheerhebung noch nicht vorhanden gewesen und hätten somit nicht Teil der Auflageakten sein können. Die Beschwerdeführer hätten indes Einsicht in die Sitzungsprotokolle sowie den Beurteilungsbericht des ANU und die Stellungnahme des AJF nehmen können. Das rechtliche Gehör sei diesbezüglich nicht verletzt. 7.3. Wer eine Anlage, die der Umweltverträglichkeitsprüfung untersteht, planen, errichten oder ändern will, muss der zuständigen Behörde gemäss Art. 10b Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) ei-

- 36 - nen Umweltverträglichkeitsbericht unterbreiten. Dieser bildet die Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Bericht hat gemäss Art. 10b Abs. 2 USG alle Angaben zu enthalten, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind. Er wird nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstellen erstellt und umfasst den Ausgangszustand (lit. a), das Vorhaben, einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt und für den Katastrophenfall, sowie einen Überblick über die wichtigsten allenfalls vom Gesuchsteller geprüften Alternativen (lit. b) und die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt (lit. c). Zur Vorbereitung des Berichts wird gemäss Art. 10b Abs. 3 USG eine Voruntersuchung durchgeführt. Werden in der Voruntersuchung die Auswirkungen auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt, so gelten die Ergebnisse der Voruntersuchung als Bericht (vgl. auch Art. 8a Abs. 1 UVPV). Gemäss Art. 10c Abs. 1 USG beurteilen die Umweltschutzfachstellen die Voruntersuchung und den Bericht und beantragen der für den Entscheid zuständigen Behörde die zu treffenden Massnahmen. Der Bericht und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung können von jedermann eingesehen werden, soweit nicht überwiegende private oder öffentliche Interessen die Geheimhaltung erfordern (Art. 10d Abs. 1 USG). 7.4. Vorliegend lag der UVB vom November 2010 (Bg-act. 2 Beilage 13) zusammen mit dem strittigen Strassenprojekt Umfahrung Schmiten Süd vom 8. November bis 8. Dezember 2010 öffentlich auf. Das ANU hält in seinem Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 zum UVB (Bg-act. 2 Beilage 2) fest, dass eine eigentliche Voruntersuchung gemäss Art. 8a UVPV nicht durchgeführt worden sei. Allerdings sei der UVB in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen erarbeitet worden, weshalb das ANU den UVB als Bericht im Sinne von Art. 8a UVPV anerkennen könne. Der UVB sei nahezu vollständig, sachlich neutral und weitestgehend richtig abgefasst. Er stelle eine genügende Grundlage für die Beurteilung der Umweltrechts-

- 37 - konformität des Bauvorhabens dar. Er zeige die zum heutigen Zeitpunkt absehbaren Konfliktpunkte mit dem in Art. 3 Abs. 1 UVPV angeführten Umweltrechtsbereichen nahezu vollständig auf. Eine Beurteilung der grundsätzlichen Machbarkeit sowie der Rechtskonformität aus umweltrechtlicher Sicht sei gestützt auf die vorliegenden Unterlagen sowie die im ANU und in den beigezogenen Ämtern vorhandenen Informationen möglich. Nach dem soeben Gesagten ist die beschwerdeführerische Rüge, wonach keine Voruntersuchung durchgeführt worden sei, zwar – rein formell betrachtet – grundsätzlich korrekt. Dies hat – wie gesehen – auch das ANU in seinem Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 so festgestellt. Aus dieser Tatsache können die Beschwerdeführer aber nichts zu ihren Gunsten ableiten. Wie gesehen hat das ANU nämlich den UVB vom November 2010 als Bericht im Sinne von Art. 8a UVPV anerkannt,

womit gleichzeitig auch gesagt ist, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen im UVB vom November 2010 abschliessend ermittelt und dargestellt worden sind (vgl. Art. 10b Abs. 3 USG sowie Art. 8a Abs. 1 UVPV). Entscheidend ist, dass weder Art. 10b Abs. 3 USG noch Art. 8a Abs. 1 UVPV zwingend ein zweistufiges Verfahren, bestehend aus einer Voruntersuchung und der eigentlichen (Haupt-)Untersuchung, verlangen. Vielmehr gelten – wie gesehen – bereits die Ergebnisse der Vor-untersuchung als Bericht, wenn in der Voruntersuchung die Auswirkungen auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt und dargestellt werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, dass das ANU den UVB vom November 2010 – auch wenn keine eigentliche Voruntersuchung durchgeführt bzw. diese nicht explizit so benannt worden ist – als Bericht im Sinne von Art. 8a UVPV anerkannt hat. Es ist denn auch nicht ersichtlich, welche Nachteile sich für die Beschwerdeführer aus der Tatsache, dass das ANU den UVB vom November 2010 als Bericht im Sinne von Art. 8a UVPV anerkannt hat, ergeben könnten.

- 38 - 7.5. Bezüglich des beschwerdeführerischen Vorwurfs, wonach der UVB inhaltlich mangelhaft sei, da er sich nicht mit Projektvarianten (insbesondere mit der Variante Südfahrung mit teilweiser Untertaglegung) auseinsetze, gilt es festzuhalten, dass der UVB gemäss Art. 10b Abs. 2 lit. b USG zwar auch einen Überblick über die wichtigsten allenfalls vom Gesuchsteller geprüften Alternativen zu enthalten hat. Der UVB 2010 setzt sich aber einzig mit dem Auflageprojekt 2010 und dessen Umweltauswirkungen auseinander. Lediglich im Technischen Bericht vom November 2010 (Bg-act. 2 Beilage 2 Ziff. 1.2) und im ebenfalls öffentlich aufgelegten erläuternden Bericht zur Richtplananpassung (Bg-act. 2 Beilage 16 Ziff. 2.2 und 3) wird die Historie der Umfahrung Schmitten erörtert und ein Vergleich der möglichen Varianten vorgenommen. Ob damit Art. 10b Abs. 2 lit. b USG ausreichend Rechnung getragen wird, kann an dieser Stelle offen bleiben, weil der Mangel – sofern es sich denn um einen solchen handelt – mit dem Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 nachträglich behoben wurde. Darin wurden nämlich die vier Varianten zum Auflageprojekt beschrieben und hinsichtlich der wichtigsten Umweltaspekte (Siedlung, Landschaft, Lebensräume, Wald, Lärm, Boden und Bauphase) beurteilt. Zudem stellten die Richterstatter unter dem Titel zusammenfassende Ergebnisse die wichtigsten Unterschiede der vier beurteilten Varianten im Vergleich zum Auflageprojekt 2010 dar. Mit dem Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 wurde Art. 10b Abs. 2 lit. b USG zweifelsohne ausreichend Rechnung getragen, weshalb sich weitere Ausführungen hierzu erübrigen (zur ungenügenden Sachverhaltsermittlung durch die Beschwerdegegnerin und dessen Folgen vgl. vorstehend E.6.5). 7.6. Weiter rügen die Beschwerdeführer, dass der UVB im Zeitpunkt der Einspracheerhebung unvollständig gewesen sei, weil verschiedene Sitzungsprotokolle betreffend Ersatzmassnahmen sowie die Stellungnahme des AJF nicht vorgelegen hätten. Dies obschon Art. 11 UVPV vorschreibe, dass

- 39 - der Gesuchsteller den Bericht zusammen mit den Unterlagen bei der Einleitung des massgeblichen Verfahrens der zuständigen Behörde einzureichen habe. Gemäss Art. 11 UVPV muss der Gesuchsteller den UVB zusammen mit den Unterlagen bei der Einleitung des massgeblichen Verfahrens der zuständigen Behörde einreichen. Was mit "Unterlagen" im Sinne von Art. 11 UVPV gemeint ist, wird in der bundesrätlichen Verordnung nicht definiert. Wie die Beschwerdegegnerin in deren Vernehmlassung vom 22. Februar 2012 zu Recht ausführt, sind damit aber sicher nicht Projektunterlagen wie interne

Sitzungsprotokolle, Entwürfe, etc. gemeint. Vielmehr sind darunter die eigentlichen Bestandteile des Auflageprojekts zu verstehen. Dieses besteht gemäss Art. 11 der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) aus den Projektplänen, dem Technischen Bericht, dem Kostenvoranschlag sowie dem Landerwerbsplan und der Rechtserwerbstabelle. Diese Unterlagen wurden vorliegend unbestrittenermassen zusammen mit dem UVB vom 8. November bis 8. Dezember 2010 öffentlich aufgelegt. Gemäss Art. 20 StrG können sich die betroffenen Amtsstellen sodann im Rahmen eines Mitberichtsverfahrens zum Auflageprojekt äussern. Von dieser Möglichkeit hat unter anderem auch das AJF Gebrauch gemacht und dem BVFD am 13. Dezember 2010 eine Stellungnahme eingereicht (vgl. Bg-act. 3 Beilage 9). Wie die Beschwerdegegnerin in deren Vernehmlassung vom 22. Februar 2012 ausführt, suchte im Anschluss an die öffentliche Auflage das TBA zusammen mit dem ANU und dem Amt für Wald- und Naturgefahren (AWN) nach Lösungen für die Ausscheidung eines TWW-Vorranggebiets. Zu diesem Zweck fanden am 18. März und am 12. April 2011 zwei Sitzungen statt. Als Ergebnis dieser Sitzungen verpflichtete sich die Gemeinde Schmitten dazu, ein Vorranggebiet im Waldreal auszuscheiden und festzulegen. Dies wurde in den entsprechenden Sitzungsprotokollen so festgehalten (vgl. die Sitzungsprotokolle vom 25. März bzw. 18. April 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2]). Dementsprechend wa-

- 40 - ren aber die erwähnten Sitzungsprotokolle wie auch die Stellungnahme des AJF vom 13. Dezember 2010 während der öffentlichen Auflage vom 8. November bis 8. Dezember 2010 und damit auch im Zeitpunkt der Einreichung der Einsprachen noch gar noch vorhanden und konnten dementsprechend auch nicht Teil der Auflageakten sein. Der Einwand der Beschwerdeführer, wonach der UVB deshalb unvollständig sei, ist daher unbegründet und abzuweisen. Im Übrigen wurde den Beschwerdeführern bzw. deren Rechtsanwältin lic. iur. Armin Linder am 16. November 2011 der Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 einschliesslich der erwähnten Sitzungsprotokolle zusammen mit den Einspracheakten 1 - 15 zugestellt. Dementsprechend haben die Beschwerdeführer aber vor Einreichung ihrer Beschwerde an das Verwaltungsgericht sowohl Einsicht in die erwähnten Sitzungsprotokolle als auch in die Stellungnahme des AJF vom 13. Dezember 2010 nehmen können. 7.7. Überdies bringen die Beschwerdeführer vor, der Beurteilungsbericht des ANU sei erst am 28. Juni 2011 und damit mehr als ein halbes Jahr nach der Einsprachefrist vorgelegen. Der Anspruch auf rechtliches Gehör verlange, dass der Bericht zum Zeitpunkt der Projektauflage vorliege und öffentlich zugänglich sei. Es mache keinen Sinn, einen UVB aufzulegen, bevor dieser vom ANU beurteilt worden sei, weil der UVB dann immer unter dem Vorbehalt von Ergänzungen und Änderungen stehe. Gemäss Art. 20 Abs. 1 UVPV gebe die zuständige Behörde bekannt, wo der UVB und der Beurteilungsbericht eingesehen werden könnten. Folglich müssten diese zusammen eingesehen werden können. Eine andere kantonale Regelung verstiesse gegen Bundesrecht. Wie nachstehend dargestellt zielt auch diese Rüge ins Leere. Die Beschwerdegegnerin bringt in ihrer Vernehmlassung vom 22. Februar 2012 zu Recht vor, dass der Beurteilungsbericht des ANU im für die Genehmigung von kantonalen Strassenprojekten anwendbaren Verfahren zum Zeit-

- 41 - punkt der öffentlichen Projektauflage noch gar nicht vorliegen kann. Gemäss Art. 10c Abs. 1 USG i.V.m. Art. 12 Abs. 1 UVPV beurteilt die kantonale Umweltschutzfachstelle (ANU) den UVB bei Projekten, die von einer kantonalen Behörde geprüft werden. Die entsprechende Frist, innert der die kantonale Umweltschutzfachstelle zum UVB Stellung

nimmt, legt gemäss Art. 12b Abs. 1 UVPV das kantonale Recht fest. Dieses sieht in Art. 8 der kantonalen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KVUVP; BR 820.150) vor, dass die Fachstelle den UVB innert vier Monaten beurteilt. Nach Eingang aller für die Beurteilung benötigten Unterlagen, insbesondere des vollständigen Berichts und der Stellungnahmen der betroffenen Amtsstellen, verbleiben der Fachstelle noch mindestens zwei Monate zur Beurteilung. Bei komplexen Vorhaben kann die zuständige Behörde diese Fristen angemessen erstrecken. Vorliegend wurde das Auflageprojekt 2010 mit dem UVB dem ANU durch das BVFD am 4. November 2010 zugestellt. Die Mitberichte der beigezogenen Amtsstellen wurden dem ANU am 22. Dezember 2010 nachgereicht, während die Absichtserklärung der Gemeinde Schmitten vom 5. Mai 2011 zur Ausscheidung eines TWW-Vorranggebiets am 10. Mai 2011 nachgeliefert wurde (vgl. Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 2 Beilage 2] S. 4 Ziff. 2.2). Vor diesem Hintergrund sowie unter Berücksichtigung der Komplexität des Vorhabens und der Tatsache, dass es sich bei den erwähnten Behandlungsfristen um Ordnungsfristen handelt (vgl. UVP-Handbuch Modul 4, Ablauf der UVP und Aufgaben der Beteiligten, BAFU 2009, S. 3 Ziff. 1.3 [abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch> > Themen > Umweltverträglichkeitsprüfung > UVP-Handbuch {zuletzt besucht am 4. September 2018}]), ist die Dauer bis zum Erlass des Beurteilungsberichts vom 28. Juni 2011 nicht zu beanstanden. Der Vorwurf, der Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 habe zu spät vorgelegen, erweist sich somit als unbegründet. Die Beschwerdeführer verkennen in ihrer Argumentation, dass bei der Genehmigung von Strassenprojekten, die der UVP unterliegen, zeitlich gestaffelt zwei öffentliche Auflagen stattfinden. Bei der ersten Auflage han-

- 42 - delt es sich um die Projektauflage gemäss Art. 20 StrG i.V.m. Art. 11 StrV. Dabei sorgt die zuständige Behörde gemäss Art. 15 Abs. 1 UVPV dafür, dass der UVB öffentlich zugänglich ist. In der Publikation ist entsprechend darauf hinzuweisen, dass auch der UVB eingesehen werden kann (Art. 15 Abs. 2 UVPV). Vorliegend wurde das Auflageprojekt 2010 inklusive UVB vom November 2010 im kantonalen Amtsblatt vom 4. November 2010 publiziert (vgl. Bg-act. 7 zur Duplik vom 7. Juni 2012) und lag vom 8. November bis 8. Dezember 2010 in den Gemeinden Schmitten und Alvaneu öffentlich auf. In der entsprechenden Publikation wurde explizit darauf hingewiesen, dass neben dem Auflageprojekt und weiteren Unterlagen auch der UVB eingesehen werden kann. Die zweite öffentliche Auflage mit Möglichkeit zur Einsichtnahme in den Beurteilungsbericht des ANU findet demgegenüber erst im Anschluss an die Projektgenehmigung gestützt auf Art. 20 UVPV statt. Danach gibt die zuständige Behörde – vorbehaltlich der gesetzlichen Geheimhaltungspflichten sowie des Akteneinsichtsrechts – bekannt, wo der UVB, die Beurteilung der Umweltschutzfachstelle, die Ergebnisse einer allfälligen Anhörung des BAFU sowie der Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, während 30 Tagen eingesehen werden können (vgl. auch Art. 10 Abs. 2 KVUVP). Bei dieser Bekanntmachung geht es darum, dass die Öffentlichkeit Kenntnis über die Umweltverträglichkeit geplanter Anlagen erhält (vgl. UVP-Handbuch Modul 1, Rechtliche Grundlagen, BAFU 2009, S. 10 Ziff. 3.4 [abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch> > Themen > Umweltverträglichkeitsprüfung > UVP-Handbuch {zuletzt besucht am 4. September 2018}]). Vorliegend konnten der Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 zusammen mit den weiteren in Art. 20 Abs. 1 UVPV bzw. Art. 10 Abs. 2 KVUVP aufgeführten Akten vom 31. Oktober bis 1. Dezember 2011 – und damit während der Beschwerdefrist – beim TBA in Chur eingesehen werden. Die entsprechende Publikation

im Kantonsamtsblatt erfolgte am 27. Oktober 2011 (vgl. Bg-act. 6). Bei dieser zweiten öffentlichen Auflage lagen der UVB vom November 2010 und der Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011

- 43 - gleichzeitig auf. Entgegen der beschwerdeführerischen Auffassung trifft es somit gerade nicht zu, dass der Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle bereits zum Zeitpunkt der Projektauflage vorliegen und öffentlich zugänglich sein muss. Vielmehr betrifft der von den Beschwerdeführern angerufene Art. 20 Abs. 1 UVPV erst die zweite öffentliche Auflage, welche – wie gesehen – erst im Anschluss an die Projektgenehmigung erfolgt. Ein Widerspruch zwischen Bundesrecht und kantonalem Recht liegt – entgegen den beschwerdeführerischen Ausführungen – nicht vor. Wie gesehen muss von Gesetzes wegen nämlich lediglich der UVB gleichzeitig mit dem Auflageprojekt öffentlich aufgelegt werden (vgl. Art. 15 Abs. 2 UVPV), während der Beurteilungsbericht der Umweltschutzfachstelle erst zusammen mit dem Entscheid öffentlich bekannt gemacht werden muss (vgl. Art. 20 UVPV). Die diesbezügliche beschwerdeführerische Rüge erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen. 7.8. Schliesslich rügen die Beschwerdeführer noch, die Beschwerdegegnerin hätte sie über Änderungen des Auflageprojekts direkt informieren müssen. Ein Hinweis im kantonalen Amtsblatt genüge nicht, weil im laufenden Verfahren nicht mit Änderungen am Einsprachegegenstand gerechnet werden müsse. Sie hätten erst im Beschwerdeverfahren davon Kenntnis erlangt, dass das Auflageprojekt nachträglich geändert worden sei. Dies sei ihnen im Einspracheverfahren nicht angezeigt worden. Sie wüssten bis heute nicht, um welche Änderungen es sich handle. Das rechtliche Gehör sei verletzt. Auch dieser Einwand ist – wie nachstehend dargestellt – unbegründet. Wie die Beschwerdegegnerin in ihrer Duplik vom 7. Juni 2012 zu Recht ausführt, geht aus dem angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, nämlich deutlich hervor, dass und wie das Auflageprojekt geändert wurde (vgl. E.II./1., III./23., III./24., III./32., III./33. und vor allem Dispositiv des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom

- 44 - 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Ziff. A./1.). Der beschwerdeführerische Vorwurf, wonach die Beschwerdeführer erst im Beschwerdeverfahren vom geänderten Auflageprojekt Kenntnis erlangt hätten, ist somit nachweislich falsch. Im Übrigen weist die Beschwerdegegnerin duplicando zu Recht darauf hin, dass den von den damaligen Einsprechern L. _____ selig und H. _____ in ihren Einsprachen vom 30. November 2010 (vgl. Bg-act. 3 Beilagen 23 und 24) beantragten Projektanpassungen grösstenteils auch entsprochen wurde. So wurde L. _____ selig ein neuer landwirtschaftlicher Zugang zur Parzelle 679 zugesprochen, während H. _____ ein neuer Anschluss an seine Parzellen 740 und 741 gewährt wurde (vgl. E.III./23. und III./24. des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011). Auch dies zeigt, dass die Beschwerdeführer offenkundig schon vor dem Beschwerdeverfahren über die Projektanpassungen informiert waren. Die diesbezügliche Rüge erweist sich somit als unbegründet und das rechtliche Gehör ist nicht verletzt. 7.9. Nach dem vorstehend Gesagten sowie basierend auf den Ausführungen des ANU im Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 sowie der Stellungnahme vom 6. Mai 2014 taugen der UVB vom November 2010 und seine Ergänzung vom März 2014 als Grundlage für die Interessenabwägung. Zu dieser Interessenabwägung ist neben den erwähnten Stellungnahmen des ANU zwingend auch das Gutachten der ENHK zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 beizuziehen. Ebenfalls beizuziehen ist das Fachgutachten Ortsdurchfahrt

Schmittlen – Engpass- steuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017. 8.1. Gemäss Art. 78 Abs. 1 BV sind für den Natur- und Heimatschutz grundsätzlich die Kantone zuständig. Bundeskompetenzen bestehen lediglich im Bereich des Biotop- und Artenschutzes (Art. 78 Abs. 4 BV) und zum Schutz von Mooren und Moorlandschaften von nationaler Bedeutung (Art. 78

- 45 - Abs. 5 BV). Gemäss Art. 78 Abs. 2 BV nimmt der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes und schont Landschaften, Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kunstdenkmäler; er erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet. Was unter der Erfüllung einer Bundesaufgabe im Sinne von Art. 78 Abs. 2 BV bzw. Art. 3 NHG zu verstehen ist, führt Art. 2 Abs. 1 NHG in nicht abschliessender Weise aus: Dazu gehören insbesondere die Planung, Errichtung und Veränderung von Werken und Anlagen durch den Bund, wie z.B. Bauten und Anlagen der Bundesverwaltung, Nationalstrassen oder Bauten und Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen (lit. a), die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, wie zum Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen, Transportanstalten, Werken und Anlagen zur Beförderung von Energie, Flüssigkeiten oder Gasen oder zur Übermittlung von Nachrichten sowie Bewilligungen zur Vornahme von Rodungen (lit. b) sowie die Gewährung von Beiträgen an Planungen, Werke und Anlagen, wie Meliorationen, Sanierungen landwirtschaftlicher Bauten, Gewässerkorrekturen, Anlagen des Gewässerschutzes und Verkehrsanlagen (lit. c). Entscheide kantonaler Behörden über Vorhaben, die voraussichtlich nur mit Beiträgen nach Abs. 1 lit. c verwirklicht werden, sind der Erfüllung von Bundesaufgaben gleichgestellt (Art. 2 Abs. 2 NHG). Nach ständiger Rechtsprechung kann eine Bundesaufgabe auch dann vorliegen, wenn eine kantonale Behörde eine bundesrechtliche Aufgabe wahrnimmt. Dies ist beispielsweise zu bejahen bei der Erteilung einer raumplanungsrechtlichen Ausnahmebewilligung (grundlegend BGE 112 Ib 70 E.4b). Ausdrücklich in Art. 2 Abs. 1 lit. b NHG erwähnt ist die Erteilung einer Rodungsbewilligung: Muss für ein Projekt eine Rodung in einem koordinierten Verfahren bewilligt werden oder wird die Rodungsbewilligung gemäss Art. 21 Abs. 3 UVPV verbindlich in Aussicht gestellt, liegt nach ständiger Rechtsprechung eine Bundesaufgabe vor (BGE 138 II 281 E.4.4, 121 II 190 E.3c/cc, 120 Ib 27 E.2c/aa). Das umstrittene Strassenprojekt Umfahrung Schmittlen Süd betrifft nach dem soeben Gesagten eine Bundesaufgabe im

- 46 - Sinne von Art. 2 NHG, weil für das Projekt im Rahmen des koordinierten Verfahrens unter anderem eine Rodungsbewilligung gemäss dem Bundesgesetz über den Wald erteilt wurde (zur Frage der Rechtmässigkeit der Rodungsbewilligung vgl. Urteil des Verwaltungsgerichtes des Kantons Graubünden [VGU] R 11 119 und R 11 120 vom 3. Juli 2018 E.15). Somit liegt hier eine Bundesaufgabe vor. 8.2. Bei der Erfüllung von Bundesaufgaben im Sinne von Art. 2 NHG sorgen der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG). Diese Pflicht gilt unabhängig von der Bedeutung des Objektes im Sinne von Art. 4 NHG, welcher Objekte von nationaler Bedeutung von solchen mit regionaler oder lokaler Bedeutung unterscheidet. Eine Massnahme darf nicht weitergehen, als es der Schutz des Objektes und seiner Umgebung erfordert (Art. 3 Abs. 3 NHG). Art. 3 NHG verlangt keinen absoluten Schutz der Landschaft, sondern "nur", dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild,

geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. Auch bei schwerwiegenden Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Kulturlandschaften ist somit eine Bewilligung möglich, wenn sich im Rahmen der Interessenabwägung das Eingriffsinteresse als höher erweist als das Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft. Der Eingriff ist jedoch nur gestattet, wo ein überwiegendes allgemeines Interesse dies erfordert (vgl. BGE 137 II 266 E.4). Zur Beurteilung dieser Frage ist eine möglichst umfassende Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1C_108/2014, 1C_110/2014 vom 23. September 2014 E.4.3). Dabei ist nicht nur zu prüfen, ob auf die geplanten Bauten und Anlagen gänzlich ver-

- 47 - zichtet werden könnte (so ausdrücklich Art. 3 Abs. 2 lit. a NHG), sondern es müssen auch Alternativen geprüft werden, sofern diese ernsthaft in Betracht fallen (vgl. vorstehend E.6.4). Demgegenüber sind inventarisierte Objekte von nationaler Bedeutung gemäss Art. 6 Abs. 1 NHG ungeschmälert zu erhalten, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen grösstmöglichst zu schonen. Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen. Passend zu den unterschiedlichen Schutzniveaus divergieren auch die Anforderungen an die Interessenabwägung. Während nach Art. 3 NHG eine umfassende Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen ist (vgl. BGE 137 II 266 E.4), lässt Art. 6 NHG nur eine eingeschränkte Interessenabwägung zu: Ist das Interesse, welches der ungeschmälerten Erhaltung entgegensteht, nicht von nationaler Bedeutung, so ist der Eingriff a priori unzulässig; denn der Gesetzgeber hat für diesen Fall verbindlich zugunsten der ungeschmälerten Erhaltung entschieden. Liegt hingegen ein Eingriffsinteresse von ebenfalls nationaler Bedeutung vor, muss aufgrund sämtlicher relevanter Gesichtspunkte entschieden werden, ob dieses im konkreten Fall überwiegt oder zumindest gleichwertig ist (vgl. GRIFFEL, Die Grundprinzipien des schweizerischen Umweltrechts, Zürich 2001, Rz. 396 m.w.H.). 8.3. Darüber hinaus sind die Vorschriften von Art. 1 und 3 des Gesetzes über den Natur- und Heimatschutz im Kanton Graubünden (KNHG; BR 496.000) einzuhalten, wonach schutzwürdige Landschaften, die Lebensräume der einheimischen Tiere und Pflanzen (Biotope), wertvolle Ortsbilder, Gebäudegruppen und Einzelbauten, deren Umgebung sowie archäologische Fundstellen zu schonen und, wo das öffentliche Interesse an ihrer Erhaltung überwiegt, soweit als möglich zu erhalten sind. Das Schonungsgebot

- 48 - hinsichtlich Landschaft gilt auch aufgrund von Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700). Insbesondere sollen gemäss Art. 3 Abs. 2 RPG der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben (lit. a), Siedlungen, Bauten und Anlagen sich in die Landschaft einordnen (lit. b) naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben (lit. d) und die Wälder ihre Funktionen erfüllen können (lit. e). Wohngebiete sind gemäss Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterung möglichst zu verschonen. Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind gemäss Art. 3 Abs. 3 RPG sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen regionale Bedürfnisse

berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut (lit. a) sowie nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden (lit. c; vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1C_108/2014, 1C_110/2014 vom 23. September 2014 E.4.4). 9.1. Von der geplanten Umfahrungsstrasse Schmitten Süd (Auflageprojekt 2010) sind – wie die ENHK bereits in ihrem Schreiben vom 5. Dezember 2012 festgestellt hat – keine Objekte betroffen, welche in einem Inventar des Bundes nach Art. 5 NHG enthalten sind. Als Trockenstandort von nationaler Bedeutung ist lediglich das 1.1 ha grosse Objekt Nr. 8480 marginal betroffen (vgl. UVB vom November 2010 [Bg-act. 2 Beilage 13] Anhang 6.4.1). Eine obligatorische Begutachtung durch die ENHK nach Art. 7 NHG entfällt daher. Indessen kann die ENHK nach Art. 8 NHG i.V.m. Art. 25 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV; SR 451.1) in wichtigen Fällen von sich aus in jedem Stadium des Verfahrens ein Gutachten über die Schonung oder ungeschmälerter Erhaltung von Objekten abgeben. Diese fakultative Begutachtung bezieht sich insbesondere auf Objekte, die nicht in einem Bundesinventar nach Art. 5 NHG aufgeführt sind (vgl. LEIM-

- 49 - BACHER, Kommentar NHG, Zürich 1997, Art. 8 Rz. 1; siehe auch Art. 25 Abs. 1 lit. d NHV). Eine fakultative Begutachtung nach Art. 8 NHG kann auch zum Zug kommen, wenn das ENHK-Gutachten von einer Verfahrenspartei beantragt wird, wobei die ENHK selbst entscheidet, ob sie ein Gutachten abgibt (vgl. LEIMBACHER, a.a.O., Art. 8 Rz. 4). 9.2.1. Vorliegend haben die Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120, welches ebenfalls das Auflageprojekt Umfahrung Schmitten Süd (Auflageprojekt 2010) betrifft, in ihren Beschwerden vom 28. November 2011 die Einholung eines Gutachtens bei der ENHK nach Art. 8 NHG beantragt. Im Anschluss fragte das Gericht am 1. Oktober 2012 die ENHK an, ob sie eine fakultative Begutachtung gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle. Mit Schreiben vom 5. Dezember 2012 stellte die ENHK im Wesentlichen fest, dass im UVB und im Prüfbericht des ANU sowohl die Bedeutung der durch das Vorhaben betroffenen Natur- und Kulturlandschaft sowie die Auswirkungen des Projekts auf diese Qualitäten und Werte hinreichend geklärt worden seien. Die Umfahrungsstrasse führe danach zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Kulturlandschaft und der Lebensräume. Diese Beurteilung sei für die ENHK vollständig und nachvollziehbar. Für die Prüfung einer teilweisen Untertunnelung der Südumfahrung wären keine zusätzlichen Grundlagen im Bereich von Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz erforderlich. Allerdings lägen für eine Prüfung und adäquate Beurteilung einer mit der zur Genehmigung vorgelegten vergleichbaren Variante keine ausreichenden Projektpläne vor. Gemäss Bericht des ANU bleibe offen, ob die genehmigte und umstrittene Umfahrung Schmitten Süd dem in Art. 3 NHG verankerten allgemeinen Schonungsgebot genüge. Ob die Prüfung und Projektierung neuer Varianten im heutigen Verfahrensstand vorgenommen werden solle, sei eine verfahrensrechtliche Frage, die zu beantworten nicht zu den Aufgaben der ENHK gehöre. Ebenfalls nicht in den Aufgabenbereich der ENHK falle die Beurteilung, ob das vorliegende Projekt in der gesamthaften Interessenab-

- 50 - wägung zwischen dem im kantonalen oder noch weitergehenden Quervergleich geringen Verkehrsaufkommen, den verkehrstechnischen Problemen des Engpasses der Ortsdurchfahrt, dem Ortsbild, der als schwerwiegend beurteilten Zerschneidung einer bisher nicht belasteten Landschaftskammer, den finanziellen Aufwendungen etc. gerechtfertigt sei. Aufgrund des Sachverhalts und da weder die Vornahme noch die Prüfung

der Interessenabwägung Aufgabe der ENHK sei, verzichte sie auf die Abgabe eines fakultativen Gutachtens. 9.2.2. In der Folge forderte das Gericht die Beschwerdegegnerin mit Schreiben vom 1. Mai 2013 auf, neben den bereits eingelegten Planunterlagen sämtliche vom TBA im Rahmen der Prüfung der drei alternativen Linienführungen für eine Südumfahrung erarbeiteten und verwendeten sachdienlichen Dokumente einzureichen. Dieser Aufforderung kam die Beschwerdegegnerin am 16. Mai 2013 nach. Nach Gewährung des rechtlichen Gehörs und nachdem von Seiten des Gerichtes am 23. Oktober 2013 ein Augenschein sowie am 29. November 2013 eine Instruktionsverhandlung durchgeführt wurde, forderte das Gericht am 15. Mai 2014 die Beschwerdegegnerin auf, zu den Resultaten des gerichtlichen Augenscheins, der Instruktionsverhandlung und der dazu und in der Folge erarbeiteten Dokumente Stellung zu nehmen und zu entscheiden, ob sie an ihrem Genehmigungsentscheid für die Umfahrung Schmitten Süd festhalten wolle. Mit Schreiben vom 2. Oktober 2014 teilte die Beschwerdegegnerin dem Gericht mit, dass für sie kein Grund bestehe, von der ursprünglichen Beurteilung abzuweichen, weshalb sie am Genehmigungsentscheid vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, festhalte. Begründend führte sie im Wesentlichen aus, dass das Auflageprojekt 2010 im Vergleich mit den Varianten für eine Südumfahrung unter Abwägung bautechnischer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Gesichtspunkte insgesamt deutlich am besten abschneide und die von Art. 15 StrG verlangten Voraussetzungen an eine kantonale Strassenverbindung erfülle. Das Auflageprojekt sei zweckmässig und geeignet, die mit

- 51 - dem Projekt verfolgten Ziele zu erreichen. Eine lichtsignalgesteuerte Ortsdurchfahrt für Schmitten liefe den verfolgten Zielen zuwider, weswegen eine solche Lösung als unzweckmässig abzulehnen sei. 9.2.3. Daraufhin fragte das Gericht die ENHK am 14. Oktober 2014 erneut an, ob sie aufgrund der weiteren, vorstehend geschilderten Abklärungen und des Entscheids der Beschwerdegegnerin vom 2. Oktober 2014 nun eine Begutachtung gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle. Am 13. November 2014 teilte die ENHK dem Gericht mit, dass sie bereit sei, das Vorhaben und die Projektvarianten vertieft zu prüfen und in Berücksichtigung der zusätzlichen Unterlagen ein Gutachten nach Art. 8 NHG zur umstrittenen Strassenführung abzugeben. Nachdem die ENHK unter Mitwirkung des TBA am 10. Juni 2015 einen Augenschein durchgeführt hatte, stellte sie dem Gericht am 29. Februar 2016 ihr Gutachten zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd zu. In der Folge konnten sich die Verfahrensparteien zum Gutachten der ENHK zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 äussern. Damit wurde die fakultative Begutachtung im Sinne von Art. 8 NHG unter Wahrung der Verfahrensrechte der Parteien ermöglicht. Gegenteiliges wird von den Beschwerdeführern bzw. der Beschwerdegegnerin denn auch nicht behauptet. 9.3. Nach der Rechtsprechung kommt einem Gutachten der ENHK grosses Gewicht zu. Vom Ergebnis der Begutachtung darf nur aus triftigen Gründen abgewichen werden, auch wenn der entscheidenden Behörde eine freie Beweiswürdigung zusteht (BGE 127 II 273 E.4b, 125 II 591 E.7a). Dies trifft namentlich auch für die dem Gutachten zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zu (BGE 127 II 273 E.4b; Urteil des Bundesgerichtes 1A.185/2006 vom 5. März 2007 E.6.1). Diese Grundsätze gelten sowohl für die gestützt auf Art. 7 NHG erforderliche Begutachtung durch die ENHK als auch für die fakultative Begutachtung gemäss Art. 8 NHG. Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben ist der ENHK ein gewisses Ermessen zuzuerkennen. So

- 52 - darf sie sich auf das für den Entscheid Wesentliche beschränken. Sie soll namentlich darlegen, ob das Ausmass und das Gewicht der Beeinträchtigung minimiert werden

könnten, wobei sie für den Fall der Realisierung, soweit nötig, Auflagen vorschlagen kann (BGE 136 II 214 E.5, 127 II 273 E.4b). 10.1. Für die Beurteilung des Auflageprojekts 2010 sowie der alternativen Lini- enführungen hat die ENHK in ihrem Gutachten vom 29. Februar 2016 folgende Schutzziele formuliert: - "Erhaltung der offenen, reich strukturierten Terrassenlandschaft bei Schmitten mit der durch die historischen Verkehrswerge, die Böschungen der ehemaligen Acker- terrassen sowie die Hecken und Lesesteinhaufen ablesbaren Nutzungsgeschichte. - Erhaltung der nach NHG bzw. nach NHV geschützten und/oder schützenswerten Lebensräume mit ihren ökologischen Voraussetzungen, insbesondere für seltene Pflanzen- und Tierarten. - Erhaltung der ausgedehnten artenreichen Fromentalwiesen. - Erhaltung der im Gebiet vorkommenden geschützten und schützenswerten Tier- und Pflanzenarten. - Erhaltung des grossflächigen Lebensraumverbundes und der ökologischen Vernet- zung in der Landschaft. - Freihaltung des Kirchhügels und des sich darum ausdehnenden Wieslandes (Um- gebungszonen U-Zo I und U-Zo IV). - Erhaltung der für die Struktur und den Charakter des Ortsbildes wichtigen histori- schen Bausubstanz. - Erhaltung der Naherholungslandschaft mit ihrer Ruhe." Unter Beachtung dieser Schutzziele hält die ENHK zunächst dafür, dass im konkreten Fall insbesondere die offene und zusammenhängende, ökolo- gisch wertvolle Terrassenlandschaft mit dem Verbund von grossflächigen Fromentalwiesen, Trockenwiesen und kleineren geschützten und schüt- zenswerten Lebensräumen und Strukturen wie Hecken, Gebüsche und Le- sesteinhaufen von Bedeutung sei. Hinsichtlich des Auflageprojekts 2010 führt die ENHK aus, dass die Quer- profile des Strassenprojekts grosse bis sehr grosse Geländeeingriffe auf praktisch dem ganzen Trasse zeigen. Verschiedene bestehende Land- schäftsstrukturen wie Terrassierungen würden zerstört. Die durchgehende lineare Infrastruktur der Strasse zerschneide sowohl landschaftlich wie ökologisch die heute weitgehend intakte Kulturlandschaft. Die landschaftli-
- 53 - che Zerschneidung sei besonders stark aus dem Projektgebiet selber sicht- bar, wo die Strasse dominant und landschaftsprägend sei. Auch aus der Ferne werde das Strassenprojekt als lineare Infrastruktur das Landschafts- bild zerschneiden. Sowohl als Bauwerk als auch wegen der zu erwartenden Lärmimmissionen führe die Strasse ebenfalls zu einer Entwertung der Ter- rasse als Naherholungsgebiet. Auch das Ortsbild werde durch das Aufla- geprojekt 2010 beeinträchtigt. Es durchquere die Umgebungsrichtung III und die Umgebung IV, welche beide zur Wahrung der Qualität des Ortsbil- des und insbesondere dessen Einbettung in die Kulturlandschaft freigehal- ten werden sollten. Sowohl von Süden als auch im Nahbereich entlang der geplanten Strasse und auch aus der Ferne werde das Ortsbild durch die Strasseninfrastruktur beeinträchtigt. Ortsbildprägende oder historisch wert- volle Bauten seien aber nicht betroffen. Der Lebensraumverbund würde durch die Zerstörung grosser Flächen an Fromentalwiesen stark ge- schwächt. Für zahlreiche Kleintiere stelle die Strasse ein unüberwindbares Hindernis dar. Besonders schwer wiege die Zerstörung von schützenswer- ter Vegetation im Bereich der Trockenwiesen von regionaler und nationaler Bedeutung sowie der betroffenen Kleinlebensräume wie Hecken, Sträu- cher und Lesesteinhaufen. Im UVB 2010 werde der Verlust von 14'900 m² schützenswerter Vegetation ausgewiesen. 60 % davon betreffen inventari- sierte Trockenstandorte von nationaler und regionaler Bedeutung, 30 % betreffen ebenfalls Trockenstandorte, die erst im Rahmen des UVB als sol- che erkannt worden seien und 10 % Hecken und Lesesteinhaufen. Das Auflageprojekt 2010 stehe im Widerspruch zu den Schutzzielen der offenen und zusammenhängenden Terrassenlandschaft und der nach NHG bzw. nach NHV geschützten und/oder schützenswerten Lebensräume, den aus- gedehnten,

artenreichen Fromentalwiesen, des grossflächigen Lebens- raumverbundes, der ökologischen Vernetzung, der Einbettung des Dorfes Schmitten in die Kulturlandschaft sowie der Naherholungslandschaft mit ihrer Geräuschkulisse. Auch das ANU sei im Bericht vom 28. Juni 2011 gestützt auf den UVB 2010 zu Recht zum Schluss gekommen, dass die Um-

- 54 - fahrungsstrasse im Widerspruch zu den grundlegenden Zielen des Landschaftsschutzes stehe. In Bezug auf die weiteren Varianten für eine Südumfahrung kommt die ENHK gestützt auf ihre eigenen Feststellungen sowie auf die Resultate des Zusatzberichtes zum UVB 2010 vom März 2014 zum Ergebnis, dass sowohl die Variante Dezember 2010 (Variante 1) als auch die Variante August 2011 (Variante 2) sowie auch die Tunnelvariante Dezember 2011 (Variante 3) in gesamthafter Beurteilung, wie auch das Auflageprojekt 2010, eine schwerwiegende Beeinträchtigung im Sinne der formulierten Schutzziele darstellten. Alle drei Varianten für die Südumfahrung und das Auflageprojekt würden bezüglich der Schutzziele gewisse Vor- und Nachteile aufweisen. In der Summe führten aber all diese Varianten zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Landschaft und der Lebensräume im Sinne der Schutzziele. Bezüglich der Variante Ortsdurchfahrt mit Verkehrsmanagement führt die ENHK aus, dass diese Variante gemäss Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 besser abschneide als die geprüften Südumfahrungen. Auch bezüglich der formulierten Schutzziele sei diese Variante mit Abstand die schonendste. Zwar müsse bei einer Realisierung mit baulichen Auswirkungen im wertvolleren Baugebiet 0.3 und im geringer eingestuften Baugebiet 1 gerechnet werden. Die ENHK gehe aber davon aus, dass diese Eingriffe so geplant und ausgestaltet werden könnten, dass keine ortsbildprägenden und historisch wertvollen Bauten in ihrer Substanz beeinträchtigt würden. Alle anderen formulierten Schutzziele würden durch diese Variante nicht oder nur geringfügig beeinträchtigt. Die am Augenschein von den Vertretern des Kantons vorgetragenen Vorbehalte bezüglich dieser Variante seien aus Sicht der ENHK nicht überzeugend und die ENHK empfehle eine vertiefte Prüfung moderner Verkehrsführungstechnologien durch ausgewiesene und unabhängige Fachpersonen. Hinsichtlich der Nordumfahrung führt die ENHK sodann noch aus, dass diese auf einer grossen Strecke durch einen Tunnel führe und auch diese

- 55 - Variante mit störenden Landschaftseingriffen und Terrainveränderungen für die Portale, die Einschnitte und die Anschlüsse verbunden sei. Diese seien aber von geringerer Tragweite als bei der Südumfahrung, da sie in einem deutlich weniger empfindlichen Landschaftsausschnitt erfolgten. Zudem würden auch deutlich weniger geschützte oder schützenswerte Lebensräume tangiert. Da keine Plangrundlagen vorlägen, könne diesbezüglich keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden. Bezüglich der Schutzziele sei diese Variante aber deutlich positiv zu beurteilen. Mit dieser Variante könne erreicht werden, dass die zusammenhängende und wertvolle Kulturlandschaft südlich von Schmitten mit ihren Lebensräumen langfristig erhalten bleibe. Zusammenfassend beurteilt die ENHK sowohl das Auflageprojekt 2010 als auch alle zur Diskussion stehenden Varianten einer Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten als schwere Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft im Sinne der formulierten Schutzziele. Dabei erachtet die ENHK die festgestellte massive Beeinträchtigung durch die ökologische und landschaftliche Zerschneidung der Terrasse südlich von Schmitten und ihre Entwertung als Erholungsraum angesichts der im UVB aufgeführte Verkehrszahlen von durchschnittlich 1'500 Motorfahrzeugen pro Tag als absolut unverhältnismässig. Vor diesem Hintergrund

sowie im Sinne des in Art. 3 NHG formulierten allgemeinen Gebots zur ungeschmälernten Erhaltung des heimatlichen Landschafts- und Ortsbildes und des in Art. 18 NHG verankerten Schutzes von Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten, beantragt die ENHK, auf den Bau einer der im Gutachten besprochenen Varianten für eine Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten zu verzichten. Die Beschwerden sollten deshalb gutgeheissen und die Genehmigung des Bauvorhabens sowie die Rodungsbewilligung aufgehoben werden. Die ENHK empfiehlt zur bestmöglichen Schonung gemäss Art. 3 NHG, die Verkehrsprobleme von Schmitten unter Einbezug minimaler baulicher Massnahmen und unter Schonung der ortsbildrelevanten Bauten mit verkehrslenkenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassentrassée zu lösen,

- 56 - unter Einbezug neuester verkehrstechnischer Technologien und Möglichkeiten (differenzierte Verkehrsregelung). In zweiter Priorität empfiehlt die ENHK die Weiterführung der Planung einer Tunnelvariante Nord. 10.2. Während sich die Beschwerdeführer durch das Gutachten der ENHK zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 in ihrer Auffassung bestärkt fühlen, erachtet die Beschwerdegegnerin dieses als nicht gänzlich überzeugend. Zur Begründung bringt sie vor, dass ein minimaler Innerortsausbau mit Lichtsignalanlage weder für die Schmittner Bevölkerung noch für die Verkehrsteilnehmenden befriedigend sei, weshalb sie gegen eine solche Variante sei, auch wenn sie funktionierte. Dies zumal die Variante Innerortsausbau auch aus verkehrstechnischer Sicht ungenügend sei und eine Gefahrenstelle darstelle. Die Strasse sei deshalb den heutigen Anforderungen anzupassen, was mit dem von der ENHK empfohlenen Strassenausbau nicht oder nur ungenügend bewerkstelligt werden könne. Verkehrstechnisch und wirtschaftlich nachhaltig sei nur die offene Südumfahrung. Mit der Nordumfahrung habe sich die Beschwerdegegnerin ausführlich auseinandergesetzt. Die 1994 überarbeitete Variante des Projekts 1982 sei, da zu teuer, nicht in das Strassenbauprogramm aufgenommen und entsprechend auch nicht aufgelegt worden. Aus heutiger Sicht müsste die Nordumfahrung deutlich grossräumiger projektiert werden, um den angestrebten Nutzen einer Umfahrung zu erzielen. Bei der überarbeiteten Variante 1982 würden sich die beiden Portale heute im Dorfbereich befinden und die angrenzenden Wohnhäuser würden trotz Schutzmassnahmen von den dortigen Lärmemissionen stark betroffen. Somit wäre nur ein Teil der Bevölkerung Nutzniesser der damaligen Variante. Eine Nordumfahrung mit entsprechend verlängertem Tunnel, welcher den heutigen Sicherheitsanforderungen genüge, kostete mindestens Fr. 60'000'000.--, sehr viel im Vergleich zu den Fr. 17'000'000.-- für das Auflageprojekt. Im Bau und Betrieb kostete die Nordvariante ca. Faktor 8 mehr als das Auflageprojekt. Die Beschwerdegegnerin habe bereits 1994

- 57 - beschlossen, dass die Nordumfahrung mit Tunnel in absehbarer Zeit nicht finanzierbar und somit unverhältnismässig sei. Daran habe sich nichts geändert. Der Bau einer Nordumfahrung sei gestützt auf die strategischen Zielsetzungen beim Strassenbau und in Anbetracht des gesamten kantonalen Finanzbedarfs in absehbarer Zeit nicht finanzierbar und somit unverhältnismässig. Der diesbezüglichen Empfehlung der ENHK könne deshalb aus Sicht der Beschwerdegegnerin nicht beigepflichtet werden. Bezüglich des Auflageprojekts 2010 weist die Beschwerdegegnerin zunächst darauf hin, dass dieses mit verhältnismässig wenigen Kunstbauten und moderaten Geländeingriffen auskomme. Beim Anschluss West sei eine ca. 40 m lange Differenzmauer vorgesehen. Auf der Messmerhalde sei talseitig eine ca. 32 m lange Stützmauer erforderlich. Ebenfalls dort sei

bergseitig eine etwa gleich lange bepflanzte Stützkonstruktion mit Lärmschutzwand vorgesehen. Eine bepflanzte Stützkonstruktion von ca. 160 m Länge sei auch beim Osterhubel erforderlich. Bepflanzte Stützkonstruktionen integrierten sich erfahrungsgemäss gut in die Umgebung. Bei Projektbeginn könne eine bestehende Betonmauer sogar ersatzlos abgebrochen werden. Vom Profil 720.000 bis Projektende, mithin auf einer Strecke von über 1'500 m, komme das Projekt ohne weitere Kunstbauten aus. Aufgrund der Auflage, dass ein LBP vom TBA zu erarbeiten und umzusetzen sei, müssten die Kunstbauten in die topographische Situation eingebunden sowie qualitativ hochstehend und naturnah gestaltet werden. Das sorgfältige Ausbilden der Böschungen mit landschaftlichen Gestaltungselementen, wie sie in der unmittelbaren Wirkung anzutreffen seien, trage aufgrund der Erfahrungen bei anderen Projekten dazu bei, dass sich die neue Strassenanlage möglichst gut in die Landschaft einfüge. Das Mass der Beeinträchtigung könne folglich nicht undifferenziert als schwerwiegend beurteilt werden. Betreffend Beeinträchtigung des Ortsbildes lege der UVB nachvollziehbar dar, dass die einzige wahrnehmbare Beeinträchtigung durch die Umfahrungsstrasse beim Anblick von Westen zu erwarten sei. Die Dorfansicht von Süden und Osten werde durch die Strasse hingegen nicht wesentlich beeinflusst. Der

- 58 - Kirchhügel sei zudem heute schon überbaut und das Gebiet sei im fraglichen Bereich bereits heute von einer Elektrizitätsfreileitung und von Güterwegen beschnitten. Von der Realisierung der Umfahrungsstrasse sei zudem eine positive Auswirkung auf das innere Erscheinungsbild des Dorfes zu erwarten. In Bezug auf das Ortsbild könne nicht von einem schwerwiegenden Eingriff gesprochen werden, was die ENHK auch nicht behauptet habe. Die ENHK mache auf den im UVB erwähnten Verlust von 14'900 m² schützenswerter Vegetation aufmerksam, 60 % davon inventarisierte Trockenstandorte von nationaler und regionaler Bedeutung. Beim grossen Teil dieser 60 % handle es sich aber nicht um Trockenwiesen von nationaler Bedeutung. Als Trockenstandort von nationaler Bedeutung werde nur das 1.1 ha grosse Objekt Nr. 8480 Schmitten marginal tangiert. Der überwiegende Teil der betroffenen Trockenstandorte sei von regionaler Bedeutung. Für die Beanspruchung von Trockenstandorten sei vorgesehen, bis Bauende im Rahmen eines Vorranggebietes Realersatz zu schaffen. 11.1. Nachstehend ist somit zu prüfen, ob im konkreten Fall triftige Gründe vorliegen, um vom Gutachten der ENHK vom 29. Februar 2016 abzuweichen. Dabei gilt es – wie vorstehend dargelegt (vgl. E.9.3) – zu berücksichtigen, dass einem Gutachten der ENHK grosses Gewicht zukommt und vom Ergebnis der Begutachtung nur aus triftigen Gründen abgewichen werden darf, auch wenn der entscheidenden Behörde – wie hier – eine freie Beweiswürdigung zusteht. Dementsprechend können die Folgerungen und die Begründetheit des daraus resultierenden Antrags der ENHK auf Gutheissung der Beschwerden und Aufhebung des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, sowie der Rodungsbewilligung vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, grundsätzlich nur im beschränkten Rahmen gemäss den vorstehenden Ausführungen zur Bedeutung eines ENHK-Gutachtens geprüft werden.

- 59 - 11.2. In Bezug auf die Nordumfahrung Schmitten gilt es dabei zunächst festzuhalten, dass diese Variante von der Beschwerdegegnerin sowohl mit Planungsstand 1994 als auch mit entsprechend verlängertem Tunnel im Auswahlverfahren mangels Finanzierbarkeit bzw. infolge Unverhältnismässigkeit der Variante ausgeschlossen wurde. Entsprechende Pläne dieser Variante finden sich denn auch nicht bei den Akten. Wie

gesehen hat die Plan- genehmigungsbehörde bei ihrem Entscheid zwar eine umfassende Inter- essenabwägung vorzunehmen und dabei zu entscheiden, welcher der möglichen Varianten der Vorzug zu gewähren ist. Dabei darf sie aber Vari- anten, die mit erheblichen Nachteilen belastet sind, schon nach einer ers- ten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausschliessen (vgl. vorstehend E.6.4). Dies hat die Beschwerdegegnerin in Bezug auf die frag- liche Nordvariante getan, was – wie nachstehend dargestellt – nicht zu be- anstanden ist. Einerseits würden sich nämlich bei der Variante Nordumfah- rung mit Planungsstand 1994 die beiden Portale im Dorfbereich befinden und die angrenzenden Wohnhäuser würden trotz Schutzmassnahmen von den dortigen Lärmimmissionen stark betroffen. Mithin wäre nur ein Teil der Bevölkerung Nutzniesser dieser Variante. Im erläuternden Bericht zur Richtplananpassung des Amtes für Raumentwicklung (ARE) Graubünden vom 20. Oktober 2010 (Bg-act. 2 Beilage 16) wird zur Tunnelvariante Nord mit Planungsstand 1994 denn auch ausgeführt, dass diese Variante das Dorf zwar erheblich vom Durchgangsverkehr entlaste und dass sich die Wohnqualität verbessere. Die Nordumfahrung schone das Orts- und Land- schaftsbild, beeinträchtige aber im Osten und Westen die Wohnqualität durch Lärmimmissionen. Andererseits – und dies ist entscheidend – wäre die Nordvariante mit Planungsstand 1994 in der Erstellung mit Fr. 40'000'000.- - rund zweieinhalb Mal so teuer wie das Auflageprojekt 2010 mit Fr. 17'000'000.-- (gemäss Kostenvoranschlag vom November 2010 [vgl. Bg-act. 2 Beilage 3]). Zudem müsste der Tunnel mit Planungsstand 1994 – um die Entlastungswirkung der Nordumfahrung auf einen vergleichbaren Stand wie jene der Südumfahrung zu bringen – auch erheblich verlängert - 60 - werden, was die Kosten für eine Nordumfahrung gemäss erläuterndem Be- richt zur Richtplananpassung des ARE Graubünden vom 20. Oktober 2010 nochmals deutlich auf über Fr. 60'000'000.-- vergrössern würde (vgl. Bg- act. 2 Beilage 16 S. 11). Überdies verursachte die Nordvariante auch er- heblich höhere Unterhaltskosten als das Auflageprojekt 2010 (gemäss un- belegten Ausführungen der Beschwerdegegnerin in deren Stellungnahme vom 19. April 2016 betrügen die jährlich zu erwartenden Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt dieser Variante achtmal mehr als beim Auflageprojekt 2010). Diese höheren Unterhaltskosten sind bei der Interessenabwägung der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zufolge ge- nau so zu berücksichtigen wie die Investitionskosten; wie das Bundesge- richt zu Recht ausführt, erscheint es aus betriebswirtschaftlicher Sicht näm- lich geboten, möglichst alle während der Lebensdauer der Anlage anfallen- den Kosten zu berücksichtigen (BGE 137 II 266 E.4.3). Die Beschwerde- führer bemängeln, dass in Bezug auf die Nordumfahrung kein Kostenvor- anschlag, sondern nur Schätzungen vorlägen, weshalb die Nordumfahrung ökonomisch nicht mit den anderen Varianten verglichen werden könne. Dem hält die Beschwerdegegnerin indes zu Recht entgegen, dass ein se- riöser Kostenvergleich zwischen dem Auflageprojekt 2010 einerseits und der Nordumfahrung andererseits durchaus möglich sei, weil der Kanton Er- fahrungen habe mit Umfahrungstunnels und das TBA daher durchaus in der Lage sei, auch ohne Ausarbeiten eines detaillierten Projekts dieser Grössenordnung im Rahmen einer Variantenstudie verlässliche Kosten- schätzungen vorzunehmen. Dem ist beizupflichten, zumal die Kostenschät- zung der Nordumfahrung über Fr. 60'00'000.-- im Wesentlichen auf dem Projekt Nordumfahrung des Jahres 1982 basiert, für welches offenbar ein Kostenvoranschlag vorgelegen hat. Wenn die Beschwerdegegnerin vor diesem Hintergrund zum Schluss gekommen ist, dass sowohl die Nordva- riante mit Planungsstand 1994 als auch jene mit verlängertem Tunnel und entsprechend (noch) höheren Investitions- und Unterhaltskosten gestützt auf die

strategischen Zielsetzungen beim Strassenbau und in Anbetracht

- 61 - des gesamten kantonalen Finanzbedarfs in absehbarer Zeit nicht finanzierbar und somit unverhältnismässig ist und entsprechend die Nordvariante aus dem Auswahlverfahren ausgeschlossen hat, ist dies nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Dies zumal Art. 15 Abs. 1 StrG neben der Berücksichtigung umweltschutzrechtlicher Anliegen auch den haushälterischen Umgang mit Staatsmitteln (wirtschaftliche Projektierung und Erstellung von Kantonsstrassen) verlangt. Mithin handelt es sich bei den massiv höheren Investitions- und Unterhaltskosten um einen erheblichen Nachteil, welcher den Ausschluss der Nordvarianten aus dem Auswahlverfahren ohne Weiteres zu rechtfertigen vermag. Dementsprechend steht aber die Nordumfahrung im vorliegenden Verfahren nicht mehr zur Beurteilung, zumal die Beschwerdegegnerin im November 2010 auch den kantonalen Richtplan angepasst und dabei anstelle der bisher als Zwischenergebnis festgelegten Nordumfahrung (basierend auf dem Auflageprojekt aus dem Jahr 1982) die nun geplante Südumfahrung festgelegt hat. Selbst wenn die Nordumfahrung im vorliegenden Verfahrensstadium aber – entgegen der Auffassung des streitberufenen Gerichtes – noch zur Beurteilung stünde, gälte es doch zu Berücksichtigen, dass die ENHK in ihrer Beurteilung die Tatsache vollkommen unberücksichtigt gelassen hat, dass die Nordvariante mit entsprechend verlängertem Tunnel Investitionskosten von über Fr. 60'000'000.-- mit sich brächte, um die Entlastungswirkung der Nordumfahrung auf einen vergleichbaren Stand wie jene der Südumfahrung zu bringen. Dies ist rund dreieinhalb Mal mehr als das Auflageprojekt 2010 gemäss Kostenvoranschlag vom November 2010 (Bg-act. 2 Beilage 3) kosten würde. Vor diesem Hintergrund und weil auch die Unterhaltskosten dieser Variante, verglichen mit dem Auflageprojekt 2010, deutlich höher wären, erweist sich der diesbezügliche Antrag der ENHK, in zweiter Priorität die Planung einer Tunnelvariante Nord weiterzuführen, zwar in natur- und landschaftsschutzrechtlicher Hinsicht als nachvollziehbar; die mit dem Projekt verfolgten Ziele, mithin die Befreiung des Dorfes Schmitten vom Durchgangsverkehr und die Verbesserung der Bedingungen des Langsam-

- 62 - verkehrs, dürften damit aber kaum erreicht werden, ist es aufgrund der dargestellten Kostenfolgen doch kaum denkbar, dass die Beschwerdegegnerin die Planung einer Tunnelvariante Nord tatsächlich weiterführen würde, sofern die Realisierung des Auflageprojekts 2010 nicht möglich sein sollte. Viel wahrscheinlicher wäre wohl, dass in diesem Fall auf den Bau einer Umfahrungsstrasse in Schmitten gänzlich verzichtet würde. Wie gesehen ist das streitberufene Gericht aber ohnehin der Auffassung, dass sowohl die Nordvariante mit Planungsstand 1994 als auch jene mit verlängertem Tunnel und entsprechend (noch) höheren Investitions- und Unterhaltskosten von der Beschwerdegegnerin im Auswahlverfahren aufgrund der massiv höheren Investitions- und Unterhaltskosten zu Recht ausgeschlossen wurden und dass die Nordumfahrung dementsprechend im vorliegenden Verfahren nicht mehr zur Beurteilung steht. Folglich erübrigt sich auch die Erarbeitung eines Vorprojekts bzw. mindestens einer Studie für eine Nordumfahrung auf der Basis aktualisierter Verfahrensplanungsgrundsätze mit Schätzung der Bau- und Betriebskosten auf aktueller Kostenbasis durch das TBA, wie dies die Beschwerdeführer mit Stellungnahme vom 13. Januar 2014 (zum Protokoll der Instruktionsverhandlung vom 29. November 2013) beantragt haben. Der entsprechende Antrag der Beschwerdeführer ist somit abzuweisen. 11.3. Ihren primären Antrag, wonach auf den Bau einer Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten zu verzichten sei und die Verkehrsprobleme stattdessen mit verkehrslenkenden Massnahmen auf dem bestehenden

Strassentrasse zu lösen seien, begründet die ENHK einerseits mit der Feststellung, dass alle Varianten einer Südumfahrung eine schwere Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft im Sinne der formulierten Schutzziele mit sich brächten (vgl. hierzu nachstehend E.11.4) und andererseits die festgestellte massive Beeinträchtigung durch die Zerschneidung der Terrasse südlich von Schmitten und ihre Entwertung als Erholungsraum angesichts

- 63 - der durchschnittlich 1'500 Motorfahrzeugen pro Tag absolut unverhältnismässig sei (vgl. hierzu nachstehend E.11.5). 11.4. Bezüglich der von der ENHK festgestellten schweren Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft gilt es zunächst festzuhalten, dass grundsätzlich auch das streitberufene Gericht – unter Berücksichtigung der nachstehenden Ausführungen – der Auffassung ist, dass sowohl das Auflageprojekt 2010 als auch die weiteren geprüften Varianten einer Südumfahrung in Bezug auf die im Vordergrund stehenden Kriterien Landschaft und Lebensräume eine erhebliche Beeinträchtigung bilden. 11.4.1. Das Auflageprojekt 2010 zerschneidet eine weitgehend intakte und vielfältige Kulturlandschaft und ist lokal mit erheblichen Eingriffen ins Gelände verbunden. Auch wenn sich die Umfahrungsstrasse mit der gewählten Linienführung und einer entsprechenden Gestaltung der Böschungen streckenweise in die Landschaft einfügt und mit verhältnismässig wenig Kunstbauten auskommt, beeinträchtigt sie doch das Landschaftsbild und die Erlebnisqualität der Landschaft sowie die Erholungsqualität. Die Umfahrungsstrasse schmälert in Teilgebieten auch die Sicht auf das Ortsbild sowie die Wohnqualität in direkt betroffenen Gebieten. Demgegenüber verbessert sich durch das Auflageprojekt 2010 die Wohnqualität im Dorf, insbesondere bei Gebäuden entlang der heutigen Hauptstrasse. Die Ansicht des Dorfes wird insbesondere beim Anblick von Westen durch die Umfahrungsstrasse beeinträchtigt, indem der bisher offene Blick von der Strasse auf den Kirchhügel künftig durch die am Fusse des Kirchhügels verlaufende Strasse mitgeprägt wird, während die Ansicht des Dorfes durch die Umfahrungsstrasse beim Anblick von Süden und Osten nicht wesentlich beeinflusst wird. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass der Kirchhügel am westlichen Hang bereits heute mit Chalets und Einfamilienhäuser überbaut ist, was dessen Schutzwürdigkeit erheblich relativiert. Zudem ist das Gebiet im fraglichen Bereich bereits heute mit einer Elektrizitätsfreileitung und Güter-

- 64 - wegen in seiner Unversehrtheit beschnitten und vorbelastet. Auf der gegenüberliegenden Talseite liegen sodann keine Dörfer, von denen aus die Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten als störend empfunden werden könnte und auch aus Sicht der RhB-Linie tritt die Umfahrungsstrasse nicht als störend in Erscheinung (vgl. zu alledem ausführlich E.13.3). Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen vermag sich das Gericht aber insgesamt der Auffassung, wonach die betroffene Landschaft von der geplanten Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten (Auflageprojekt 2010) erheblich beeinträchtigt wird, grundsätzlich doch anzuschliessen. Diese Schlussfolgerung gilt auch in Bezug auf die drei weiteren Varianten einer Südumfahrung. Wie die ENHK in ihrem Gutachten vom 29. Februar 2016 nämlich nachvollziehbar und schlüssig darlegt, weisen alle drei Varianten für die Südumfahrung – wie auch das Auflageprojekt 2010 – bezüglich der Schutzziele gewisse Vor- und Nachteile auf. In der Summe führen jedoch all diese Varianten zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Landschaft und der Lebensräume im Sinne der Schutzziele (vgl. Gutachten der ENHK zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 S. 11 - 13). Dieser Auffassung

der ENHK ist – unter Vorbehalt der vorstehenden Ausführungen – beizupflichten. 11.4.2. Bezüglich des Kriteriums Lebensräume gilt es sodann zu beachten, dass der Bau der Umfahrungsstrasse Schmitten Süd die Belegung von ca. 1.5 ha schützenswerter Lebensräume zur Folge hat, davon ca. 60 % in Form von Trockenwiesen, 30 % in Form von trockenen Fettwiesen und 10 % in Form von Gebüsch und Lesesteinhaufen. Die Umfahrungsstrasse (Auflageprojekt 2010) wird unbestrittenermassen eine Störung der ökologischen Vernetzung zur Folge haben und die Auswirkungen der Anlage führen in ihrer Gesamtheit zu einer starken Beeinträchtigung ökologisch intakter Landschaftsräume. Auch die Beschwerdegegnerin hat im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, erkannt, dass das Auflageprojekt einen schwerwiegenden Eingriff in

- 65 - ökologisch intakte Lebens- und Landschaftsräume bedeutet und dass sich die Auswirkungen auf die Umwelt mit den im Auflageprojekt vorgesehenen Massnahmen nicht hinreichend kompensieren lassen. Gestützt auf diese Erkenntnis hat die Beschwerdegegnerin aufgezeigt, wie die grösstmögliche Schonung mit zusätzlichen Massnahmen, insbesondere mit den vom ANU in dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 zusätzlich vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen für die Vernetzung der Lebensräume, erreicht werden kann. Durch Akzept dieser vom ANU beantragten Auflagen hat sich die Beschwerdegegnerin verpflichtet, für die unstrittig bestehenden Eingriffe bestmögliche Schutz-, Wiederherstellung- oder ansonsten angemessene Ersatzmassnahmen zu leisten. Bei der weiteren Projektierung und der Realisierung des Auflageprojekts 2010 stellen zudem die UBB sowie der LBP sicher, dass die Anforderungen an die Nachhaltigkeit erfüllt und die Schonung der Umwelt bestmöglich gewährleistet wird. Es kann somit bezüglich des Kriteriums Lebensräume festgehalten werden, dass die Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten zwar unbestrittenermassen eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensräume darstellt; mit den vom ANU in dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 zusätzlich vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen für die Vernetzung der Lebensräume, welche von der Beschwerdegegnerin im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, übernommen wurden, wird gleichzeitig aber mittels Schutz-, Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung sichergestellt (vgl. zu alledem ausführlich E.13.3). 11.4.3. Die vorstehenden Ausführungen bezüglich der Kriterien Landschaft und Lebensräume mögen die Feststellung der ENHK, wonach sowohl das Auflageprojekt 2010 als auch die Varianten für eine Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten eine schwere Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft im Sinne der formulierten Schutzziele mit sich bringen, nicht zu entkräften, sondern höchstens ein wenig zu relativieren. Es bleibt

- 66 - aber grundsätzlich auch aus Sicht des Streitberufenen Gerichtes dabei, dass das Auflageprojekt 2010 und auch alle Varianten für eine Südumfahrung sowohl die Landschaft als auch die Lebensräume erheblich negativ beeinträchtigen. 11.5. Als zweite Begründung ihrer Anträge macht die ENHK geltend, dass die festgestellte massive Beeinträchtigung durch die Zerschneidung der Terrasse südlich von Schmitten und ihre Entwertung als Erholungsraum angesichts der durchschnittlich 1'500 Motorfahrzeugen pro Tag (inklusive 5 % Schwerverkehr und 10 % Motorräder) absolut unverhältnismässig sei. Diese Feststellung begründet die ENHK in ihrem Gutachten vom 29. Februar 2016 mit keinem Wort. Vielmehr hat sie im erwähnten Gutachten lediglich untersucht, ob die zur

Realisierung des Auflageprojekts notwendigen Eingriffe schwerwiegend sind oder nicht und ist dabei – wie gesehen – zum Schluss gekommen, dass dem so sei. Dieser Auffassung hat sich – unter gewissen Relativierungen – auch das streitberufene Gericht angeschlossen (vgl. vorstehend E.11.4.1 - 11.4.3). Unter diesen Umständen muss es aber zulässig sein, die Frage der Verhältnismässigkeit des Eingriffs in freier Beweiswürdigung zu beurteilen. Bei dieser Beurteilung gilt es zu berücksichtigen, dass die H417b Landwasserstrasse, welche Tiefencastel mit Davos verbindet, Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes ist. Der Durchgangsverkehr führt durch das Dorf Schmitten, wo die engen Platzverhältnisse zuweilen dazu führen, dass Balkone heruntergerissen und Gebäude beschädigt werden. Ein Kreuzen zweier Fahrzeuge ist nicht überall möglich. Aufgrund dieser engen Platzverhältnisse entstehen regelmässig Staus im Dorf. Dabei sind die Fussgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer dem Verkehr ohne Trottoir ungeschützt ausgesetzt. Dass diese Situation für Anwohner gefährlich und mit Problemen behaftet ist, liegt auf der Hand. Seit Jahren empfindet die Schmittner Bevölkerung den Durchgangsverkehr denn auch als enorme Belastung und fordert deshalb eine Umfahrung (vgl. die bei den Akten liegende "Petition Offene Umfah-

- 67 - rung Süd, Schmitten" [Bg-act. 3 Beilage 1]). Die Realisierung wurde indes verschiedentlich hinausgeschoben. Der durchschnittliche Verkehr (DTV) betrug in Schmitten im Jahr 2010 ca. 1'500 Motorfahrzeuge, wovon ca. 5 % Schwerverkehr und fast 10 % Motorräder waren. Trendmässig dürfte sich dieses Verkehrsaufkommen bis heute noch leicht erhöht haben und wird sich auch künftig noch weiter erhöhen (wenn auch minim; vgl. hierzu UVB vom November 2010 [Bg-act. 2 Beilage 13] S. 15 ff. Ziff. 5). Vor diesem Hintergrund ist das streitberufene Gericht – im Gegensatz zur ENHK – der Auffassung, dass die Verhältnismässigkeit bei der Realisierung des Auflageprojekts 2010 auf jeden Fall gewahrt ist. Der Innerortsausbau ist zwar gemäss dem Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 technisch möglich, führt aber – wie nachstehend dargestellt (vgl. E.12.3) – zu keinem befriedigenden und verkehrstechnisch nachhaltigen Ergebnis, weil er an den von der Bevölkerung und dem Durchgangsverkehr heute hinzunehmenden Beeinträchtigungen (Lärm, Erschütterungen, Gefahren für Leib und Leben, Beschädigungen von Infrastrukturen und Gebäuden) praktisch nichts ändert. Es stehen hier eben seitens der Bevölkerung und des Durchgangsverkehrs unter anderem hochwertige Güter wie Gesundheit oder Leib und Leben der Anwohner zur Diskussion. Insoweit ist das Abstellen der ENHK auf die Unverhältnismässigkeit der mit der Realisierung des Auflageprojekts 2010 verbundenen Schwere der Beeinträchtigung als schon fast zynisch zu bezeichnen. Zumindest liegen aber nach Auffassung des Gerichtes triftige Gründe vor, um diesbezüglich von der Beurteilung der ENHK, wonach die massive Beeinträchtigung durch die Zerschneidung der Terrasse südlich von Schmitten und ihre Entwertung als Erholungsraum angesichts der durchschnittlich 1'500 Motorfahrzeugen pro Tag absolut unverhältnismässig ist, abweichen zu dürfen. 11.6. Nach dem vorstehend Gesagten bestehen aus Sicht des Gerichtes triftige Gründe, welche im Sinne der dargelegten Rechtsprechung erlauben, vom

- 68 - Gutachten der ENHK zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 sowie den darin enthaltenen Empfehlungen und Anträgen abzuweichen und unter Abwägung aller erheblichen in Frage stehenden Interessen für und gegen das Auflageprojekt 2010 eine Interessenabwägung vorzunehmen. 12.1. Bevor im Folgenden

zu prüfen ist, ob und inwieweit das Interesse an der Realisierung des Auflageprojekts 2010 im Vergleich zu den entgegenstehenden Interessen überwiegt (vgl. nachstehend E.13), gilt es zunächst die Frage zu klären, ob die Beschwerdegegnerin das Auflageprojekt 2010 unter Berücksichtigung der heutigen Beweislage zu Recht nach wie vor als zweckmässigste Lösung erachtet oder ob sich unter Berücksichtigung sämtlicher bei den Akten liegenden Unterlagen entweder eine alternative Südumfahrungsvariante (Varianten 1 - 3) oder aber die Variante Innerortsausbau (Variante 4) als zweckmässiger erweist. Nicht zu beanstanden ist – wie vorstehend bereits erläutert – dass die Beschwerdegegnerin die Variante Nordumfahrung sowohl mit Planungsstand 1994 als auch mit entsprechend verlängertem Tunnel im Auswahlverfahren mangels Finanzierbarkeit ausgeschlossen hat. Wie dargestellt handelt es sich bei den erheblich höheren Investitions- und Unterhaltskosten nämlich um einen erheblichen Nachteil, welcher den Ausschluss dieser Variante aus dem Auswahlverfahren ohne Weiteres zu rechtfertigen vermag. Statt Wiederholungen kann auf die vorstehende Erwägung 11.2. verwiesen werden. 12.2. Nachstehend gilt es somit die Frage zu klären, ob sich die Beschwerdegegnerin unter Berücksichtigung der heutigen Beweislage zu Recht für die Realisation des Auflageprojekts 2010 entschieden hat. Dazu gilt es zunächst einen Vergleich des Auflageprojekts 2010 mit den geprüften Alternativen für eine Südumfahrung vorzunehmen.

- 69 - 12.2.1. Das TBA hat in der im Hinblick auf die Instruktionsverhandlung vom 29. November 2013 erstellten Dokumentation vom November 2013 eine Gegenüberstellung des Auflageprojekts 2010 mit den drei Varianten einer Südumfahrung vorgenommen und ist dabei zum Schluss gelangt, dass sich das Auflageprojekt 2010 aus Sicht des Kantons nach wie vor als beste Lösung zur Umfahrung von Schmitten und zur Entlastung der verkehrsgeplagten Anwohner erweise. Beim Kriterium Verkehr unterschieden sich die Südvarianten vom Auflageprojekt 2010 nur unwesentlich. Alle vier Linienführungen seien in Bezug auf Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik als gleichwertig zu beurteilen. Beim Kriterium Realisierung und Betrieb weise das Auflageprojekt 2010 gegenüber den anderen Südvarianten Vorteile auf. Die Investitionskosten lägen bei den Varianten um die Faktoren 1.3 bis 2.9 höher, während die Faktoren bei den Betriebs- und Unterhaltskosten 1.3 bis 3.1 betrügen. Zudem seien beim Auflageprojekt 2010 die technischen Risiken am geringsten. Beim Kriterium Umwelt zeige sich, dass die beiden offenen, südlicheren Varianten gegenüber dem Auflageprojekt 2010 klar schlechter abschnitten. Sie beeinträchtigten beim Schmittnertobel Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung und durchtrennten die südliche Terrasse von Schmitten. Demgegenüber folge die Linienführung des Auflageprojekts 2010 dem Gelände und verlaufe entlang der südlichen Bauzonengrenze. Die Tunnelvariante Süd weise bezüglich Umwelt Vorteile auf, da sie den Bereich Osterhubel unterfahre und damit weniger Lärmmissionen verursache und weniger Land beanspruche. Allerdings dürfe nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Tunnelvariante hinsichtlich Materialbilanz klar negativ beurteilt werden müsse. 12.2.2. Auch im Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 wurden die drei Varianten einer Südumfahrung zum Auflageprojekt 2010 untersucht und dem Auflageprojekt 2010 gegenübergestellt. Dabei wurden die wichtigsten Umweltauswirkungen in den Bereichen Siedlung (Wohnqualität, Ortsbild), Landschaft (Landwirtschaft, Erholung, Landschaftsbild), Lebensräume

- 70 - (Schützenswerte Lebensräume, Fauna und Vernetzung), Wald, Lärm (Ortsdurchfahrt, Einzelgebäude), Boden (Versiegelung, Fruchtfolgeflächen) und Bauphase (Materialbilanz

und Deponie, Baulärm) beurteilt. Die Beurteilung weist, verglichen mit der Dokumentation des TBA vom November 2013, bloss geringe Abweichungen auf. Beim Umweltbereich Siedlung schneiden die offenen Umfahrungsvarianten leicht besser ab, während die Tunnelvariante deutlich besser abschneidet. Vorteilhaft ins Gewicht fallen bei den offenen Varianten insbesondere die grössere Entfernung zum Siedlungsgebiet, während die Tunnelvariante insbesondere der Wohnqualität beim Osterhubel und auf dem Welsch Acher zugute komme. Beim Umweltbereich Landschaft seien die Auswirkungen der offenen Umfahrungsvarianten im Vergleich zum Auflageprojekt 2010 vor allem wegen der exponierten Linienführung grösser. Die Tunnelvariante wirke sich im Vergleich zum Auflageprojekt positiv auf die Landschaft aus. Insbesondere könne durch die Untertunnelung des Osterhubels ein Teil der landschaftlich attraktiven Geländeterrasse im heutigen Zustand erhalten bleiben. Beim Umweltbereich Lebensräume schneide die offene Umfahrungsvariante Dezember 2010 (Variante 1) deutlich schlechter ab als das Auflageprojekt 2010, während die offene Umfahrungsvariante August 2011 (Variante 2) leicht besser abschneide als das Auflageprojekt 2010. Deutliche Vorteile gegenüber dem Auflageprojekt 2010 besitze die Tunnelvariante Süd, weil die Wiesenlandschaft auf ca. 650 m Länge von der Strasse unberührt bleibe und dadurch durchlässig für Wild- und Kleintiere sei. Bezüglich der beanspruchten Waldfläche schneide das Auflageprojekt 2010 und die Tunnelvariante Süd etwa gleich ab, während die offenen Umfahrungsvarianten mehr Waldfläche beanspruchten und damit schlechter abschnitten. Beim Umweltbereich Lärm wirkten sich sowohl das Auflageprojekt als auch die drei Varianten einer Südumfahrung sehr positiv auf die Ortsdurchfahrt aus. Bei der Lärmeinwirkung auf Einzelgebäude seien das Auflageprojekt 2010 und die Varianten in Bezug auf die Einhaltung der Planungswerte nahezu ebenbürtig. Hinsichtlich des Umweltbereichs Boden lägen die Vorteile bei

- 71 - der Tunnelvariante Süd. Auch die Umfahrungsvariante August 2011 (Variante 2) schneide mit einer als Folge der langen Brücke geringeren Versiegelung leicht besser ab als das Auflageprojekt 2010 und die offene Umfahrungsvariante Dezember 2010 (Variante 1). Beim Umweltbereich Bauphase seien das Auflageprojekt und die offenen Umfahrungsvarianten nahezu ebenbürtig. Die Tunnelvariante schneide wegen der ungünstigeren Materialbilanz eindeutig schlechter ab als das Auflageprojekt 2010 (vgl. dazu auch die tabellarische Übersicht auf S. 41 des Zusatzberichts zum UVB 2010 vom März 2014). 12.2.3. Das ANU ist in seiner Stellungnahme vom 6. Mai 2014 zum Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 zum Schluss gelangt, dass per se alle Varianten – ebenso wie das Auflageprojekt 2010 – jeweils gewisse Vor- und Nachteile aufwiesen. Allerdings könne aus umweltrechtlicher Sicht keine Variante eindeutig bevorzugt werden. Infolgedessen seien in der Beurteilung des ANU sowohl das Auflageprojekt 2010 als auch die Varianten einer Südumfahrung einer Interessenabwägung durch die zuständige Behörde zugänglich. 12.2.4. Auch die ENHK kam in ihrer vergleichenden Beurteilung der drei Varianten einer Südumfahrung mit dem Auflageprojekt 2010 gestützt auf den Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 sowie auf eigene Feststellungen zum Ergebnis, dass alle drei Varianten für die Südumfahrung und auch das Auflageprojekt bezüglich der definierten Schutzziele (vgl. vorstehend E.10.1) gewisse Vor- und Nachteile aufwiesen. In der Summe führten jedoch all diese Varianten zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Landschaft und der Lebensräume im Sinne der Schutzziele (vgl. ENHK-Gutachten zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmittens Süd vom 29. Februar 2016 S. 13).

- 72 - 12.2.5. Das streitberufene Gericht vermag sich der Auffassung der Fachstellen (ANU und ENHK) anzuschliessen, wonach jede der drei Varianten einer Südumfahrung – wie auch das Auflageprojekt 2010 – ihre Vor- und Nachteile hat. Aus umweltrechtlicher Sicht dürften die Vorteile unter Berücksichtigung sämtlicher Kriterien bei der Tunnelvariante Süd (Variante 3) liegen, weist sie doch in den Umweltbereichen Siedlung, Landschaft und Lebensräume Vorteile gegenüber den offenen Linienführungen auf. Negativ ins Gewicht fällt bei der Tunnelvariante indes die ungünstige Materialbilanz. Bei separater Betrachtung der offenen Linienführungen sind die Varianten Dezember 2010 (Variante 1) und August 2011 (Variante 2) und das Auflageprojekt 2010 aus umweltrechtlicher Sicht in etwa gleichwertig zu betrachten, mit leichten Vorteilen für das Auflageprojekt 2010, weil die Einsehbarkeit der Strasse im Bereich Schmittnerbach und Osterhubel durch die geländenahe Linienführung im Unterschied zu den exponierteren südlichen Varianten reduziert werden kann. Beim Kriterium Verkehr unterscheiden sich die drei Südvarianten sodann nur unwesentlich vom Auflageprojekt 2010, während das Auflageprojekt 2010 beim Kriterium Realisierung und Betrieb gegenüber den anderen Südvarianten – insbesondere gegenüber der Tunnelvariante Süd – gewichtige Vorteile aufweist. Wenn die Beschwerdegegnerin sich vor diesem Hintergrund für das Auflageprojekt 2010 entschieden hat, ist dies in keiner Weise zu beanstanden. Insbesondere hat die Beschwerdegegnerin damit ihr planerisches Ermessen nicht überschritten, hat sie doch von mehreren, in etwa gleichwertigen Varianten diejenige ausgewählt, welche die meisten Vorteile bietet. Das Gericht hat zwar die volle Überprüfungsbefugnis. Indessen gebietet der durch Art. 2 Abs. 3 RPG den Planungsträgern zuerkannte Ermessensspielraum eine gewisse Zurückhaltung. Der Planungsbehörde steht beim Variantenentscheid ein Ermessensspielraum offen, in den das Gericht nur mit Zurückhaltung und nur bei Vorliegen triftiger Gründe eingreift. Der Nachweis, dass die Planungsbehörde sich für eine zweckmässige Lösung entschieden hat – was die Beschwerdegegnerin nach dem vorstehend Gesagten getan hat

- 73 - – muss genügen, auch wenn sich weitere, ebenso zweckmässige Lösungen denken liessen (vgl. vorstehend E.6.4. in fine). Dementsprechend hat sich die Beschwerdegegnerin auch unter Berücksichtigung der heutigen Beweislage zu Recht für das Auflageprojekt 2010 und gegen die drei Varianten einer Südumfahrung entschieden. 12.3. Weiter ist zu prüfen, ob die Beschwerdegegnerin (neben den geprüften Varianten einer Südumfahrung) – wiederum unter Berücksichtigung der heutigen Beweislage – auch die Variante Innerortsausbau zu Recht als weniger zweckmässig als das Auflageprojekt 2010 beurteilt hat. 12.3.1. Am 15. Februar 2017 beauftragte der Instruktionsrichter die Erb + Partner Ingenieurbüro AG mit der Erstellung eines Fachgutachtens über die technische Möglichkeit und die Geeignetheit einer intelligenten verkehrsgesteuerten Lichtsignalanlage als Pfortneranlage an den Ortseinfahrten und einer Lichtsignalanlage-Sicherung an den Einmündungen in die Ortsdurchfahrt in Schmitten. Im entsprechenden Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 kommen die Gutachter im Wesentlichen zum Schluss, dass eine Ortsdurchfahrt mit Engpasssteuerung technisch möglich sei. Aufgrund der äusserst beschränkten Platzverhältnisse, der vielen Einflüsse und der voraussichtlich sehr beschränkten Betriebszeit (nur wenige Tage und Stundengruppen im Jahr) sei eine Lichtsignalanlage mit wechselseitigem Verkehrsregime und LED-Verkehrszeichen, welche die jeweils anstehende Lastrichtung für den Schwerverkehr sichtbar machten, Orientierung schüfen und bei geringem Verkehr zusätzlich Warnhinweise

absetzen könnten, die einfachste und zweckmässigste Lösung. Die Engpasssteuerung könne in drei unterschiedlichen Eskalationsstufen betrieben werden: Bei Stufe 1 (inaktiv) sei die Engpasssteuerung aufgrund der geringen Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile deaktiviert. Überschreite der Personen- und Schwerverkehr eine gewisse parametrierbare Schwelle,

- 74 - würden bei Stufe 2 (Warn- und Hinweisfunktion) im gesamten Steuerungsperimeter abschnittsweise Hinweise auf entgegenkommende Schwerverkehrsfahrzeuge angezeigt, welche sich an den wenigen Kreuzungsmöglichkeiten orientierten. Die Erkennung des Schwerverkehrs erfolge mittels Laser (oder ähnlich) an ausgewählten Standorten. Die Signalisation eines Abschnitts erfolge nach dem first-come – first-serve Prinzip. Erreiche die Verkehrsmenge einen weiteren Schwellenwert, werde die Lichtsignalanlage in Betrieb genommen (Stufe 3; LSA-Wechselbetrieb). Im Wechsel bekomme jede Fahrtrichtung die Fahrtfreigabe; in diesem Fall werde nicht grün, sondern gelbblinken angezeigt, weil die Fahrzeuglenker mit Querverkehr oder anderen Behinderungen rechnen müssten. Zwischen den Freigabephasen folge jeweils eine Räumungsphase, welche mittels Fahrzeugklassifizierung in ihrer zeitlichen Ausdehnung anhand der Fahrzeugkategorie dynamisiert werden solle. Wichtiges Element sei die Zeitanzeige bis zum Phasenwechsel an allen Orten mit Anzeigemitteln, so dass die Fahrzeuglenker stets über den Prozess informiert seien; dies trage zur Akzeptanz bei. Der öffentliche Verkehr werde durch Ausstattung der Postautos mit einem Leitsystem bevorzugt behandelt und für die Bevorzugung von Rettungsfahrzeugen sei die Schaltung einer Notfallphase (alle Zufahrten rot) vorgesehen. Die grössten prognostizierten Verkehrsmengen träten in der Abendspitze auf (im ungünstigsten Fall bis zu 350 Fahrzeuge pro Stunde im Querschnitt). Für die Räumzeiten werde jeweils der ungünstigste Fall, d.h. 110 Sekunden (Räumzeit Postauto oder Sattelzug resp. Lastzug) anstatt der ca. 70 Sekunden, angenommen. Die Auslastung der Steuerung betrage 91 %, die mittleren Wartezeiten rund 200 Sekunden und die Rückstaulängen sollten 150 m in 95 % aller Fälle nicht überschreiten. Die maximale Wartezeit betrage im ungünstigsten Fall 270 Sekunden. Die Wahrscheinlichkeit des Auftretens dieser maximalen Wartezeit sei indes während bloss 5 h im Jahr sehr gross. Es könne aber nicht ausgeschlossen werden, dass es auch darüber hinaus einmal zu einer solch hohen Wartezeit kommen könne. Unter günstigen Verhältnissen seien mittlere Warte-

- 75 - zeiten von 120 Sekunden oder weniger möglich. Eine zuverlässige Prognose, wie oft solche günstigen Verhältnisse vorkämen, sei nicht möglich, da es zu viele Variablen gebe (Monat, Tageszeit, Verkehrszusammensetzung, effektiv gewählter Schwellenwert, Verkehrsprognoseberechnungen des Systems etc.). Die Kosten für die Erstellung einer derartigen Anlage betrügen ca. Fr. 1'250'000.--. 12.3.2. Die Beschwerdeführer haben sich in ihren Stellungnahmen zum erwähnten Fachgutachten und dessen Ergänzung jeweils den Ausführungen der Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 angeschlossen. Diese führten im Wesentlichen aus, dass das Konzept der Engpasssteuerung eine einfache, zweckmässige und geeignete Lösung darstelle und optimal auf die Gemeinde Schmiten zugeschnitten sei. Weiter wiesen sie drauf hin, dass die Engpasssteuerung während der meisten Zeit inaktiv bleibe oder im Modus der Warn- und Hinweisfunktionen ohne Wartezeiten an den Lichtsignalen betrieben werde, weil die Engpasssteuerung gemäss Gutachter erst ab 200 Fahrzeugen pro Stunde in Betrieb zu nehmen sei. Bei durchschnittlichem Tagesverkehr erreiche keine einzige Stunde des Tages diesen Wert. Dies dürfte höchstens im Juli und August während einigen

Stunden pro Tag der Fall sein. Zudem sei mit der maximalen Wartezeit nur äusserst selten zu rechnen und auch die mittlere Wartezeit werde nur selten auftreten. Die Engpasssteuerung sei sehr viel wirtschaftlicher als die geplante Südvariante und dieser auch aus volkswirtschaftlicher, landschafts-, natur- und ortsbildschützerischer Sicht überlegen. Die Südumfahrung greife weit gravierender ins Ortsbild ein als die Engpasssteuerung. Die geringfügige und reversible Veränderung des Ortsbildes durch die Engpasssteuerung wiege gegenüber der schweren Beeinträchtigung der Lebensräume der Kulturlandschaft durch die Südumfahrung zweifellos leicht.

- 76 - 12.3.3. Die Beschwerdegegnerin bemängelt in ihren Stellungnahmen zum Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 im Wesentlichen, dass sich das Gutachten nicht über die Geeignetheit der Engpasssteuerung äussere. Die vorgeschlagene Engpasssteuerung sei, gemessen an den an diese gestellten Anforderungen sowie aus verkehrsrechtlicher Sicht, mit zahlreichen, teilweise schwerwiegenden Mängeln oder Unzulänglichkeiten behaftet. Nur die wenigsten Anforderungen bzw. Ziele erreichten einen zufriedenstellenden Erfüllungsgrad. So sei die Tauglichkeit von rechtlich unverbindlichen Wechselverkehrszeichen LED mit Zeitanzeigen fraglich, bedingten diese doch die freiwillige Beachtung und Befolgung. Weiter sei die maximale Wartezeit von ca. 270 Sekunden gemäss VSS-Norm 640 023a völlig ungenügend und die Gutachter könnten weder in Bezug auf die mittlere Wartezeit noch in Bezug auf die maximale Wartezeit verlässliche Prognosen machen. Zudem könne auch Gegenverkehr während des LSA-Betriebs nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Durch die teilweise wochenlangen Betriebspausen könne überdies kaum eine Vertrautheit mit dem System aufgebaut werden. Schliesslich hätten die 18 teilweise in dichter Folge aufgestellten Signale auch eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Ortsbildes zur Folge und es sei fraglich, ob entlang der engräumigen Durchfahrt Schmitten überhaupt geeignete Standorte für die Signale vorhanden seien. Die Engpasssteuerung sei für das Dorf Schmitten als ungeeignet zu beurteilen. Sie sei zwar wirtschaftlicher als die Südumfahrung, löse aber weder die Probleme des Kantons noch jene der Gemeinde Schmitten. Eine verkehrstechnisch sinnvolle und wirtschaftlich tragbare Lösung biete nur die offene Strassenführung südlich von Schmitten. 12.3.4. Bei der Beurteilung der Frage, ob die Variante Innerortsausbau zweckmässiger ist als das Auflageprojekt 2010, gilt es aus Sicht des streitberufenen Gerichtes insbesondere zu berücksichtigen, welche Ziele mit dem Auflage-

- 77 - projekt 2010 verfolgt werden. Dies sind neben dem primären Ziel der Befreiung des Dorfes Schmitten vom Durchgangsverkehr insbesondere die Reduktion des Lärms, die Verbesserung der Bedingungen des Langsamverkehrs bzw. des Fussgängerschutzes, die Verhinderung regelmässiger Staus im Dorf sowie die Vermeidung von durch den Verkehr (Lastwagen und Busse) verursachter Gebäudeschäden. Diese Ziele können mit der Variante Innerortsausbau – wie nachstehend dargestellt – nicht erreicht werden, auch wenn eine Ortsdurchfahrt Schmitten mit Engpasssteuerung gemäss Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 technisch grundsätzlich möglich ist. Zunächst gilt es festzuhalten, dass mit der Variante Innerortsausbau das primäre Ziel, welches mit dem Auflageprojekt 2010 verfolgt wird, nämlich das Dorf Schmitten vom Durchgangsverkehr zu befreien, nicht im Geringsten erreicht wird. Die Variante Innerortsausbau ändert nämlich nichts an der Tatsache, dass täglich mehr als 1'500 Motorfahrzeuge das Dorf Schmitten mit seinen

zahlreichen Engstellen durchfahren. Mithin werden die Gebäude entlang der Innerortsstrecke auch weiterhin mit den Auswirkungen des Durchgangsverkehrs belastet und die mit dem Durchgangsverkehr zusammenhängende Gefahr für den Langsamverkehr bleibt ebenfalls – wenn auch allenfalls leicht minimiert – bestehen. Selbst wenn die Immissionen infolge kontinuierlicher Ortsdurchfahrt ohne Brems- und Beschleunigungs- resp. Rangiermanöver leicht abnehmen sollten, wie dies von den Fachgutachtern angenommen wird, bleibt es dabei, dass die an die Innerortsstrecke angrenzenden Liegenschaften nach wie vor erheblichen Lärm- und Erschütterungsimmis- sionen ausgesetzt sind. Dieses Problem lässt sich mit der Variante Innerorts- ausbau nicht lösen; nur mit einer Umfahrung wird der überwiegende Teil der Bevölkerung von Schmitten vom Durchgangsverkehr und von den da- mit zusammenhängenden Immissionen entlastet. Weiter gilt es zu beach- ten, dass die Engpasssteuerung gemäss den Empfehlungen der Gutachter sinnvollerweise erst bei einem Schwellenwert von 100 Fahrzeugen pro

- 78 - Stunde pro Richtung (Querschnittsbelastung von 200 Fahrzeugen pro Stunde) eingeschaltet wird (vgl. Gutachten vom 27. Juni 2017 S. 19). Eine Überschreitung dieses Schwellenwerts ist gemäss Statistik der Verkehrs- messstelle Nr. 663 (siehe Beilage 1 zum Gutachten vom 27. Juni 2017) nur selten zu erwarten. Der Schwellenwert dürfte vor allem im Juli und August während höchstens weniger Stunden pro Tag erreicht oder überschritten werden. Dementsprechend bleibt aber die Engpasssteuerung während der meisten Zeit inaktiv (Stufe 1) oder wird im Modus der Warn- und Hinweis- funktion (Stufe 2) betrieben. Dies bedeutet, dass sich – mit Ausnahme ei- niger weniger Stunden während der Hochsaison im Sommer, während de- nen das System im LSA-Wechselbetrieb (Stufe 3) läuft – gegenüber der heutigen Situation nicht viel verändert. Im Gegenteil wird das Ortsbild von Schmitten durch die Engpasssteuerung, welche gemäss ergänztem Fach- gutachten vom 12. Oktober 2017 18 teilweise in dichter Folge aufgestellte Signale vorsieht, erheblich beeinträchtigt. Von einer sanften Einbindung ins Ortsbild kann dabei nach Auffassung des Gerichtes – entgegen den Aus- führungen der Gutachter – keine Rede sein. Zudem führen die teilweise langen Betriebspausen der Engpasssteuerung auch dazu, dass die An- wohner keine Vertrautheit mit dem System aufbauen können. Des Weiteren ist eine vollständige Vermeidung von Begegnungen von schweren Fahr- zeugen (Lastwagen, Reiseautos, Postautos, Fahrzeuge mit Anhänger) un- tereinander oder auch mit Personenwagen – wenn überhaupt – nur im LSA-Wechselbetrieb (Stufe 3) möglich, wie die Gutachter selber einräumen (vgl. Ergänzungsgutachten vom 12. Oktober 2017 S. 23). Wie gesehen bleibt aber die Engpasssteuerung während der meisten Zeit inaktiv (Stufe 1) oder wird im Modus der Warn- und Hinweisfunktion (Stufe 2) betrieben, während der LSA-Wechselbetrieb mangels Überschreitung der massgebli- chen Schwellenwerte nur sehr selten zur Anwendung gelangt. Dement- sprechend lässt sich mit der vorgeschlagenen Engpasssteuerung eine Be- gegnung von schweren Fahrzeugen untereinander oder mit Personenwa- gen – wenn überhaupt – nur äusserst selten vermeiden. Würde man die

- 79 - massgeblichen Schwellenwerte tiefer festlegen, hätte dies zur Folge, dass die Verkehrsteilnehmer häufiger die mit dem LSA-Wechselbetrieb einher- gehenden Wartezeiten in Kauf nehmen müssten. Diese betragen gemäss Gutachten im günstigsten Fall rund 120 Sekunden, im Mittel rund 200 Se- kunden und im ungünstigsten Fall 270 Sekunden. Unabhängig davon, ob die VSS Norm 640 023a ("Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbar- keit – Knoten mit Lichtsignalen") hier analog anwendbar ist, wie dies von der Beschwerdegegnerin geltend gemacht wird, werden solch lange War-

tezeiten (im Mittel über drei Minuten) von den Verkehrsteilnehmer negativ bewertet und erhöhen notorisch das Risiko von Rotlichtmissachtungen. Zudem weisen selbst die Fachgutachter darauf hin, dass eine verlässliche Prognose, wie oft günstige Verhältnisse vorkommen, aufgrund zu vieler Variablen (Monat, Tageszeit, Verkehrszusammensetzung, effektiv gewählter Schwellenwert, Verkehrsprognoseberechnungen des Systems, etc.) nicht möglich sei. Überdies bestehen auch ungelöste Probleme im Zusammenhang mit der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Postauto) sowie mit der ungehinderten Durchfahrt bzw. Erreichbarkeit von Notfallfahrzeugen. Einerseits können sich nämlich durch die Bevorzugung der Postautos die Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmer unter Umständen massiv erhöhen und andererseits geht aus dem Gutachten – obschon die Auslösung zum optimalen Zeitpunkt die Grundvoraussetzung für die ungehinderte Durchfahrt von Notfallfahrzeugen ist – nicht hervor, wie der richtige Zeitpunkt für die Auslösung der Notfallphase zu ermitteln ist. Schliesslich weist die Beschwerdegegnerin zu Recht darauf hin, dass die dynamische Vortrittssignalisierung mittels LED-Wechselsignalen sowie die Zeitanzeigen nicht alltäglich sind und zu Unklarheiten und Fehlverhalten führen können. Dies hat für die Gemeinde Schmitthen mit insgesamt acht Zufahrten in die Kantonsstrasse und diversen privaten Parkplätzen in besonderem Masse zu gelten. Die Fachgutachter können eine negative Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aufgrund falscher Erwartungshaltungen der Verkehrsteilnehmer und aufgrund der unverbindlichen Wechselverkehrszeichen

- 80 - denn auch nicht ausschliessen (vgl. Gutachten vom 27. Juni 2017 S. 17). Unter Berücksichtigung all dieser Gegebenheiten lässt sich zusammenfassend festhalten, dass die Variante Ortsdurchfahrt Schmitthen mit Engpasssteuerung gemäss dem Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitthen – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 einschliesslich dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 zwar technisch grundsätzlich möglich ist, gemäss den zutreffenden Ausführungen der Beschwerdegegnerin aber zu keinem befriedigenden und verkehrstechnisch nachhaltigen Ergebnis führt, weil diese Variante an den von der Bevölkerung und dem Durchgangsverkehr heute hinzunehmenden Beeinträchtigungen (Lärm, Erschütterungen, Gefahren für Leib und Leben, Beschädigungen von Infrastrukturen und Gebäuden) praktisch nichts ändert. An diesem Ergebnis vermag die Tatsache, dass die vorgeschlagene Engpasssteuerung in wirtschaftlicher Hinsicht vorteilhafter abschneidet als das Auflageprojekt 2010, nichts zu ändern, weil mit der Variante Innerortsausbau die mit dem Auflageprojekt 2010 verfolgten Ziele – wie gesehen – nicht erreicht werden können. Dementsprechend hat die Beschwerdegegnerin der Variante Innerortsausbau auch unter Berücksichtigung der heutigen Beweislage zu Recht das Auflageprojekt 2010 vorgezogen, mit welchem die definierten Ziele klar besser erreicht werden können. 13.1. Zu prüfen bleibt, ob und inwieweit im vorliegenden Fall das Interesse an der Realisierung des Auflageprojekts 2010 im Vergleich zu den entgegenstehenden Interessen überwiegt. Dabei gilt es in Erinnerung zu rufen, dass das Schutzkonzept des NHG zwischen dem einfachen (minimalen) Schutz von Art. 3 NHG und dem verstärkten (qualifizierten) Schutz von Art. 6 NHG unterscheidet. Da durch das Auflageprojekt 2010 keine Inventarobjekte von nationaler Bedeutung nach Art. 5 NHG direkt betroffen sind, welche den qualifizierten Schutz von Art. 6 NHG geniessen, steht der Projektperimeter des Auflageprojekts 2010 unter dem Schutzbereich von Art. 3 NHG. Dieser verlangt keinen absoluten Schutz der Landschaft, sondern "nur", dass das

- 81 - heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. Während Art. 6 NHG nur eine eingeschränkte Interessenabwägung zulässt, ist nach Art. 3 NHG eine umfassende Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen. Dementsprechend ist auch bei schwerwiegenden Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Kulturlandschaften eine Bewilligungserteilung möglich, wenn sich im Rahmen der Interessenabwägung das Eingriffsinteresse als höher erweist als das Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft (vgl. vorstehend E.8.2).

13.2. Bei der Landwasserstrasse handelt es sich um eine Durchgangsstrasse von gesamtschweizerischer Bedeutung im Sinne von Art. 82 Abs. 2 BV. Der Bund kann selber Normen bestimmen, welche Durchgangsstrassen für den Verkehr offen bleiben müssen. Dies hat er in der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) getan und dabei unter anderem auch die Landwasserstrasse 417 (Thusis - Sils im Domleschg - Tiefencastel - Surava - Wiesen - Davos) als Durchgangsstrasse bezeichnet. Daraus erhellt, dass die Landwasserstrasse für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig ist (vgl. Art. 1 Durchgangsstrassenverordnung i.V.m. Art. 2 Abs. 1 lit. a des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01]). Wie die Beschwerdegegnerin zu Recht ausführt sind die Sicherheitsanforderungen an solche Anlagen hoch. Der im Rahmen des Handlungsprogramms des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr ("Via sicura") geschaffene und im Jahr 2013 in Kraft getretene Art. 6a SVG verlangt, dass Bund, Kantone und Gemeinden bei der Planung sowie dem Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung tragen. Die Massnahmen zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur orientieren sich daran, dass Ausgestaltung, Betrieb und Unterhalt einer Strasse nicht die Ursache für Verkehrsunfälle bilden dürfen. Im Mit-

- 82 - telpunkt stehen hier die systematische Erfassung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen (vgl. Botschaft des Bundesrates zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010, S. 8447 ff, 8465). Gemäss der von der Beschwerdegegnerin mit deren Stellungnahme vom 19. April 2016 zum ENHK-Gutachten vom 29. Februar 2016 eingereichten Unfallauswertung Schmitten innerorts registrierte die Kantonspolizei vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2015 21 Unfälle in Schmitten, bei denen drei Personen leicht verletzt wurden. Auch wenn die Landwasserstrasse in Schmitten damit keinen eigentlichen Unfallschwerpunkt bildet, ist die Innerortsdurchfahrt aus verkehrstechnischer Sicht doch ungenügend und eine Gefahrenstelle, wovon sich das streitberufene Gericht auch anlässlich des Augenscheins vom 23. Oktober 2013 überzeugen konnte. Eine Anpassung der Strasseninfrastruktur der Landwasserstrasse im Bereich Schmitten an die heutigen Anforderungen ist deshalb in verkehrstechnischer Hinsicht erforderlich. Weil die Strasse innerorts auf dem bestehenden Trasse nicht sicher und normgerecht ausbaubar ist (vgl. vorstehend E.12.3) und eine Nordumfahrung von Schmitten aus wirtschaftlicher Sicht unverhältnismässig ist (vgl. vorstehend E.11.2), ist das konkrete Eingriffsinteresse durch das Auflageprojekt 2010 in den Lebensraum und die Kulturlandschaft südlich von Schmitten als von nationaler Bedeutung zu betrachten. Im Lichte dieser Ausführungen ist denn auch die Standortgebundenheit des Auflageprojekts 2010 gegeben. Hinzu kommt das kantonale und regionale Interesse an einer sicheren und leistungsfähigen Erschliessung der Talschaften in Graubünden sowie die privaten Interessen der seit Jahren geplagten

Dorfbevölkerung an einer Entlastung des Dorfes vom Durchgangsverkehr. Der Durchgangsverkehr für das Dorf Schmitten führt sowohl für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch für den Strassenverkehr selber zu unhaltbaren Zuständen. Mit der Zunahme des Verkehrs, den immer breiter werdenden Fahrzeugen und den immer grösseren Schwerverkehrslasten wurde der Durchgangsverkehr mit dem damit

- 83 - einhergehenden Lärm, den Abgasen und den Erschütterungen für die Bevölkerung von Schmitten immer unerträglicher. Das Kreuzen ist nur beschränkt möglich und der Durchgangsverkehr behindert sich zuweilen auch selbst durch die engen Platzverhältnisse zwischen den Häusern. Die Entlastung des Dorfes Schmitten vom Durchgangsverkehr stellt denn auch ein lang ersehnter und breit unterstützter Wunsch der Dorfbevölkerung dar (vgl. die bei den Akten liegende "Petition Offene Umfahrung Süd, Schmitten" [Bg-act. 3 Beilage 1]). Insbesondere das Interesse der Eigentümer von Liegenschaften, welche unmittelbar an die Ortsdurchfahrt angrenzen, wiegt dabei schwer, zumal Eingänge und enge Zufahrten direkt zur Hauptstrasse führen. Ein Innerortsausbau – mit oder ohne verkehrslenkende Massnahmen – wird für sie zu keinem befriedigenden und verkehrstechnisch nachhaltigen Ergebnis führen. Ein solches ist indes mit dem Auflageprojekt 2010 zu erreichen, trägt dieses doch zur Befreiung des Dorfes Schmitten vom Durchgangsverkehr bei und verbessert dadurch die Verkehrssicherheit der ansässigen Bevölkerung entlang der Durchgangsstrasse. Durch die Entlastung des Innerortsbereichs als Folge der deutlichen Verkehrsreduktion steigt auch die Lebens- und Wohnqualität in diesem Dorfteil. Die Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen wird einen wesentlichen Beitrag zu einem gesunden Wohnumfeld der Bevölkerung im Dorfkern leisten. Die Verkehrs-entlastung innerorts dürfte auch positive Auswirkungen auf das gesellschaftliche Leben in Schmitten haben, wenn der Strassenraum wieder verstärkt die Funktion eines Aufenthalts- und Begegnungsraums erfüllen kann. Insgesamt ist somit von der Realisierung des Auflageprojekts 2010 eine positive Auswirkung auf das innere Erscheinungsbild des Dorfes Schmitten zu erwarten. 13.3. Diesen öffentlichen nationalen, kantonalen und regionalen sowie privaten Interessen der Anwohner an der Realisierung des Auflageprojekts 2010 stehen das Interessen an einer ungeschmälerter Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft südlich von Schmitten sowie die privaten

- 84 - Interessen der vom Auflageprojekt 2010 betroffenen Anwohner entgegen. Es ist unbestritten, dass das Auflageprojekt 2010 selbst bei grösstmöglicher Rücksichtnahme die Grundsätze zur Erhaltung von Natur, Landschaft und Ortsbild tangiert und das Orts- und Landschaftsbild sowie ökologisch intakte Lebensräume beeinträchtigt. Sowohl im UVB vom November 2010 (Bg-act. 2 Beilage 13) einschliesslich dessen Ergänzung vom März 2014 als auch im Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 (Bg-act. 2 Beilage 2) sowie auch im ENHK-Gutachten zur Umfahrungsstrasse Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 sind die Projektauswirkungen auf die Lebens- und Landschaftsräume beschrieben. Auch die Beschwerdegegnerin hat im angefochtenen Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, erkannt, dass das Auflageprojekt einen schwerwiegenden Eingriff in ökologisch intakte Lebens- und Landschaftsräume bedeutet und dass sich die Auswirkungen auf die Umwelt mit den im Auflageprojekt vorgesehenen Massnahmen nicht hinreichend kompensieren lassen. Gestützt auf dieses Erkenntnis hat die Beschwerdegegnerin aufgezeigt, wie die grösstmögliche Schonung mit zusätzlichen Massnahmen, insbesondere mit den vom ANU in dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni

2011 zusätzlich vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen für die Vernetzung der Lebensräume (Bg-act. 3 Beilage 2 S. 11 und 19 - 21), erreicht werden kann (vgl. S. 24 - 28 des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011). Durch Akzept dieser vom ANU beantragten Auflagen (vgl. Dispositiv des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Ziff. A./2. ["Umweltrechtliche Auflagen"]) hat sich die Beschwerdegegnerin in Nachachtung von Art. 18 NHG verpflichtet, für die unstrittig bestehenden Eingriffe bestmögliche Schutz-, Wiederherstellung- oder ansonsten angemessene Ersatzmassnahmen zu leisten. Zudem stellen bei der weiteren Projektierung und Realisierung des Auflageprojekts 2010 die UBB (vgl. Dispositiv des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Ziff. A./2.2) sowie der LBP (vgl. Dispositiv des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Ziff. A./2.3) sicher, dass die Anforderungen an die Nachhaltigkeit (Art. 73 BV, Art. 2 Abs. 1 StrG) erfüllt und die Schonung der Umwelt sowie die Wirtschaftlichkeit (Art. 3 Abs. 1 NHG und Art. 15 StrG) bestmöglich beachtet werden. Das Auflageprojekt 2010 beeinträchtigt zwar unbestrittenermassen Trockenwiesen von nationaler und regionaler Bedeutung; eine vollständige Kompensation mittels Schaffung eines Vorranggebiets (unterstützt durch den LBP) ist aber möglich und die notwendigen Flächen hierfür sind in der Gemeinde Schmitten verfügbar. Die Gemeinde hat sich diesbezüglich denn auch verpflichtet, ein Vorranggebiet im Waldareal auszuscheiden (vgl. Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2] S. 9 f.). Des Weiteren gilt es zu berücksichtigen, dass für die Beanspruchung von ca. 1.1 ha Waldfläche Ersatz geleistet werden kann (vgl. Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2] S. 12) und dass der Verlust von Kulturlandflächen von ca. 2 ha durch die angepasste Ausbildung von Böschungen in Grenzen gehalten werden kann (vgl. Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2] S. 16). Zudem wird auch der Mindestbestand an Fruchtfolgeflächen von 6'300 ha, welchen der Kanton Graubünden gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) sichern muss, durch den Verlust von knapp 1 ha Fruchtfolgeflächen in Schmitten nicht gefährdet, betrug der FFF-Bestand im Kanton Graubünden per Ende 2017 doch 7'069 ha und damit deutlich mehr als die geforderten 6'300 ha (Quelle: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/dvs/are/dienstleistungen/grundlagen/Seiten/Fruchtfolgeflaechen.aspx> [zuletzt besucht am 4. September 2018]). Es kann somit bezüglich des Kriteriums Lebensräume festgehalten werden, dass die Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten zwar unbestrittenermassen eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensräume mit sich bringt; mit den vom ANU in dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 zusätzlich vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen für die Vernetzung der Lebensräume kann gleichzeitig aber auch bestmögliche Schutz-, Wiederherstellung- oder ansonsten angemessene Ersatzmassnahmen geleistet werden. Wie gesehen beeinträchtigt das Auflageprojekt 2010 neben den Lebensräumen selbst bei grösstmöglicher Rücksichtnahme auch das Orts- und Landschaftsbild. So schmälert die Umfahrungsstrasse in Teilgebieten die Sicht auf das Ortsbild sowie auch die Wohnqualität in direkt betroffenen Gebieten. Demgegenüber verbessert sich die Wohnqualität im Dorf, insbesondere bei Gebäuden entlang der heutigen Hauptstrasse. Die Ansicht des Dorfes wird insbesondere beim Anblick von Westen durch die Umfahrungsstrasse beeinträchtigt, indem der bisher offene Blick von der Strasse auf den Kirchhügel

- 85 -

- 86 -

künftig durch die am Fusse des Kirchhügels verlaufende Strasse mitgeprägt wird; demgegenüber wird die Ansicht des Dorfes durch die Umfahrungsstrasse beim Anblick von Süden und Osten – wie das Gericht anlässlich des Augenscheins vom 23. Oktober 2013 feststellen konnte – nicht wesentlich beeinflusst. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass der Kirchhügel am westlichen Hang bereits heute mit Chalets und Einfamilienhäusern überbaut ist, was dessen Schutzwürdigkeit erheblich relativiert. Des Weiteren hat der erwähnte Augenschein auch gezeigt, dass das fragliche Gebiet südlich von Schmitten bereits heute sowohl von einer Elektrizitätsfreileitung als auch von mehreren Güterwegen in seiner Unversehrtheit beschnitten und dementsprechend bereits heute vorbelastet ist. Mithin bestehen infolge dieser Güterwege sowie der Elektrizitätsfreileitung bereits heute störende Eingriffe in die Landschaft. Überdies gilt es aus Sicht des Gerichtes auch zu berücksichtigen, dass auf der gegenüberliegenden Talseite keine Dörfer liegen, von denen aus die Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten als störend empfunden werden könnte. Und schliesslich tritt die Umfahrungsstrasse – obschon einige Abschnitte der Umfahrung von der Bahnlinie aus sichtbar sein werden – auch aus Sicht der RhB-Linie nicht als störend in Erscheinung; dies zumal sich die RhB-Linie in einer anderen Geländekammer in 400 bis 500 m Entfernung (Luftlinie) ca. 200 m unterhalb des Trassees der Umfahrungsstrasse befindet und die Bahnlinie bei

- 87 - den betroffenen Abschnitten nicht parallel zum Trasse der Umfahrung verläuft, weshalb die Bahnreisenden diese Teile der Umfahrung kaum wahrnehmen dürften (vgl. dazu der erläuternde Bericht zur Richtplananpassung des ARE Graubünden vom 20. Oktober 2010 [Bg-act. 2 Beilage 16] S. 15). Bezüglich Lärm gilt es sodann festzuhalten, dass die Beschwerdegegnerin zwar – entgegen dem Antrag des ANU (vgl. Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2] S. 13) – auf den Einbau eines Belags mit der Belagskorrektur von unter 0 Dezibel verzichtet hat (vgl. Dispositiv des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Ziff. A./2.5); dies ist jedoch nicht zu beanstanden, zumal die Beschwerdegegnerin beim Vorliegen triftiger Gründe von den Anträgen des ANU abweichen kann (vgl. UVP-Handbuch Modul 1, Rechtliche Grundlagen, BAFU 2009, S. 9 Ziff. 3.4 [abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch> > Themen > Umweltverträglichkeitsprüfung > UVP-Handbuch {zuletzt besucht am 4. September 2018}]) und vorliegend solche wichtigen Gründe vorliegen. Die Beschwerdegegnerin hat nämlich bereits im angefochtenen Beschluss darauf hingewiesen, dass die Lebensdauer des vom ANU gewünschten Belags gegenüber dem geplanten Belag wesentlich geringer sei und zudem der Lärmschutzeffekt bedeutend schneller abnehme (vgl. Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, E.I./B.2.4). Weil es sich beim vorgesehenen Belag überdies bereits um einen lärmarmen Belag handelt und die im Rahmen der UVP errechnete Lärmbelastung im Bereich der Parzelle 200 deutlich unter den Planungswerten liegt (vgl. UVB vom November 2010 [Bg-act. 2 Beilage 13] Ziff. 6.6.2 lit. h), ist es nicht zu beanstanden, dass die Beschwerdegegnerin auf den Einbau eines Lärmschutzbelags verzichtet hat. Schliesslich gilt es auch zu berücksichtigen, dass die kantonalen Fachstellen ANU und Denkmalpflege, denen aufgrund ihrer besonderen Sachkunde als Umweltschutzfachinstanz bzw. Instanz für Denkmalpflege des Kantons erhebliches Gewicht zukommt (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E.5), dem Auflageprojekt 2010 – trotz der unbestrittenenmassen bestehenden erheb-

- 88 - lichen Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild sowie intakte Lebens- räume – unter Auflagen zugestimmt haben (vgl. der Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011 [Bg-act. 3 Beilage 2] sowie die Stellungnahme der Denkmalpflege vom 22. November 2010 [Bg-act. 2 Beilage 7]). 13.4. In umfassender Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen kommt das Gericht in Übereinstim- mung mit der Beschwerdegegnerin zum Schluss, dass das öffentliche na- tionale, kantonale und regionale sowie das private Interesse der Anwohner an der Realisierung des Auflageprojekts 2010 höher zu gewichten ist, als das Interesse an einer ungeschmälernten Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft südlich von Schmitten sowie der privaten Interessen der vom Auflageprojekt 2010 betroffenen Anwohner; dies, zumal Kultur- landschaften mit Ackerterrassen, Hecken und Trockenstandorten, wie man sie in Schmitten vorfindet, nicht einmalig sind, sondern das Albulatal gene- rell und die weiteren Terrassendörfer Lenz/Lantsch, Brienz/Brinzauls und Alvaneu/Alvagni im Speziellen prägen. Das Gericht misst im Rahmen der Interessenabwägung der Erhöhung der Wohnqualität im Dorfzentrum und der Aufwertung des inneren Ortsbildes ein grösseres Gewicht bei als den unbestrittenermassen bestehenden negativen Einflüssen des Strassen- bauvorhabens. Zudem ist das Gericht der Überzeugung, dass sich aus heutiger Sicht die für das Dorf und die Dorfentwicklung bestehenden Nach- teile nur mittels Realisierung einer Umfahrungsstrasse südlich von Schmit- ten beheben lassen. Der angefochtene Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, erweist sich somit im Ergebnis als rech- tens, was zu dessen Bestätigung und zur Abweisung der dagegen erhobe- nen Beschwerde führt. 14.1. Gemäss Art. 73 Abs. 1 VRG hat im Rechtsmittelverfahren in der Regel die unterliegende Partei die Kosten zu tragen. Vorliegend gilt es indes zu berücksichtigen, dass die Beschwerdegegnerin zumindest teilweise ein

- 89 - Verschulden am vorliegenden Verfahren trägt, hat sie ihren Entscheid doch – wie vorstehend dargestellt – aufgrund einer ungenügenden Beurteilungs- grundlage gefällt. Das angerufene Gericht musste im verwaltungsgerichtli- chen Beschwerdeverfahren nachholen, was die Beschwerdegegnerin un- terlassen hat. Vor diesem Hintergrund war die Erhebung der Beschwerde durch die Beschwerdeführer im damaligen Zeitpunkt gerechtfertigt, lagen doch zum damaligen Zeitpunkt noch kaum Unterlagen vor, welche eine Be- urteilung bezüglich der allfälligen Varianten zum Auflageprojekt ermöglichen hätten (vgl. vorstehend E.6.5). Diese Tatsache sowie der Verfahrensaus- gang rechtfertigen es, die Gerichtskosten je zur Hälfte der Beschwerdegeg- nerin und den Beschwerdeführern – letzteren unter solidarischer Haftung (vgl. Art. 72 Abs. 2 VRG) – aufzuerlegen. 14.2. Aufgrund der Tatsache, dass die Beschwerdegegnerin ihren Entscheid vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, aufgrund einer ungenügenden Beurteilungsgrundlage gefällt hat, sah sich das streitberufene Gericht unter anderem veranlasst, ein Fachgutachten über die technische Möglichkeit und die Geeignetheit einer intelligenten verkehrsgesteuerten Lichtsignalan- lage als Pfortneranlage an den Ortseinfahrten und einer Lichtsignalanlage- Sicherung an den Einmündungen in die Ortsdurchfahrt in Schmitten einzu- holen. Weil die vertiefte Variantenprüfung aber spätestens auf Stufe der Plangenehmigung hätte erfolgen sollen, sind die Kosten des Fachgutach- tens Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 in- klusive dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 in der Höhe von Fr. 20'385.80 dem Kanton Graubünden (Regierung) aufzuerlegen (vgl. auch VGU R 11 119 und R 11 120 vom 3. Juli 2018 E.16.2). 14.3. Weil die Einreichung der Beschwerde im damaligen Zeitpunkt – wie gese- hen – gerechtfertigt war, haben die Beschwerdeführer auch Anspruch auf eine aussergerichtliche Entschädigung, welche ihnen von der Beschwer-

degegnerin zu bezahlen ist. Der beschwerdeführerische Rechtsanwalt lic.

- 90 - iur. Armin Linder hat am 13. März 2018 eine Kostennote in der Höhe von gesamthaft Fr. 46'854.30 eingereicht. Diese setzt sich zusammen aus einem Honorar von Fr. 41'593.50 für 154.05 Arbeitsstunden à Fr. 270.--, 3 % Kleinspesen (= Fr. 1'247.80), Fahrspesen von Fr. 550.80 und 8 % MWST (bis 31. Dezember 2017) von Fr. 40'333.-- (= Fr. 3'226.65) bzw. 7.7 % MWST (ab 1. Januar 2018) von Fr. 3'059.10 (= Fr. 235.55). Der gesamthaft geltend gemachte Arbeitsaufwand von rund 154 Arbeitsstunden erscheint dem Gericht angesichts der Bedeutung und Komplexität der Streitsache sowie der Dauer des vorliegenden Verfahrens angemessen. Hingegen kann nicht von einem Stundenansatz von Fr. 270.-- ausgegangen werden, da Rechtsanwalt lic. iur. Armin Linder keine Honorarvereinbarung eingereicht hat. Vielmehr ist der Stundenansatz gemäss der Praxis des Verwaltungsgerichtes bei unterlassener Einreichung einer Honorarvereinbarung auf den Mittelwert des in Art. 3 Abs. 1 der Verordnung über die Bemessung des Honorars der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte (HV; BR 310.250) festgelegten Tarifrahmens von Fr. 210.-- bis Fr. 270.-- pro Stunde, mithin auf Fr. 240.-- pro Stunde herabzusetzen (vgl. VGU S 18 14 vom 17. April 2018 E.5c, S 15 107 vom 17. August 2017 E.9b). Daran vermag die Tatsache, dass Rechtsanwalt lic. iur. Armin Linder gemäss seinem Schreiben vom 13. März 2018 mit den Beschwerdeführern mündlich eine Honorierung nach Aufwand zu einem Stundenansatz von Fr. 280.-- zuzüglich Barauslagen, Fahrspesen und MWST vereinbart hat, nichts zu ändern, verlangt Art. 4 Abs. 1 HV doch explizit, dass die Parteien zu Beginn des Verfahrens eine vollständige, unterschriebene Honorarvereinbarung einzureichen haben. Dies hat der beschwerdeführerische Rechtsvertreter nicht getan, weshalb der Stundenansatz praxisgemäss auf Fr. 240.-- herabzusetzen ist. Folglich ergibt sich eine aussergerichtliche Entschädigung von insgesamt Fr. 41'714.35 (154.05 Arbeitsstunden à Fr. 240.-- [= Fr. 36'972.--] zuzüglich 3 % Spesen [= Fr. 1'109.15] und Fahrkosten [= Fr. 550.80] sowie 8 % MWST [bis 31. Dezember 2017] von Fr. 35'912.75 [= Fr. 2'873.--] bzw. 7.7 % MWST (ab 1. Januar 2018) von Fr. 2'719.20 [= Fr. 209.40]). In

- 91 - diesem Umfang hat die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführer aussergerichtlich zu entschädigen. Bund, Kanton und Gemeinden sowie mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen wird gemäss Art. 78 Abs. 2 VRG in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen, wenn sie in ihrem amtlichen Wirkungskreis obsiegen. Davon abzuweichen besteht vorliegend kein Anlass, weshalb der materiell obsiegenden Beschwerdegegnerin keine Parteientschädigung zusteht. Demnach erkennt das Gericht:

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