

GR_GERICHTE R 2011 119 vom 3. Juli 2018

GR Gerichte, 2018-07-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_R_2011_119

FR: GR_GERICHTE R 2011 119 du 3 juillet 2018

IT: GR_GERICHTE R 2011 119 del 3 luglio 2018

Regeste

Genehmigung Umfahrung | Strassen-, Wasserbau

Erwägungen

E. 5

Am 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, erteilte das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden (BVFD) die Bewilligung zur Rodung von 11'336 m² Waldareal zwecks Realisierung des Projekts Umfahrung Schmit- ten Süd im öffentlichen und privaten Wald, Territorium der Gemeinde Schmitten unter Auflagen und Bedingungen. Die dagegen erhobene Ein- sprache des WWF, der Pro Natura und der SL-FP wies das BVFD ab.

E. 6

Am 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, genehmigte die Regierung das aufgrund der Einsprachen und Stellungnahmen abgeänderte Auflagepro- jekt für die Korrektur der Landwasserstrasse Bauabschnitt Umfahrung Schmitten Süd unter Auflagen und der Erteilung spezialrechtlicher Bewilli- gungen (Abwasserbeseitigung gemäss Art. 7 GSchG; Überdecken von Fliessgewässern gemäss Art. 38 Abs. 2 lit. b GSchG; Feststellung des Vor- - 4 - liegens der Hecken- und Feldgehölzbeseitigungsbewilligung gemäss Art. 2 Abs. 4 KWaG). Unter anderem verfügte die Regierung, dass die im UVB und im Baugesuch enthaltenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt und Verminderung der Umweltbelastung vollumfänglich umzusetzen seien. Die Umweltbaubegleitung (UBB) habe die getroffenen Massnahmen zu doku- mentieren und in einem Schlussbericht dem Amt für Natur und Umwelt (ANU) zuzustellen. Das Tiefbauamt Graubünden (TBA) habe im Benehmen mit dem ANU, der Gemeinde und weiteren kantonalen Stellen den land- schaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zu erarbeiten und umzusetzen. Die Massnahmen für den Lärmschutz seien durch die UBB zu überwachen. Auf den Einbau eines lärmarmen Asphaltbelags von unter 0 dB werde aus Wirt- schaftlichkeitsüberlegungen verzichtet. Allenfalls seien für die Gebäude auf Parzellen 53 und 54 Massnahmen zur Emissionsbegrenzung zu treffen. Die Massnahmen für die Luftreinhaltung seien durch die UBB zu überwachen. Das TBA sei anzuweisen, die verkehrstechnischen Fragen mit der Arbeits- gemeinschaft für Wanderwege (BAW), der Kantonspolizei Graubünden (KAPO) und dem Amt für Jagd und Fischerei (AJF) zu lösen. Die Einspra- che des WWF, der Pro Natura und der SL-FP wies die Regierung ab. Be- gründend führte die Regierung im Wesentlichen aus, dass es sich beim Auflageprojekt 2010 um jene Variante handle, welche von den drei denk- baren Varianten für eine Südumfahrung unter dem Gesichtspunkt von Kos- ten und Nutzen am besten abschneide. Die Entlastungswirkung der Sü- dumfahrung sei innerorts grösser als bei der Nordumfahrung. Ansonsten müsste der Tunnel der Nordumfahrung mit entsprechenden Kostenfolgen erheblich verlängert werden. In Bezug auf Natur und Landschaft habe jede

geprüfte Linienführung Vor- und Nachteile in verschiedenen Bereichen. In Berücksichtigung der Hauptkriterien Verkehr, Umwelt und Wirtschaftlichkeit schneide das Auflageprojekt 2010 jedoch am besten ab. Eine Interessen- abwägung sei zulässig. Die Regierung messe der Erhöhung der Wohnqua- lität im geschützten Dorfzentrum und der Aufwertung des inneren Ortsbil- des ein grösseres Gewicht zu als den negativen Einflüssen des Strassen- bauvorhabens.

- 5 -

E. 7

Dagegen erhoben Pro Natura, die SL-FP und der WWF (nachfolgend Be- schwerdeführer) am 28. November 2011 Beschwerde an das Verwaltungs- gericht des Kantons Graubünden (Beschwerdeverfahren R 11 119) mit fol- genden Anträgen: "1. Der Regierungsbeschluss vom 25./26. Oktober 2011 sei vollumfänglich aufzu- heben. 2. Die Streitsache sei zur Beweisergänzung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die Beweisergänzung soll zum Gegenstand haben: ■ Einholung eines unabhängigen Ingenieurs-Gutachtens zur Machbarkeit der Süd-Variante mit teilweiser Untertunnelung sowie zur Variante Ortsdurch- fahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage[;] ■ Ergänzung des UVB nach Vorliegen der Ergebnisse der zusätzlichen Ab- klärungen[;] ■ Beurteilung des angepassten und ergänzten UVB durch eine verwaltungs- unabhängige Instanz[;] ■ Einholung eines Gutachtens bei der ENHK nach Art. 8 NHG[.] 3. Die Regierung habe gestützt auf die erfolgte Beweisergänzung eine neue aus- gewogene Interessenabwägung und Beurteilung vorzunehmen und neu zu ent- scheiden. 4. Dieses Beschwerdeverfahren sei mit dem Beschwerdeverfahren gegen die De- partementsverfügung vom 18. Oktober 2011, mitgeteilt am 26. Oktober 2011, zu vereinigen. 5. Unter gerichtlicher und aussergerichtlicher Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Kantons Graubünden." Begründend führten die Beschwerdeführer im Wesentlichen aus, dass die Regierung die erforderlichen zusätzlichen Abklärungen hinsichtlich einer umweltschonenderen Lösung pflichtwidrig unterlassen habe. Zudem seien bei der Güterabwägung durch die Regierung wichtige öffentliche Interes- sen wie die Tatsache, dass das Dorf Schmitten im Perimeter des Parc Ela liege, vergessen gegangen. Die von der Regierung vorgenommene Güter- abwägung sei nicht vertretbar und unrechtmässig, weil die Südumfahrung einen äusserst schweren Eingriff in das Landschaftsbild und in Teilgebieten auch in das Ortsbild zur Folge habe. Das Projekt stehe im Widerspruch zu den grundlegenden Zielen des Landschaftsschutzes.

E. 7.1

Die Beschwerdeführer machen geltend, die Beschwerdegegnerin habe sich mit den verschiedenen Varianten zum Auflageprojekt (insbesondere mit der Südumfahrung mit teilweiser Untertaglegung und der Variante In- nerortsausbau) nur ungenügend auseinandergesetzt und damit ihre Prü- fungspflicht hinsichtlich umweltschonender Varianten verletzt. Der Sach- verhalt sei unrichtig resp. unvollständig festgestellt worden.

E. 7.2

Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass allein das Auflagepro- jekt 2010 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 zweckmässiger-

- 31 - weise 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.

E. 7.3

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.

E. 7.4

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 NHG (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 ers-

- 32 - ten 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

Projekt- gesuch alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt und bundesrechtskon- form 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; Ur- teile des Bundesgerichtes 1C_556/2013, 1C_558/2013, 1C_562/2013 vom 21. September 2016 E.5.2, 1C_108/2014, 1C_110/2014 vom 23. Septem- ber 2014 E.4.3, 1C_648/2013 vom 4. Februar 2014 E.4.1; Urteile des Bun- desverwaltungsgerichtes 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 Ermessens- entscheid, 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).

E. 7.5

Im vorliegenden Fall bemängeln die Beschwerdeführer zu Recht, dass die Beschwerdegegnerin ihren Genehmigungsentscheid vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, aufgrund einer ungenügenden Beurteilungsgrund- lage gefällt hat. Vor diesem Hintergrund musste das angerufene Gericht im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren – obschon es grundsätz- lich nach dem vorstehend Gesagten nicht Aufgabe des Gerichtes ist, ein aufwändiges Beweisverfahren bezüglich allfälliger Alternativvarianten durchzuführen – nachholen, was die Beschwerdegegnerin unterlassen hat,

- 33 - nämlich die Durchführung eines Augenscheins und einer Instruktionsver- handlung, die Einholung von zusätzlichen Unterlagen bezüglich allfälliger Varianten zum Auflageprojekt sowie die Einholung eines ENHK-Gutach- tens 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 Beschwerde- verfahren hätte aus Sicht des Gerichtes auch die Möglichkeit bestanden, die Beschwerden nach Durchführung eines ein- bzw. zweifachen Schriften- wechsels gutzuheissen, die angefochtenen Entscheide 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 er- scheint aber die Einreichung der Beschwerden durch die Beschwerdefüh- rer gerechtfertigt, lagen doch zum damaligen Zeitpunkt noch kaum Unter- lagen 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.16). Nach dem vom Gericht durchgeführten um- fangreichen Beweisverfahren mit der Möglichkeit zur Stellungnahme ist der Sachverhalt mittlerweile aber ausreichend abgeklärt, was von den Be- schwerdeführern denn auch nicht (mehr) bestritten wird. Mit den bei den Akten liegenden Unterlagen lässt sich insbesondere auch die Frage beur- teilen, 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.13).

- 34 -

E. 8

Ebenfalls am 28. November 2011 erhoben die Beschwerdeführer gegen die Verfügung des BVFD vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, Be-

- 6 - schwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden (Beschwerdeverfahren R 11 120) mit folgenden Anträgen: "1. Der [recte: Die] Verfügung vom 18./26. Oktober 2011 sei vollumfänglich aufzuheben und an die Vorinstanz zurückzuweisen. 2. Die Rodungsangelegenheit sei nach Vorliegen der Beweisergänzung und Neuurteilung des Umfahrungsprojekts durch die Regierung ebenfalls erneut zu entscheiden. 3. Die Beweisergänzung gemäss der Beschwerde gegen den Regierungsbeschluss sei auch der Neuurteilung durch das BVF zugrunde zu legen, nämlich a) ein unabhängiges Ingenieurs-Gutachtens zur Machbarkeit der Süd-Variante mit teilweiser Untertunnelung sowie zur Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage[;] b) Ergänzung des UVB nach Vorliegen der Ergebnisse der zusätzlichen Abklärungen[;] c) Beurteilung des angepassten und ergänzten UVB durch eine verwaltungsunabhängige Instanz[;] d) Gutachten nach Art. 8 NHG[.] 4. Dieses Beschwerdeverfahren sei mit dem Beschwerdeverfahren gegen den Regierungsbeschluss vom 25./26. Oktober 2011 betreffend Projektgenehmigung Südumfahrung Schmitten zu vereinigen. 5. Unter gerichtlicher und aussergerichtlicher Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Kantons Graubünden." Begründend führten die Beschwerdeführer im Wesentlichen aus, dass die Rodung für sich allein betrachtet vertretbar wäre. Die Beschwerdeerhebung erfolge in erster Linie wegen der Projektgenehmigung der Umfahrung Süd. Weil dieses Projekt nicht umweltverträglich sei, dürfe auch die Rodung nicht bewilligt werden.

E. 8.1

Gemäss Art. 78 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101) 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 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

- 35 - 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 Schmitten Süd betrifft nach dem soeben Gesagten eine Bundesaufgabe im 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. nachstehend E.15). Somit liegt hier eine Bundesaufgabe vor.

E. 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 Bundesgericht-

- 36 - tes 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 verzichtet 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.7.4). 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 ungeschmäleren Erhaltung entgegensteht, nicht von nationaler Bedeutung, so ist der Eingriff a priori unzulässig; denn der Gesetzgeber hat für diesen Fall verbindlich zugunsten der ungeschmäleren 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.).

E. 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 Erhal-

- 37 - tung überwiegt, soweit als möglich zu erhalten sind. Das Schonungsgebot 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).

E. 9

Am 3. Januar 2012 verzichtete das ANU unter Verweis auf dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 auf die Einreichung einer eigenen Stellungnahme in den Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120.

E. 9.1

Wer eine Anlage, die der Umweltverträglichkeitsprüfung untersteht, planen, errichten oder ändern will, muss der zuständigen Behörde gemäss Art. 10b Abs. 1 USG einen 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 Vorunter-

- 38 - suchung die Auswirkungen auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt, so gelten die Ergebnisse der Voruntersuchung als Bericht. 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).

E. 9.2

Vorliegend lag der UVB vom November 2010 (Bg-act. 2 Beilage 13) zusammen mit dem strittigen Strassenprojekt Umfahrung Schmitten Süd vom 8. November bis 8. Dezember 2010 öffentlich auf. Er kommt aufgrund der Resultate der durchgeführten Untersuchungen zum Schluss, dass mit den im Rahmen der Projektierung vorgesehenen Massnahmen das Projekt hinsichtlich der Umweltbereiche Wald, Lärm, Luft, Hydrologie, Bodenschutz, Entsorgung und Störfall umweltverträglich sei und die relevanten gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt eingehalten würden. Betreffend Raumentwicklung müsse einerseits der kantonale Richtplan angepasst und andererseits die Nutzungsplanung der Gemeinde in Bezug auf die dritte Nutzungsetappe überprüft werden. Bezüglich der übrigen Umweltbereiche seien mit dem Bau der Umfahrung teilweise schwerwiegende Auswirkungen verbunden, welche mit den vorgesehenen Massnahmen nicht genügend kompensiert werden könnten. Die wichtigsten seien die Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild, auf die Nutzungen, auf die Lebensräume, auf den Wald sowie auf den Boden und die Entsorgung.

E. 9.3

Im Beurteilungsbericht zum UVB gemäss Art. 8 der kantonalen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KVUVP; BR 820.150) vom 28. Juni 2011 (Bg-act. 3 Beilage 2) hält das ANU zunächst fest, dass eine eigentliche Voruntersuchung gemäss Art. 8a UVPV nicht durchgeführt worden sei, indessen der UVB als Bericht im Sinne dieser Bestimmung aner-

- 39 - kannt werden könne. Der UVB sei nahezu vollständig, sachlich neutral und weitestgehend richtig abgefasst. Er stelle eine genügende Grundlage für die Beurteilung der Umweltrechtskonformität 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. Zusammenfassend kommt das ANU zum Schluss, dass das Auflageprojekt 2010 unter namentlich erwähnter Auflagen und vorbehaltlich der Güterabwägung als den bundesrechtlichen und kantonalen Vorschriften über den Schutz der Umwelt entsprechend beurteilt werden könne. Vorbehaltlich der Projektgenehmigung und

der erforderlichen Bewilligungen könne aus Sicht des ANU im Sinne der Erwägungen die Zustimmung erteilt werden.

E. 9.4

Im März 2014 wurde im Auftrag des TBA der Zusatzbericht zum UVB 2010 erstellt. Darin wurden die vier Varianten zum Auflageprojekt 2010 (Varianten Dezember 2010 [Variante 1] und August 2011 [Variante 2], Variante Tunnel Süd Dezember 2011 [Variante 3] und Variante Innerortsausbau [Variante 4]) beschrieben und hinsichtlich der wichtigsten Umweltaspekte (Siedlung, Landschaft, Lebensräume, Wald, Lärm, Boden und Bauphase) beurteilt. Unter dem Titel zusammenfassende Ergebnisse stellen die Beurichterstätter die wichtigsten Unterschiede der vier beurteilten Varianten im Vergleich zum Auflageprojekt 2010 dar, ohne eine quantitative Bewertung der Varianten vorzunehmen und ohne Abgabe einer Empfehlung der zu realisierenden Lösung.

E. 9.5

Mit Stellungnahme vom 6. Mai 2014 führt das ANU zum Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 aus, dass das ANU die Varianten eingehend studiert habe und die Ausführungen als weitestgehend korrekt erachte (unter Hinweisen zur Präzisierung des Lärmschutzes, sofern eine der Varian-

- 40 - ten weiterverfolgt werde, aber ohne Auswirkungen auf die Beurteilungen des Lärmschutzes im Bericht). Das ANU komme zum Schluss, dass per se alle vier Varianten, ebenso wie das Auflageprojekt 2010, jeweils gewisse Vor- und Nachteile aufwiesen. Allerdings könne aus umweltrechtlicher Sicht keine Variante eindeutig bevorzugt werden. In der Beurteilung des ANU seien sowohl das Auflageprojekt 2010 (gemäss Beurteilungsbericht des ANU vom 28. Juni 2011) als auch die Varianten 1 - 4 einer Interessenabwägung durch die Beschwerdegegnerin zugänglich.

E. 9.6

Nach dem Gesagten sowie basierend auf den Ausführungen des ANU in dessen 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 beiziehen. Ebenfalls beizuziehen ist das Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 sowie dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017.

E. 10

Die Regierung des Kantons Graubünden (nachfolgend Beschwerdegegnerin) beantragte mit Vernehmlassung vom 22. Februar 2012 im Beschwerdeverfahren R 11 119 was folgt:

- 7 - "1. Die Beschwerde sei mit Ausnahme von Ziff. I/4 des Rechtsbegehrens (Vereinigung der Verfahren R 11 119 und R 11 120) abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. 2. Der Antrag Ziff. I/4 der Beschwerdeführer um Vereinigung der Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 sei gutzuheissen. 3. Unter Kostenfolge zu Lasten der Beschwerdeführer." Begründend führte die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen aus, dass das genehmigte Projekt das Resultat langjähriger Bemühungen um eine möglichst ausgewogene Lösung sei. Das TBA habe ein Variantenvergleich vorgenommen und alternativen Linienführungen die nötige Beachtung geschenkt. Die

angefochtene Planfestsetzung sei zweckmässig und angemessen. Die Beschwerdegegnerin habe erkannt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt mit den im Auflageprojekt vorgesehenen Massnahmen nicht kompensiert werden könnten und habe im angefochtenen Entscheid aufgezeigt, wie mit zusätzlichen Massnahmen eine substantielle Aufwertung erzielt werden könne. Unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Massnahmen habe sie eine Interessenabwägung vorgenommen und sei dabei zum Schluss gelangt, dass die Erhöhung der Wohnqualität im geschützten Dorfzentrum und die Aufwertung des inneren Ortsbildes grösseres Gewicht habe als die negativen Einflüsse des fraglichen Vorhabens. Daran ändere sich nichts. Die Rückweisung zur Beweisergänzung sei eine unzulässige Ausdehnung des Rechtsbegehrens, weil im Einspracheverfahren nur eine ausgewogene Interessensabwägung beantragt worden sei. Eine Pflicht zur Begutachtung durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) gebe es nicht, weil das Projekt nicht in einem Inventar gemäss Art. 5 NHG enthalten sei.

E. 10.1

Von der geplanten Umfahrungsstrasse Schmittlen 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 ungeschmälerte Erhaltung von Objekten abgeben. Diese fakultative Begutachtung bezieht sich insbesondere auf Objekte, die

- 41 - nicht in einem Bundesinventar nach Art. 5 NHG aufgeführt sind (vgl. LEIMBACHER, 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).

10.2.1. Vorliegend haben die Beschwerdeführer bereits 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 Schmittlen Süd dem in Art. 3 NHG verankerten allgemeinen Schonungsgebot genüge. Ob die Prüfung und Projektierung neuer Varianten im heutigen

Verfahrens- stand 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 Interessenabwägung zwischen dem im kanton- nalen oder noch weitergehenden Quervergleich geringen Verkehrsaufkom- men, den verkehrstechnischen Problemen des Engpasses der Ortsdurch-

- 42 - fahrt, dem Ortsbild, der als schwerwiegend beurteilten Zerschneidung einer bisher nicht belasteten Landschaftskammer, den finanziellen Aufwendun- gen 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. 10.2.2. In der Folge forderte das Gericht die Beschwerdegegnerin mit Schreiben vom 1. Mai 2013 auf, neben den bereits eingelegten Planunterlagen sämt- liche vom TBA im Rahmen der Prüfung der drei alternativen Linienführun- gen für eine Südumfahrung erarbeiteten und verwendeten sachdienlichen Dokumente einzureichen. Dieser Aufforderung kam die Beschwerdegeg- nerin 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 Instruktionsver- handlung 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. Okto- ber 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 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100) verlangten Voraussetzungen an eine kantonale Strassenverbin- dung erfülle. Das Auflageprojekt sei zweckmässig und geeignet, die mit dem Projekt verfolgten Ziele zu erreichen. Eine lichtsignalgesteuerte Orts- durchfahrt für Schmitten liefe den verfolgten Zielen zuwider, weswegen eine solche Lösung als unzweckmässig abzulehnen sei.

- 43 - 10.2.3. 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 Begut- achtung 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 Strassen- führung abzugeben. Nachdem die ENHK unter Mitwirkung des TBA am 10. Juni 2015 einen Augenschein durchgeführt hatte, stellte sie dem Ge- richt am 29. Februar 2016 ihr Gutachten zur umstrittenen Umfahrungs- strasse 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 Begutach- tung 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.

E. 10.3

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 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, - 44 - soweit nötig, Auflagen vorschlagen kann (BGE 136 II 214 E.5, 127 II 273 E.4b).

E. 11

Im Beschwerdeverfahren R 11 120 stellte die Beschwerdegegnerin mit separater Vernehmlassung, ebenfalls vom 22. Februar 2012, dieselben Rechtsbegehren wie im Beschwerdeverfahren R 11 119 (vgl. vorstehend Ziff. 10). Begründend führte sie aus, dass der Rodungsentscheid für das zugrundeliegende Strassenprojekt zwingend präjudiziell sei. Werde die Bewilligung verweigert, scheitere auch das Strassenprojekt. Vorliegend habe - 8 - im Rahmen der Projektgenehmigung eine sorgfältige Abwägung der Interessen an der Walderhaltung und der Interessen am Strassenbau stattgefunden und das BVFD habe die Voraussetzungen für die Erteilung der Rodungsbewilligung zu Recht als gegeben betrachtet.

E. 11.1

Für die Beurteilung des Auflageprojekts 2010 sowie der alternativen Linieneinführungen hat die ENHK in ihrem Gutachten vom 29. Februar 2016 folgende Schutzziele formuliert: - "Erhaltung der offenen, reich strukturierten Terrassenlandschaft bei Schmitzen mit der durch die historischen Verkehrswerge, die Böschungen der ehemaligen Ackerterrassen 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 Vernetzung in der Landschaft. - Freihaltung des Kirchhügels und des sich darum ausdehnenden Wieslandes (Umgebungszonen U-Zo I und U-Zo IV). - Erhaltung der für die Struktur und den Charakter des Ortsbildes wichtigen historischen 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, ökologisch wertvolle Terrassenlandschaft mit dem Verbund von grossflächigen Fromentalwiesen, Trockenwiesen und kleineren geschützten und schützenswerten Lebensräumen und Strukturen wie Hecken, Gebüsche und Lesesteinhaufen von Bedeutung sei. Hinsichtlich des Auflageprojekts 2010 führt die ENHK aus, dass die Querprofile des Strassenprojekts grosse bis sehr grosse Geländeingriffe auf praktisch dem ganzen Trasse zeigen. Verschiedene bestehende Landschaftsstrukturen wie

Terrassierungen würden zerstört. Die durchgehende lineare Infrastruktur der Strasse zerschneide sowohl landschaftlich wie ökologisch die heute weitgehend intakte Kulturlandschaft. Die landschaftliche Zerschneidung sei besonders stark aus dem Projektgebiet selber sichtbar, wo die Strasse dominant und landschaftsprägend sei. Auch aus der Ferne werde das Strassenprojekt als lineare Infrastruktur das Landschaftsbild zerschneiden. Sowohl als Bauwerk als auch wegen der zu erwartenden

- 45 - Lärmimmissionen führe die Strasse ebenfalls zu einer Entwertung der Terrasse als Naherholungsgebiet. Auch das Ortsbild werde durch das Auflageprojekt 2010 beeinträchtigt. Es durchquere die Umgebungsrichtung III und die Umgebung IV, welche beide zur Wahrung der Qualität des Ortsbildes und insbesondere dessen Einbettung in die Kulturlandschaft freigehalten 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 wertvolle Bauten seien aber nicht betroffen. Der Lebensraumverbund würde durch die Zerstörung grosser Flächen an Fromentalwiesen stark geschwächt. Für zahlreiche Kleintiere stelle die Strasse ein unüberwindbares Hindernis dar. Besonders schwer wiege die Zerstörung von schützenswerter Vegetation im Bereich der Trockenwiesen von regionaler und nationaler Bedeutung sowie der betroffenen Kleinlebensräume wie Hecken, Sträucher und Lesesteinhaufen. Im UVB 2010 werde der Verlust von 14'900 m² schützenswerter Vegetation ausgewiesen. 60 % davon betrafen inventarisierte Trockenstandorte von nationaler und regionaler Bedeutung, 30 % betrafen ebenfalls Trockenstandorte, die erst im Rahmen des UVB als solche erkannt worden seien und 10 % Hecken und Lesesteinhaufen. Das Auflageprojekt 2010 stehe im Widerspruch zu den Schutzziele der offenen und zusammenhängenden Terrassenlandschaft und der nach NHG bzw. nach NHV geschützten und/oder schützenswerten Lebensräume, den ausgedehnten, artenreichen Fromentalwiesen, des grossflächigen Lebensraumverbundes, 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 Umfahrungsstrasse 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 so-

- 46 - wohl 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 ausge- wiesene 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 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. Zu- dem würden auch deutlich weniger geschützte oder schützenswerte Lebensräume tangiert. Da keine Plangrundlagen vorlägen, könne diesbezüg-

- 47 - lich 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, bean- tragt die ENHK, auf den Bau einer der im Gutachten besprochenen Vari- ante 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 Mass- nahmen und unter Schonung der ortsbildrelevanten Bauten mit verkehrs- lenkenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassentrassée zu lösen, unter Einbezug neuester verkehrstechnischer Technologien und Möglichkei- ten (differenzierte Verkehrsregelung). In zweiter Priorität empfiehlt die ENHK die Weiterführung der Planung einer Tunnelvariante Nord.

E. 11.2

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

- 48 - 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, wes- halb 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 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

- 49 - 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 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

- 50 - 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.

E. 12

Am 19. April 2012 hielten die Beschwerdeführer im Verfahren R 11 119 replizierend an ihren Anträgen fest und vertieften ihre Argumentation. Dabei bekräftigten sie, dass das ANU zwar für den Bereich schutzwürdige Lebensräume, nicht aber für die Bereiche Landschaft und Ortsbild Ersatzleistungen verfügt habe. Die Eingriffe in die Landschaft und das Ortsbild seien schwer, ohne dass mit entsprechenden Ersatzmassnahmen eine Kompensation erfolgen könne. Des Weiteren sei die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Interessenabwägung zwar zu berücksichtigen, aber nicht als ausschlaggebendes Kriterium. Die Beschwerdegegnerin habe die Wirtschaftlichkeit zu stark gewichtet. Zudem habe sich die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Entscheid mit den alternativen Varianten einer Südumfahrung sowie mit der Variante Innerortsausbau nicht bzw. nicht ausreichend auseinandergesetzt, weshalb die Beweise, wie beantragt, zu ergänzen seien.

E. 12.1

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.10.3) – 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 angefochtenen Rodungsbewilligung vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, grundsätzlich nur im beschränkten Rahmen gemäss den vorstehenden Ausführungen zur Bedeutung eines ENHK-Gutachtens geprüft werden.

E. 12.2

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 Planungsbehörde bei ihrer Entscheidung zwar eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und dabei zu entscheiden, welcher der möglichen Varianten der Vorzug zu gewähren ist. Dabei darf sie aber Varianten, die mit erheblichen Nachteilen belastet sind, schon nach einer ersten summarischen Prüfung aus dem Auswahlverfahren ausschliessen (vgl.

- 51 - vorstehend E.7.4). Dies hat die Beschwerdegegnerin in Bezug auf die fragliche Nordvariante getan, was – wie nachstehend dargestellt – nicht zu beanstanden ist.

Einerseits würden sich nämlich bei der Variante Nordumfahrung 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 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 Landschaftsbild, 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 werden, was die Kosten für eine Nordumfahrung gemäss erläuterndem Bericht 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 erheblich höhere Unterhaltskosten als das Auflageprojekt 2010 (gemäss unbelegten Ausführungen der Beschwerdegegnerin in deren Stellungnahme vom 19. April 2016 betragen 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 genauso zu berücksichtigen wie die Investitionskosten; wie das Bundesgericht zu Recht ausführt, erscheint es aus betriebswirtschaftlicher Sicht nämlich geboten, mög-

- 52 - lichst alle während der Lebensdauer der Anlage anfallenden Kosten zu berücksichtigen (BGE 137 II 266 E.4.3). Wenn die Beschwerdegegnerin vor diesem Hintergrund zum Schluss gekommen ist, dass sowohl die Nordvariante 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 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, gölte 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

- 53 - 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 Langsamverkehrs, 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. 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 31. Mai 2016 (vgl. Rz. 9) beantragt haben. Der entsprechende Antrag der Beschwerdeführer ist somit abzuweisen.

E. 12.3

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.12.4) und andererseits die fest-

- 54 - gestellte 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 sei (vgl. hierzu nachstehend E.12.5).

E. 12.4

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.

E. 12.4.1

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

- 55 - fraglichen Bereich bereits heute mit einer Elektrizitätsfreileitung und Güterwegen 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.14.3). 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.

E. 12.4.2

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

- 56 - 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.14.3).

E. 12.4.3

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 aber grundsätzlich auch aus Sicht des streitberufenen Gerichtes dabei,

- 57 - dass das Auflageprojekt 2010 und auch alle Varianten für eine Südumfahrung sowohl die Landschaft als auch die Lebensräume erheblich negativ beeinträchtigen.

E. 12.5

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.12.4.1 - 12.4.3). 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 herunter gerissen 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 Umfahrung Süd, Schmitten" [Bg-act. 3 Beilage 1]). Die Realisierung wurde indes verschiedentlich hinausgeschoben. Der durchschnittliche Verkehr (DTV)

- 58 - 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 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.13.3) – 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.

E. 12.6

Nach dem vorstehend Gesagten bestehen aus Sicht des Gerichtes triftige Gründe, welche im Sinne der dargelegten Rechtsprechung erlauben, vom 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 ste-

- 59 - henden Interessen für und gegen das Auflageprojekt 2010 eine Interessenabwägung vorzunehmen.

E. 13

Am 7. Juni 2012 hielt die Beschwerdegegnerin im Verfahren R 11 119 dupl. an ihren Anträgen fest und führte dabei im Wesentlichen aus, dass der LBP auch Ersatzmassnahmen für Landschaftspflege und den Schutz des Ortsbildes enthalte. Sie habe keineswegs nur auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit, sondern auf die Kriterien Verkehr,

Umwelt und Wirtschaftlichkeit abgestellt. Unter Berücksichtigung dieser Hauptkriterien schneide das Auflageprojekt 2010 am besten ab. Die Nordumfahrung sei nicht finanzierbar und auch die Variante Innerortsausbau komme nicht in Frage, weil sie völlig ungeeignet sei.

E. 13.1

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.14), 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 12.2. verwiesen werden.

E. 13.2

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.

E. 13.2.1

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

- 60 - 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.

E. 13.2.2

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 (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,

- 61 - 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 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.

- 62 - dazu auch die tabellarische Übersicht auf S. 41 des Zusatzberichts zum UVB 2010 vom März 2014).

E. 13.2.3

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.

E. 13.2.4

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.11.1) 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 Schmitten Süd vom 29. Februar 2016 S. 13).

E. 13.2.5

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

- 63 - 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 – muss genügen, auch wenn sich weitere, ebenso zweckmässige Lösungen denken liessen (vgl. vorstehend E.7.4. 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.

E. 13.3

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.

- 64 -

E. 13.3.1

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 Pförtneranlage 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 schufen 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, 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 Frei-

- 65 - gabephase 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 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 (Monat, Tageszeit, Verkehrszusammensetzung, effektiv gewählter Schwellenwert, Verkehrsprognoseberechnungen des Systems etc.). Die Kosten für die Erstellung einer derartigen Anlage betrügen ca. Fr. 1'250'000.--.

E. 13.3.2

Die Beschwerdeführer sind der Auffassung, dass das Konzept der Engpasssteuerung eine einfache, zweckmässige und geeignete Lösung darstellt und optimal auf die Gemeinde Schmitten zugeschnitten ist. In ihren Stellungnahmen zum erwähnten Gutachten weisen sie darauf hin, dass die Engpasssteuerung während der meisten Zeit inaktiv bleibe oder im Modus

- 66 - 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.

E. 13.3.3

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

- 67 - 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 Schmit- ten.

E. 13.3.4

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Variante Innerortsausbau zweckmäs- siger ist als das Auflageprojekt 2010 gilt es aus Sicht des streitberufenen Gerichtes insbesondere zu berücksichtigen, welche Ziele mit dem Auflage- projekt 2010 verfolgt werden. Dies sind neben dem primären Ziel der Be- freiung des Dorfes Schmitten vom Durchgangsverkehr insbesondere die Reduktion des Lärms, die Verbesserung der Bedingungen des Langsam- verkehrs 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 Va- riante Innerortsausbau – wie nachstehend dargestellt – nicht erreicht wer- den, 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 Durch- gangsverkehr 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 Eng- stellen durchfahren. Mithin werden die Gebäude entlang der Innerortsstre- cke auch weiterhin mit den Auswirkungen des Durchgangsverkehrs belas-

- 68 - tet und die mit dem Durchgangsverkehr zusammenhängende Gefahr für den Langsamverkehr bleibt ebenfalls – wenn auch allenfalls leicht minimiert – bestehen. Selbst wenn die Immissionen infolge kontinuierlicher Orts- durchfahrt 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 Lie- genschaften nach wie vor erheblichen Lärm- und Erschütterungsimmisio- nen 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 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

- 69 - 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 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. Zu- dem weisen selbst die Fachgutachter darauf hin, dass eine verlässliche Prognose, wie oft günstige Verhältnisse vorkommen, aufgrund zu vieler Va- riablen (Monat, Tageszeit, Verkehrszusammensetzung, effektiv gewählter Schwellenwert, Verkehrsprognoseberechnungen des Systems, etc.) nicht möglich sei. Überdies bestehen auch ungelöste Probleme im Zusammen- hang 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

- 70 - zum optimalen Zeitpunkt die Grundvoraussetzung für die ungehinderte Durchfahrt von Notfallfahrzeugen ist – nicht hervor, wie der richtige Zeit- punkt für die Auslösung der Notfallphase zu ermitteln ist. Schliesslich weist die Beschwerdegegnerin zu Recht darauf hin, dass die dynamische Vor- trittssignalisierung mittels LED-Wechselsignalen sowie die Zeitanzeigen nicht alltäglich sind und zu Unklarheiten und Fehlverhalten führen können. Dies hat für die Gemeinde Schmiten 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 Verkehrs- teilnehmer und aufgrund der unverbindlichen Wechselverkehrszeichen denn auch nicht ausschliessen (vgl. Gutachten vom 27. Juni 2017 S. 17). Unter Berücksichtigung all dieser Gegebenheiten lässt sich zusammenfas- send festhalten, dass die Variante Ortsdurchfahrt Schmiten mit Engpass- steuerung gemäss dem

Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Eng- passsteuerung 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.

- 71 -

E. 14

Am 1. Oktober 2012 fragte das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden die ENHK an, ob sie im vorliegenden Fall eine fakultative Begutachtung

- 9 - gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle. Mit Schreiben vom 5. Dezember 2012 antwortete die ENHK, dass vorliegend keine obligatorische Begutachtung zu erfolgen habe. Aus ihrer Sicht seien im UVB und im Prüfbericht des ANU sowohl die Bedeutung der durch das Vorhaben betroffenen Natur- und Kulturlandschaft als auch die Auswirkungen des Projekts auf diese Qualitäten und Werte hinreichend geklärt worden. Die Umfahrungsstrasse führe danach zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Kulturlandschaft und der Lebensräume. Diese Beurteilung sei für die ENHK vollständig und nachvollziehbar. Auch 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. 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 Projekt in der gesamthaften Interessenabwägung gerechtfertigt sei. Vor diesem Hintergrund verzichte sie auf die Abgabe eines fakultativen Gutachtens. Falls das Gericht zum Schluss komme, dass weitere Projektvarianten näher zu prüfen und zu beurteilen seien, stehe die ENHK für eine vergleichende Begutachtung zur Verfügung.

E. 14.1

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 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).

E. 14.2

Bei der Landwasserstrasse handelt es sich um eine Durchgangsstrasse von gesamtschweizerischer Bedeutung im Sinne von Art. 82 Abs. 2 BV. Der Bund kann selbiger Norm zufolge 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 Be-

- 72 - schwerdegegnerin 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 angemessen 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 Mittelpunkt 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.13.3) und eine Nordumfahrung von Schmitten aus wirtschaftlicher Sicht unverhältnismässig ist (vgl. vorstehend E.12.2), 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

- 73 - 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 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 Verkehrsentlastung 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

- 74 - positive Auswirkung auf das innere Erscheinungsbild des Dorfes Schmitten zu erwarten.

E. 14.3

Diesen öffentlichen nationalen, kantonalen und regionalen sowie privaten Interessen der Anwohner an der Realisierung des Auflageprojekts 2010 stehen das Interesse an einer ungeschmälerter Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft südlich von Schmitten sowie die privaten 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, erkennt, 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

- 75 - 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

- 76 - Schmitten zwar 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 Lebens- räumen 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, insbe- sondere bei Gebäuden entlang der heutigen Hauptstrasse. Die Ansicht des Dorfes wird insbesondere beim Anblick von Westen durch die Umfahrungs- strasse beeinträchtigt, indem der bisher offene Blick von der Strasse auf den Kirchhügel 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 Ge- richt 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 Einfami- lienhäuser überbaut ist, was dessen Schutzwürdigkeit erheblich relativiert. Des Weiteren hat der erwähnte Augenschein auch gezeigt, dass das frag- liche Gebiet südlich von Schmitten bereits heute sowohl von einer Elektri- zitätsfreileitung als auch von mehreren Güterwegen in seiner Unversehrt- heit 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 Tal- seite 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

- 77 - als störend in Erscheinung; dies zumal sich die RhB-Linie in einer anderen Geländekammer in 400 bis 500 m Entfernung (Luftlinie) ca. 200 m unter- halt des Trassees der Umfahrungsstrasse befindet und die Bahnlinie bei den betroffenen Abschnitten nicht parallel zum Trassee der Umfahrung ver- läuft, weshalb die Bahnreisenden diese Teile der Umfahrung kaum wahr- nehmen dürften (vgl. dazu der erläuternde Bericht zur Richtplananpassung des ARE Graubünden vom 20. Oktober 2010 [Bg-act. 2 Beilage 16] S. 15). Schliesslich gilt es auch zu berücksichtigen, dass die kantonalen Fachstel- len 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 unbestrittenermassen bestehenden erheblichen Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild sowie intakte Lebensräume – unter Auflagen zuge- stimmt 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]).

E. 14.4

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 ungeschmälerten 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 generell 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

- 78 - unbestrittenermassen bestehenden negativen Einflüssen des Strassenbauvorhabens. Zudem ist das Gericht der Überzeugung, dass sich aus heutiger Sicht die für das Dorf und die Dorfentwicklung bestehenden Nachteile nur mittels Realisierung einer Umfahrungsstrasse südlich von Schmitzen beheben lassen. Der angefochtene Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, erweist sich somit im Ergebnis als rechtmässig, was zu dessen Bestätigung und zur Abweisung der dagegen erhobenen Beschwerde R 11 119 führt.

E. 14.5

An diesem Ergebnis ändern die Tatsachen nichts, dass die Albulastrecke zwischen Thusis und St. Moritz zum UNESCO-Welterbe gehört und dass der Parc Ela in den Auflageakten nicht erwähnt worden ist. Einerseits ist die Albulastrecke zwischen Thusis und St. Moritz zwar Teil des UNESCO-Welterbes; das Trasseeprojekt 2010 liegt jedoch nicht im unmittelbaren Kernbereich desselben, sondern lediglich in dessen "Pufferzone im Fernbereich". Daraus lassen sich keine direkten Ansprüche ableiten (vgl. zum Ganzen: Kantonaler Richtplan [KRIP] UNESCO Welterbe, worin die diesbezüglichen Bestimmungen behördenverbindlich festgelegt sind und aus welchem sich die besondere Schutzwürdigkeit der Albulalinie und seiner Umgebung ergibt [abrufbar unter <http://www.richtplan.gr.ch> {zuletzt besucht am 4. September 2018}], was neben dem ARE Graubünden in dessen erläuterndem Bericht zur Richtplananpassung vom 20. Oktober 2010 (Bg-act. 2 Beilage 16 S. 15) offenbar auch das für das UNESCO-Welterbe zuständige Bundesamt für Kultur in dessen Stellungnahme zur Richtplananpassung (nicht bei den Akten) bestätigt hat (vgl. Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, S. 26). Mithin werden die Bahn und die Bahnanlagen als UNESCO-Welterbe durch das Auflageprojekt 2010 nicht geschmälert. Nicht entscheidend ist des Weiteren, dass der Parc Ela in den Auflageakten nicht erwähnt worden ist. Richtig ist zwar, dass die Gemeinde Schmitzen im Perimeter des Parc Ela liegt (vgl. Art. 1 Abs. 2 des Parkvertrags Parc Ela [Bg-act. 4]) und dass dieser in den Auflageakten nicht erwähnt wurde. Dies ist jedoch auch nicht notwen-

- 79 - dig, weil deswegen keine zusätzlichen, über diejenigen von Art. 3 NHG hinausgehenden Anforderungen an Infrastrukturanlagen und Bauten gestellt werden. Wie die Beschwerdegegnerin in deren Duplik vom 7. Juni 2012 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 zu Recht vorbringt, entspricht Art. 2 Abs. 1 des Parkvertrags Art. 23g NHG. Diese Bestimmungen unterstreichen, dass im Regionalen Naturpark gleichermaßen und gleichwertig wirtschaftliche und ökologische Ziele verfolgt werden. Zu Ersteren gehört offenkundig auch eine sichere und leistungsfähige Verkehrserschliessung, wird dadurch doch die Voraussetzung für die Besiedlung der Talschaften, für die wirtschaftliche Entwicklung sowie für den Wohlstand geschaffen. Dass der Bestimmung von Art. 2 des Parkvertrags Vorrang gegenüber jener von Art. 3 Abs. 4 zukommt, wie dies von den Beschwerdeführern behauptet wird, ist nicht richtig. Vielmehr hält Art. 3 Abs. 4 des Parkvertrags explizit fest, dass die Zugehörigkeit zum Naturpark die Erneuerung und Erstellung von Infrastrukturanlagen und Bauten erlaubt und dass die Pärkegesetzgebung und die Zugehörigkeit zu einem Regionalen Naturpark keine

zusätzlichen gesetzlichen Auflagen schaffen und nichts an der Zuständigkeit und am Verfahren bei der Bewilligung von Anlagen ändern. Neue Nutzungen, Bauten und Anlagen sind indes nach Möglichkeit so anzuordnen, dass empfindliche Lebensräume nicht gestört oder beeinträchtigt werden. Dass der Parc Ela in den Auflageakten nicht erwähnt wurde, ist somit nicht entscheidungsrelevant und die beschwerdeführerische Rüge, wonach der Sachverhalt insofern unvollständig abgeklärt wurde, ist unbegründet. Dementsprechend braucht aber auf die Frage, ob der erwähnte Parkvertrag Parc Ela bezüglich der vorliegend strittigen Projektgenehmigung bereits Rechtswirkung entfaltet (weil der Naturpark Parc Ela durch den Bund erst mit Wirkung ab 1. Januar 2012 anerkannt wurde, während das strittige Projekt von der Beschwerdegegnerin bereits am 25. Oktober 2011 genehmigt wurde), nicht weiter eingegangen zu werden. Selbst wenn dem nämlich so wäre, änderte dies – wie gesehen – nichts an der Rechtmässigkeit des angefochtenen Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, weil durch den Parkvertrag keine zu-

- 80 - sätzlichen, über diejenigen von Art. 3 NHG hinausgehenden Anforderungen an Infrastrukturanlagen und Bauten gestellt werden.

E. 15

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2012 nahm die Beschwerdegegnerin die Feststellung der ENHK zur Kenntnis, wonach im UVB und im Prüfbericht des ANU die Bedeutung der durch das Vorhaben betroffenen Natur- und Kulturlandschaft sowie die Auswirkungen des Projekts auf diese Qualitäten und Werte hinreichend geklärt seien. Der Beschwerdegegnerin sei das Auflageprojekt 2010 zur Genehmigung unterbreitet worden, nachdem in der Planungsphase parallel und zeitlich gestaffelt mehrere Varianten erörtert und einander gegenübergestellt worden seien. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sei nur das angefochtene Auflageprojekt. Somit sei im

- 10 - jetzigen Verfahrensstadium auf die Prüfung und allfällige Begutachtung von Projektvarianten zu verzichten.

E. 15.1

Die Beschwerdeführer anerkennen in ihrer Beschwerde vom 28. November 2011 im Verfahren R 11 120, dass die Eingriffe im Bereich Wald als Folge der bewilligten Rodungen für sich allein betrachtet als vertretbar bezeichnet werden könnten. Die Beschwerdeerhebung erfolge denn auch in erster Linie aufgrund der Projektgenehmigung der Umfahrung Süd durch die Beschwerdegegnerin. Da dieses Projekt nicht umweltverträglich sei, dürfe auch die Rodung für dieses Projekt nicht bewilligt werden.

E. 15.2

Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass ihr bei der Projektierung einer neuen Strasse ein erheblicher Spielraum planerischen Ermessens zustehe. Der Rodungsentscheid sei für das zugrundeliegende Strassenprojekt zwingend präjudiziell. Werde die Bewilligung verweigert, scheitere auch das Strassenprojekt. Die Rodungsbewilligungsbehörde habe aber nicht die Befugnis, sich in alle Einzelheiten der Strassenprojektierung einzumischen. Die Rodungsbewilligung dürfe nur verweigert werden, wenn die Beschwerdegegnerin die Strassenplanung im Hinblick auf den vom Gesetz geforderten Schutz des Waldes offensichtlich mit ungenügender Sorgfalt durchgeführt habe. Vorliegend habe aber im Rahmen der Projektgenehmigung eine

sorgfältige Abwägung der Interessen an der Walderhaltung und der Interessen am Strassenbau stattgefunden.

E. 15.3

Gemäss Art. 5 Abs. 1 WaG sind Rodungen verboten. Eine Ausnahmebewilligung darf gemäss Art. 5 Abs. 2 WaG erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen und zudem die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: Das Werk, für das gerodet werden soll, muss auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein (lit. a); das Werk muss die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen (lit. b) und die Rodung darf zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen (lit. c). Dem Natur- und Heimatschutz ist Rechnung zu tragen (Art. 5 Abs. 4 WaG). Für

- 81 - das strittige Projekt wurde eine Rodungsbewilligung im Umfang von 11'336 m² erteilt. Wie gesehen muss gemäss Art. 5 Abs. 2 lit. a WaG ein Werk, für das eine walddrechtliche Ausnahmebewilligung beansprucht wird, auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein. Die Standortgebundenheit ist indes nicht in einem absoluten Sinne aufzufassen, besteht doch fast immer eine gewisse Wahlmöglichkeit. Entscheidend ist, ob die Gründe der Standortwahl die Interessen der Walderhaltung überwiegen (BGE 117 Ib 325 E.2). Die Bejahung der relativen Standortgebundenheit setzt indessen voraus, dass eine umfassende Abklärung von Alternativstandorten stattgefunden hat (vgl. BGE 120 Ib 400 E.4c; Urteil des Bundesgerichtes 1A.168/2005 vom 1. Juni 2006 E.3.1). Vorliegend wurde die relative Standortgebundenheit zu Recht bejaht, weil dem Auflageprojekt 2010 – wie vorstehend dargestellt – sowohl gegenüber den weiteren Varianten einer Südumfahrung als auch gegenüber der Variante Nordumfahrung sowie auch gegenüber der Variante Innerortsausbau zu Recht der Vorzug gegeben wurde. Erfüllt sind des Weiteren auch die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 2 lit. b und c WaG, was von den Beschwerdeführern denn auch nicht explizit bestritten wird. Auch das ANU ist in dessen Beurteilungsbericht vom 28. Juni 2011 mit Bezug auf die Stellungnahme des Amtes für Wald und Naturgefahren (AWN) vom 8. Dezember 2010 (Bg-act. 3 Beilage 8) zum Schluss gelangt, dass die notwendigen Eingriffe in die beanspruchte Waldfläche begründet und vertretbar seien (vgl. Bg-act. 3 Beilage 2 S. 12). Selbst die Beschwerdeführer anerkennen, dass die Eingriffe im Bereich Wald als Folge der bewilligten Rodung für sich allein betrachtet als vertretbar bezeichnet werden können. Die Beschwerdeerhebung erfolgte denn auch in erster Linie aufgrund der Genehmigung des Auflageprojekts 2010 durch die Beschwerdegegnerin. Diese ist indes – wie vorstehend dargestellt – nicht zu beanstanden. Folglich erweist sich aber auch die angefochtene Departementsverfügung (Rodungsbewilligung) des BVFD vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, mit welcher die Bewilligung zur Rodung von 11'336 m² Waldareal zwecks Realisierung des Projekts Umfahrung Schmitten Süd im öffentlichen und privaten Wald unter Auflagen und Be-

- 82 - dingungen erteilt und gleichzeitig die dagegen erhobene Einsprache der heutigen Beschwerdeführer abgewiesen wurde, als rechtmässig, was zu dessen Bestätigung und zur Abweisung der dagegen erhobenen Beschwerde R 11 120 führt.

E. 16

Am 21. Dezember 2012 nahmen die Beschwerdeführer dazu Stellung und ergänzten ihre Rechtsbegehren wie folgt: "1. Unverändert 2. Ergänzung der Ziffer 2 des Rechtsbegehrens mit den nachfolgenden 2 Punkten: • Ausarbeitung von Projektplänen für eine neue Variante

Südmfahrung mit teilweiser Untertunnelung zum Zweck der vergleichbaren Prüfung der verschiedenen Varianten. • Ausarbeitung von Plänen für eine Variante Sanierung Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage zum Zweck der vergleichbaren Prüfung der verschiedenen Varianten. 3. unverändert 4. Vereinigung der Verfahren: bereits erfüllt 5. Es sei zum weiteren Verfahrensablauf vor dem Verwaltungsgericht eine Referentenaudienz nach Art. 41 VRG durchzuführen. 6. unverändert (vormalige Ziffer 5)" Begründend führten sie im Wesentlichen aus, dass die Konkretisierung der Rechtsbegehren Bezug nehme auf die Stellungnahme der ENHK, welche bemängelt habe, dass die erforderlichen Unterlagen für eine vergleichbare Prüfung und adäquate Beurteilung der verschiedenen Varianten fehlten. Dies sei keine Erweiterung der Rechtsbegehren. Über das Verfahren habe das Gericht zu entscheiden. Es sei aber nicht Aufgabe des Gerichtes, ein aufwändiges Beweisverfahren durchzuführen. Wenn eine unvollständige Erhebung des Sachverhaltes vorliege, spreche dies für die Aufhebung des angefochtenen Entscheids und für eine Rückweisung. Aufgrund der vorliegenden Beweislage sei ein Entscheid in der Sache nicht möglich. Die ENHK stufe es als unzulässig ein, dass sich das ANU unter Hinweis auf die von der Beschwerdegegnerin vorzunehmende Interessenabwägung dazu ausschweige. Korrekt wäre, dass sich das ANU darüber klar geäußert hätte, wogegen es Aufgabe der Beschwerdegegnerin gewesen wäre, in Kenntnis dieser Einschätzung der Fachstelle ihre eigene Interessenabwägung vorzunehmen.

- 11 -

E. 16.1

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 Verschulden am vorliegenden Verfahren trägt, hat sie ihren Entscheid doch – wie vorstehend dargestellt – aufgrund einer ungenügenden Beurteilungsgrundlage gefällt. Das angerufene Gericht musste im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren nachholen, was die Beschwerdegegnerin unterlassen 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 Beurteilung bezüglich der allfälligen Varianten zum Auflageprojekt ermöglichen hätten (vgl. vorstehend E.7.5). Diese Tatsache sowie der Ausgang der verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 rechtfertigen es, die Gerichtskosten je zur Hälfte der Beschwerdegegnerin und den Beschwerdeführern – letzteren unter solidarischer Haftung (vgl. Art. 72 Abs. 2 VRG) – aufzuerlegen.

E. 16.2

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 Lichtsignalanlage als Pfortneranlage an den Ortseinfahrten und einer Lichtsignalanlage-Sicherung an den Einmündungen in die Ortsdurchfahrt in Schmitten einzuholen. Weil die vertiefte Variantenprüfung aber spätestens auf Stufe der Plangenehmigung hätte erfolgen sollen, sind die Kosten des Fachgutachtens Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 in-

- 83 - klusive dessen Ergänzung vom 12. Oktober 2017 in der Höhe von Fr. 20'385.80 dem Kanton Graubünden (Regierung) aufzuerlegen (vgl. auch Urteil des Verwaltungsgerichtes des Kantons Graubünden [VGU] R 11 121 vom 3. Juli 2018 E.14.2).

E. 16.3

Weil die Einreichung der Beschwerde im damaligen Zeitpunkt – wie gesehen – gerechtfertigt war, haben die Beschwerdeführer auch Anspruch auf eine aussergerichtliche Entschädigung, welche ihnen von der Beschwerdegegnerin zu bezahlen ist. Die Rechtsanwälte der Beschwerdeführer haben am 14. November 2013 und am 5. Februar 2018 Kostennoten eingereicht. Jene vom 14. November 2013 in der Höhe von Fr. 18'045.60 setzt sich zusammen aus einem Honorar von Fr. 17'520.-- für 73 Arbeitsstunden à Fr. 240.-- zuzüglich 3 % Kleinspesen (= Fr. 525.60). Diejenige vom 5. Februar 2018 in der Höhe von gesamthaft Fr. 6'849.55 setzt sich zusammen aus einem Honorar von Fr. 6'160.-- für 28 Arbeitsstunden à Fr. 220.-- zuzüglich 3 % Kleinspesen (= Fr. 184.80) und 8 % (bis 31. Dezember 2017) bzw. 7.7 % (ab 1. Januar 2018) MWST von Fr. 6'344.80 (= Fr. 504.75). Der gesamthaft geltend gemachte Arbeitsaufwand von 101 Arbeitsstunden erscheint dem Gericht angesichts der Bedeutung und Komplexität der Streit Sache sowie der Dauer der vorliegenden Verfahren als angemessen. Hinsichtlich der (teilweise) beantragten Mehrwertsteuer gilt es indes zweierlei festzuhalten: Einerseits wird ein Mehrwertsteuerzusatz gemäss ständiger Praxis nur zugesprochen, wenn solches beantragt wird. Weil in der Honorarnote vom 14. November 2013 kein Mehrwertsteuerzusatz beantragt wurde, wird die entsprechende Mehrwertsteuer – unabhängig von der Mehrwertsteuerpflicht der Beschwerdeführer sowie deren Rechtsanwälte – nicht entschädigt. Bezüglich der mit Honorarnote vom 5. Februar 2018 beantragten Mehrwertsteuer von Fr. 504.75 gilt es sodann festzuhalten, dass die aussergerichtliche Entschädigung grundsätzlich Schadenersatz darstellt. Sie soll der berechtigten Partei die Kosten und Umtriebe ganz oder teilweise vergüten, die ihr durch das gerichtliche Verfahren entstanden sind. Eine selbst mehrwertsteuerpflichtige Partei kann gestützt auf Art. 28

- 84 - des Bundesgesetzes über die Mehrwertsteuer (MWSTG; SR 641.20) an einen von ihr für geschäftlich begründete Zwecke beauftragten Anwalt geleistete Mehrwertsteuern als Vorsteuern von ihrer eigenen Mehrwertsteuerabrechnung abziehen. Dieses Recht entsteht gemäss Art. 40 MWSTG grundsätzlich bereits bei Empfang der Rechnung, ist also regelmässig im Zeitpunkt der Zusprechung einer aussergerichtlichen Entschädigung bereits entstanden. Eine solche Partei erleidet durch die Mehrwertsteuer gar keinen zusätzlichen Schaden, da sie mit deren Bezahlung gleichzeitig bzw. in der gleichen Periode einen gleich hohen geldwerten, liquiden und sicheren Anspruch gegenüber der Mehrwertsteuerverwaltung erwirbt. Ihr Vermögensstand wird somit durch die dem Anwalt zu leistende Mehrwertsteuer im Ergebnis nicht vermindert. Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, einer solchen Partei trotzdem eine zusätzliche aussergerichtliche Entschädigung in der Höhe der Mehrwertsteuer zuzusprechen, weil ihr damit Schaden ersetzt würde, der ihr gar nicht entsteht (vgl. zum Ganzen SUTER/VON HOLZEN, in: SUTTER-SOMM/HASENBÖHLER/LEUENBERGER, ZPO-Kommentar, Zürich/Basel/Genf 2013, Art. 95 Rz. 39; PVG 2015 Nr. 19). Vorliegend ist die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie der Beschwerdeführer A._____ nicht mehrwertsteuerpflichtig, weshalb ihnen die aussergerichtliche Entschädigung inklusive Mehrwertsteuer zuzusprechen ist. Anders sieht es bei der Stiftung World Wide Fund for Nature Schweiz und dem Verein Pro Natura, Schweizerischer Bund für Naturschutz aus,

welche mehrwertsteuerpflichtig und damit vorsteuerabzugsberechtigt sind. Die ihnen zustehende Parteientschädigung ist ohne Mehrwertsteuer zuzusprechen, und zwar unabhängig davon, ob sie die Mehrwertsteuer nach der Saldosteuersatzmethode oder nach der effektiven Abrechnungsmethode mit Vorsteuerabzug abrechnen (vgl. VGU U 16 91 vom 22. November 2016 E.4a und 4b). Da die Stiftung World Wide Fund for Nature Schweiz, der Verein Pro Natura, Schweizerischer Bund für Naturschutz, die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie der Beschwerdeführer A._____ vom selben Rechtsanwalt vertreten sind, rechtfertigt es sich, die in der Honorarnote vom 5. Februar 2018 geltend gemachte Mehrwertsteuer von insgesamt

- 85 - Fr. 504.75 lediglich in hälftigem Umfang zuzusprechen (weil die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und der Beschwerdeführer A._____ nicht mehrwertsteuerpflichtig sind und damit Anspruch auf einen Mehrwertsteuerzusatz haben). Daraus resultiert eine aussergerichtliche Entschädigung von insgesamt Fr. 24'642.80 (Fr. 18'045.60 gemäss Honorarnote vom 14. November 2013 plus Fr. 6'344.80 zuzüglich MWST von Fr. 252.40 [entspricht der Hälfte von Fr. 504.75] gemäss Honorarnote vom 5. Februar 2018). In 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.

- 86 - Demnach erkennt das Gericht:

E. 17

Am 29. Januar 2013 nahm die Beschwerdegegnerin zur Eingabe der Beschwerdeführer vom 21. Dezember 2012 Stellung und führte dabei im Wesentlichen aus, dass die ENHK den UVB und den Beurteilungsbericht des ANU als vollständig und nachvollziehbar beurteilt und auf die Abgabe eines Gutachtens verzichtet habe, womit die Frage, ob als Beweisergänzung ein fakultatives Gutachten der ENHK mitberücksichtigt werden müsse, abschliessend beantwortet sei. Die Beschwerdeführer hätten den Schriftenwechsel erneut zu einer unzulässigen Ausdehnung ihrer Rechtsbehelfe genutzt. Auf die beantragte Rückweisung zur Beweisergänzung und auf die Ergänzung von Ziff. 2 des Rechtsbehelfs sei daher nicht einzutreten. Die Beschwerdegegnerin stehe nach wie vor hinter dem genehmigten Projekt.

E. 18

Am 30. Januar 2013 verzichtete das ANU auf die Einreichung einer Stellungnahme zum Schreiben der ENHK vom 5. Dezember 2012.

E. 19

Am 1. Mai 2013 forderte der Instruktionsrichter die Beschwerdegegnerin auf, dem Gericht sämtliche vom TBA im Rahmen der Prüfung der drei alternativen Linienführungen für eine Südumfahrung erarbeiteten und verwendeten sachdienlichen Dokumente einzureichen.

E. 20

Mit Schreiben vom 16. Mai 2013 stellte die Beschwerdegegnerin dem Gericht Pläne der Varianten Dezember 2010 und August 2011 sowie der Tunnelvariante vom Dezember

2011 zu. Zudem reichte sie eine Vorstudie des TBA vom September 2009 und eine Planungsstudie vom November 2009 ein. Erklärend führte die Beschwerdegegnerin aus, dass das TBA als Fachstelle für das Strassenwesen in einem ersten Schritt mögliche Linienführungen für eine Südumfahrung geprüft habe. In dieser Projektierungsphase seien auch die Varianten untersucht worden, welche im späteren Einspracheverfahren in Plänen aufgezeichnet worden seien (Varianten Dezember 2010 und August 2011).

Linienführungen, welche aufgrund der Erfahrung

- 12 - des TBA mit erheblichen Nachteilen belastet gewesen seien, seien nicht mehr weiterverfolgt und auch nicht elektronisch archiviert worden. Auf Basis des Resultats der Vorstudie sei eine Planungsstudie erarbeitet worden, mit welcher die gewählte Linienführung weiter konkretisiert und verifiziert worden sei. Nach Durchführung eines Einladungsverfahrens sei der Auftrag erteilt worden, aufgrund der Planungsstudie das Auflageprojekt auszuarbeiten. Die Beschwerdegegnerin habe im angefochtenen Beschluss ausführlich dargelegt, inwiefern sich die Auflagevariante – verglichen mit den alternativen Linienführungen einer Südumfahrung – unter Abwägung bau-technischer, umweltrelevanter sowie wirtschaftlicher Gesichtspunkte als zweckmässig erweise.

E. 21

Mit Schreiben vom 28. Juni 2013 bemängelten die Beschwerdeführer, dass die Beschwerdegegnerin bloss Pläne bzw. Planungsstudien zu den fraglichen drei Varianten, aber keine Kostenschätzungen sowie Dokumentationen über Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten gegenüber dem Auflageprojekt 2010 eingereicht habe. Die eingereichten Unterlagen seien ungenügend, um eine Gesamtbeurteilung der Variantenprüfung zu vollziehen. Zudem sei nicht bekannt, aus welchen Gründen die Tunnelvariante Süd, welche aus landschaftsschützerischer Sicht wohl zu bevorzugen wäre, nicht weiter verfolgt worden sei. Die Beschwerdeführer könnten sich weitere Optimierungen dieser Variante aus Sicht von Natur und Landschaft vorstellen. Diese Variante habe der Beschwerdegegnerin im Rahmen ihrer Interessenabwägung nicht oder zumindest nicht genügend dokumentiert vorgelegen. Die vorgenommene Interessenabwägung habe damit nicht umfassend sein können, so dass sich die Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz aufdränge.

E. 22

Am 16. September 2013 teilte das Gericht den Parteien mit, dass im Rahmen des Beschwerdeverfahrens ein Augenschein in Schmitten und eine Instruktionsverhandlung in Chur durchgeführt würden. Anlässlich des Augenscheins würden die örtlichen Gegebenheiten betreffend das Auflage-

- 13 - projekt 2010, die Tunnelvariante Nord, die Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage und die Varianten der Umfahrung Süd in Augenschein genommen. Anlässlich der Instruktionsverhandlung werde das TBA dem Gericht und den Beteiligten die Resultate seiner Erarbeitung und Prüfung der beiden Südvarianten Dezember 2010 und August 2011 sowie der Tunnelvariante Süd Dezember 2011 im Vergleich mit dem Auflageprojekt 2010 darstellen.

E. 23

Am 23. Oktober 2013 fand der Augenschein mit sämtlichen Verfahrensmitgliedern in Schmitten statt (vgl. dazu das bereinigte Augenscheinprotokoll vom 21. November 2013

samt Beilagen).

E. 24

Mit Schreiben vom 21. November 2013 stellte das Gericht den Verfahrens- beteiligten die vom TBA im Hinblick auf die Instruktionsverhandlung vom

E. 29

Am 6. Mai 2014 nahm das ANU zum Zusatzbericht zum UVB 2010 vom März 2014 Stellung und führte aus, dass es die Ausführungen als weitest- gehend korrekt erachte. Alle vier Varianten wiesen, wie das Auflageprojekt 2010, gewisse Vor- und Nachteile auf. Aus umweltrechtlicher Sicht könne keine Variante eindeutig bevorzugt werden. Sowohl das Auflageprojekt 2010 als auch die Varianten 1 - 4 seien einer Interessenabwägung durch die Beschwerdegegnerin zugänglich.

E. 30

Am 2. Oktober 2014 nahm die Beschwerdegegnerin zu den Unterlagen seit der Instruktionsverhandlung und zur Frage, ob sie an ihrem Genehmi- gungsbeschluss für die Umfahrung Schmitten Süd vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, festhalte, Stellung und führte dabei im Wesentlichen aus, dass die seit der Instruktionsverhandlung zusätzlich vorliegenden Ak- ten den von der Beschwerdegegnerin gestützt auf die Unterlagen und Vor- arbeiten des TBA getroffenen Entscheid bestätigten. Das Auflageprojekt schneide im Vergleich mit den Varianten für eine Südumfahrung unter Ab- wägung bautechnischer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Gesichts- punkte insgesamt deutlich am besten ab und erfülle die Anforderungen an eine kantonale Strassenverbindung. Das Projekt sei zweckmässig und ge- eignet, die damit verfolgten Ziele zu erreichen. Demgegenüber liefe eine lichtsignalgesteuerte Ortsdurchfahrt den verfolgten Zielen zuwider, weswe- gen sie als unzulässig abzulehnen sei. Am Genehmigungsbeschluss werde festgehalten.

E. 31

Am 14. Oktober 2014 stellte das Gericht den Parteien die Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 2. Oktober 2014 zu und teilte mit, dass sich das Gericht in Abweichung zum an der Instruktionsverhandlung vom 29. September 2013 geschilderten Vorgehen auch aus prozessökonomi- schen Gründen entschlossen habe, vor Gewährung des rechtlichen

- 15 - Gehörs zum Entscheid der Beschwerdegegnerin die ENHK anzufragen, ob sie aufgrund der weiteren Abklärungen und des Entscheids der Beschwer- degegnerin nun eine Begutachtung gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle. Im Anschluss an die Stellungnahme der ENHK zu dieser Anfrage bzw. an das Vorliegen des allfälligen Gutachtens werde das Gericht den Parteien dazu und zum vorgenannten Entscheid der Beschwerdegegnerin das rechtliche Gehör gewähren und über die in den Stellungnahmen der Be- schwerdeführer zu den Unterlagen der Instruktionsverhandlung gestellten Anträge entscheiden. Gleichentags fragte das Gericht die ENHK an, ob sie aufgrund der bis anhin erfolgten weiteren Abklärungen, der zusätzlich era- rbeiteten Grundlagen und der Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 2. Oktober 2014 eine Begutachtung gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle.

E. 32

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.

E. 33

Nachdem die ENHK am 10. Juni 2015 unter Mitwirkung des TBA einen Augenschein in Schmitten durchgeführt hatte, stellte sie dem Gericht am 29. Februar 2016 ihr Gutachten zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd zu. Darin kam sie zum Schluss, dass das Auflageprojekt 2010 eine schwere Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft im Sinne der Schutzziele darstelle. Dies gelte auch für alle Varianten einer Südumfahrung. Die festgestellte massive Beeinträchtigung durch die ökologische und landschaftliche Zerschneidung der Terrasse südlich von Schmitten und ihre Entwertung als Erholungsraum sei angesichts der im UVB aufgeführten Verkehrszahlen von durchschnittlich 1'500 Motorfahrzeugen pro Tag absolut unverhältnismässig. Gestützt darauf beantragte die ENHK, auf den Bau einer Umfahrungsstrasse südlich von Schmitten zu verzichten. Die Beschwerden sollten deshalb gutgeheissen und die Genehmi-

- 16 - gung des Bauvorhabens sowie die Rodungsbewilligung aufgehoben werden. Stattdessen empfahl die ENHK, die Verkehrsprobleme von Schmitten unter Einbezug minimaler baulicher Massnahmen und neuester verkehrstechnischer Technologien und Möglichkeiten sowie unter Schonung der ortsbildrelevanten Bauten mit verkehrslenkenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassentrassee zu lösen. In zweiter Priorität empfahl die ENHK die Weiterführung der Planung einer Tunnelvariante Nord.

E. 34

Mit Schreiben vom 19. April 2016 hielt die Beschwerdegegnerin an ihren Anträgen fest und beantragte überdies die Abweisung des Antrags der ENHK. Begründend führte sie im Wesentlichen aus, dass ein minimaler Innerortsausbau mit Lichtsignalanlage weder für die Schmittner Bevölkerung noch für die Verkehrsteilnehmenden befriedigend sei, weshalb diese Variante abgelehnt werde, selbst wenn sie funktionierte. Mit der Nordumfahrung habe sie sich ausführlich auseinandergesetzt. Dabei sei sie zum Schluss gelangt, dass diese in absehbarer Zeit nicht finanzierbar und somit unverhältnismässig sei. Daran habe sich nichts geändert. Verkehrstechnisch und wirtschaftlich nachhaltig sei nur die offene Südumfahrung. Das Gutachten der ENHK erachte sie als nicht gänzlich überzeugend. Das Mass der Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft könne entgegen den Ausführungen der ENHK nicht undifferenziert als schwerwiegend beurteilt werden und auch bezüglich des Ortsbildes könne nicht von einem schwerwiegenden Eingriff gesprochen werden. In umfassender Abwägung komme die Beschwerdegegnerin erneut zum Schluss, dass das nationale, kantonale, regionale und private Eingriffsinteresse höher zu gewichten sei als das Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung der Lebensräume und der Kulturlandschaft südlich von Schmitten.

E. 35

Am 31. Mai 2016 nahmen die Beschwerdeführer zum ENHK-Gutachten und zur Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 19. April 2016 Stellung und schlossen sich dabei den Ausführungen der ENHK vollumfänglich an. Sie wiesen darauf hin, dass einem ENHK-Gutachten nach der Recht-

- 17 - sprechung grosses Gewicht zukomme und nur aus triftigen Gründen davon abgewichen werden dürfe.

E. 36

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. 37

Mit Schreiben vom 27. Juni 2016 verzichteten die Beschwerdeführer auf die Einreichung einer weiteren Stellungnahme.

E. 38

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. 39

Mit Schreiben vom 9. November 2016 teilte Rechtsanwalt lic. iur. Reto Nigg dem Gericht mit, dass er neu zusätzlich auch die Interessen des Beschwerdeführers A._____ vertrete. Die Umweltschutzorganisationen (Beschwerdeführer) seien ausdrücklich damit einverstanden, dass sich A._____ ihnen anschliesse.

E. 40

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

- 18 - erung technisch möglich sei. Aufgrund der äusserst beschränkten Platzverhältnisse, der vielen Einflüsse und der voraussichtlich sehr beschränkten Betriebszeit erachteten die Gutachter eine Lichtsignalanlage mit wechselseitigem 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. 41

Am 4. Juli 2017 äusserten sich die Beschwerdeführer zum Fachgutachten Ortsdurchfahrt Schmitten – Engpasssteuerung vom 27. Juni 2017 und stellten sich dabei auf den Standpunkt, dass die Engpasssteuerung optimal auf das Dorf Schmitten zugeschnitten sei. Zudem beantragten sie eine Ergänzung des Fachgutachtens zur Frage, an wie vielen Stunden pro Jahr die maximale Wartezeit 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. 42

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. 43

Am 16. Oktober 2017 stellte die Erb + Partner Ingenieurbüro AG dem Gericht die Ergänzung vom 12. Oktober 2017 des Fachgutachtens vom

- 19 - 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. 44

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

E. 45

Am 30. November 2017 nahmen die Beschwerdeführer zum bereinigten Fachgutachten Stellung und vertieften ihre Argumentation, wonach die vorgeschlagene Engpasssteuerung optimal auf Schmitten zugeschnitten sei. Die Lösung sei nicht nur technisch machbar, sondern auch aus volkswirtschaftlicher, landschafts-, natur- und ortsbildschützerischer Sicht geeignet und der Südumfahrung weit überlegen.

E. 46

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

E. 47

Ebenfalls am 23. Januar 2018 reichten die Beschwerdeführer eine weitere Stellungnahme ein und führten dabei aus, dass es für die Verkehrsproblematik in Schmitten keine Lösung gebe, 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 Beeinträchtigung der Lebensräume und der Kulturlandschaft beurteilt worden sei.

Mittels Engpasssteuerung könne mit verhältnismässigen

- 20 - Mitteln eine deutliche Verbesserung der Verkehrsproblematik erreicht werden. Auf die weiteren Ausführungen der Parteien in ihren Rechtsschriften und im angefochtenen Genehmigungsbeschluss der Beschwerdegegnerin vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, bzw. in der angefochtenen Verfügung des BVFD vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, sowie auf die Erkenntnisse des Augenscheins vom 23. Oktober 2013 und die eingereichten Beweismittel wird, soweit erforderlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen. Das Gericht zieht in Erwägung: 1. Gemäss Art. 6 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100) kann die Behörde im Interesse einer zweckmässigen Erledigung die Verfahren bei getrennt eingereichten Eingaben zum gleichen Gegenstand durch verfahrensleitende Verfügung vereinigen. Die Beschwerdeführer haben eine Vereinigung des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens R 11 119 betreffend Genehmigung Umfahrung Schmitten Süd (Landwasserstrasse) mit dem verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 120 betreffend Rodungsbewilligung für Umfahrung Schmitten Süd (Landwasserstrasse) beantragt (vgl. Ziff. 4 der Rechtsbegehren der beiden Beschwerden vom 28. November 2011). Die Beschwerdegegnerin hat sich in ihren Vernehmlassungen vom 22. Februar 2012 dem beschwerdeführerischen Vereinigungsantrag angeschlossen bzw. dessen Gutheissung beantragt (vgl. Ziff. 2 der Rechtsbegehren der Vernehmlassungen vom 22. Februar 2012). Weil die angefochtene Rodungsbewilligung vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, projektbezogen erteilt wurde und das Schicksal der Bewilligung des Auflageprojekts für die Umfahrung Schmitten Süd teilt und überdies zwei sich widersprechende Urteile in dieser Angelegenheit zu vermeiden sind (was indes auch anderweitig sicher-

- 21 - gestellt werden könnte), steht einer Vereinigung der beiden verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 sachlich nichts im Weg. Vielmehr erscheint eine Vereinigung der beiden Beschwerdeverfahren aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs und des bisherigen Verfahrensverlaufs gar angezeigt und zweckmässig. Folglich werden die beiden verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 und R 11 120 – entsprechend der Anträge der Verfahrensparteien – vereinigt und mit einem Urteil entschieden. 2. Die Beschwerde R 11 119 richtet sich gegen den Genehmigungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, betreffend Genehmigung Umfahrung Schmitten Süd (Protokoll Nr. 962), mit welchem die Beschwerdegegnerin das aufgrund der Einsprachen und Stellungnahmen abgeänderte Auflageprojekt für die Korrektur der Landwasserstrasse Bauabschnitt Umfahrung Schmitten Süd unter Auflagen und der Erteilung spezialrechtlicher Bewilligungen genehmigt und gleichzeitig die Einsprache der heutigen Beschwerdeführer abgewiesen hat. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. d VRG beurteilt das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden Beschwerden gegen Entscheide der Regierung über öffentlichrechtliche Streitigkeiten, soweit diese nicht nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind. Der angefochtene Genehmigungsbeschluss ist weder nach kantonalem noch nach eidgenössischem Recht endgültig, weshalb er ein taugliches Anfechtungsobjekt für ein Verfahren vor dem Verwaltungsgericht darstellt. Anfechtungsobjekt des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens R 11 120 bildet die Departementsverfügung vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, mit welcher das BVFD die Bewilligung zur Rodung von 11'336 m² Waldareal zwecks Realisierung des Projekts Umfahrung Schmitten Süd im öffentlichen und privaten Wald, Territorium der Gemeinde

Schmittten unter Auflagen und Bedingungen erteilt und gleichzeitig die dagegen erhobene Einsprache der heutigen Beschwerdeführer abgewiesen hat. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. c VRG beurteilt das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden Beschwerden gegen Entscheide der kantonalen De-

- 22 - partemente, soweit diese nicht nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind oder bei einer anderen Instanz angefochten werden können. Die vorliegend angefochtene Departementsverfügung ist weder nach kantonalem oder eidgenössischen Recht endgültig noch kann sie bei einer anderen Instanz angefochten werden, weshalb auch sie ein taugliches Anfechtungsobjekt für ein Verfahren vor dem Verwaltungsgericht darstellt. Somit ist das angerufene Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden zur Beurteilung der vorliegenden Angelegenheiten örtlich und sachlich zuständig. Das Verwaltungsgericht entscheidet gemäss Art. 43 Abs. 2 lit. a VRG in Fünferbesetzung über Beschwerden gegen Entscheide der Regierung, womit das vorliegende, in Fünferbesetzung ergangene Urteil auch hinsichtlich der funktionellen Zuständigkeit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. Bei den Beschwerdeführern handelt es sich – mit Ausnahme des Beschwerdeführers A._____ (dessen Legitimation aber ohnehin unbestrittenmassen gegeben ist) – um Umweltschutzorganisationen, welchen gemäss Art. 1 der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076) die Beschwerdeberechtigung nach Art. 55 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) sowie nach Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz (NHG; SR 451) zukommt (vgl. Ziff. 3, 6, und 13 des Anhangs zur VBO). Unbestritten ist des Weiteren, dass die Beschwerdeführer durch den angefochtenen Regierungsbeschluss in ihren statutarisch verankerten Tätigkeitsgebieten betroffen sind (vgl. Art. 55 Abs. 2 USG bzw. Art. 12 Abs. 2 NHG). Durch den angefochtenen Regierungsbeschluss vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, sowie die angefochtene Departementsverfügung vom 18., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, sind die Beschwerdeführer überdies beschwert und haben ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung, weshalb sie zur Beschwerdeerhebung legitimiert sind. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden vom 28. November 2011 ist daher einzutreten.

- 23 - 3.1. 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 Gericht im Rahmen des Instruktionsverfahrens für die vorliegende Streitsache R 11 119 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 Bezug auf die organisatorische Gewaltenteilung im Besonderen. Die Formulierung in der verwaltungsgerichtlichen Aufforderung zur Vernehmlassung vom 29. November 2011 ("Beschwerde: Pro Natura und Mitbeteiligte gegen Regierung des Kantons Graubünden, ANU Graubünden und TBA Graubünden, betreffend Genehmigung Umfahrung Schmittten Süd [Landwasserstrasse]") 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 Stellungnahme 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 Organisation der Regierung und Verwaltung verzichten zu wollen und sich auf die für den angefochtenen Entscheid allein verantwortliche Instanz zu beschränken. 3.2. Dem halten die Beschwerdeführer entgegen, dass es jahrzehntelanger Praxis entspreche, dass einzelne Stellen der kantonalen Verwaltung in Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht direkt zur Vernehmung eingeladen würden. Es sei nicht Sache des Verwaltungsgerichtes zu prüfen, ob eine Stelle im Einzelfall der Ermächtigung durch die Beschwerdegegnerin bedürfe oder ob diese von sich aus tätig werden könne.

- 24 - 3.3. 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 Verwaltungsgericht gilt gemäss Art. 11 Abs. 1 VRG die Untersuchungsmaxime, d.h. der Sachverhalt ist von Amtes wegen zu ermitteln. Das Gericht erhebt die notwendigen 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 verpflichtet (Art. 13 Abs. 1 VRG). Gestützt auf diese Bestimmungen ist es dem Verwaltungsgericht unbenommen, direkt und ohne Begrüssung der Beschwerdegegnerin 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 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 Vernehmung vom 29. November 2011 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 als Gegenpartei aufgeführt sind. Dies stellt ein Versehen dar, ist im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 doch einzig die Beschwerdegegnerin als Gegenpartei der Beschwerdeführer zu betrachten. Das Verwaltungsgericht hat in den weiteren Aufforderungen zur Stellungnahme im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 denn auch davon abgesehen, die beiden Stellen als Gegenparteien der Beschwerdeführer aufzuführen. Weil die Beschwerdegegnerin diesbezüglich für die vorliegenden Verfahren keinen Antrag gestellt hat und weil das ANU ge-

- 25 - gegenüber dem Verwaltungsgericht mit Schreiben vom 3. Januar 2012 ausdrücklich auf die Einreichung einer Vernehmung verzichtet hat und auch das TBA keine eigene Stellungnahme zu den Beschwerden vom 28. November 2011 eingereicht hat, kann es mit diesen Bemerkungen sein Bewenden haben. 4.1. Weiter gilt es in formeller Hinsicht auf die von der Beschwerdegegnerin geltend gemachte unzulässige Ausdehnung der Rechtsbegehren einzugehen. 4.2.1. In ihrer Einsprache ans BVFD vom 7. Dezember 2010 haben die Beschwerdeführer beantragt, die Umfahrung Schmitten Süd, H417b, Land-

wasserstrasse, sei nicht zu genehmigen und es sei mit einer transparenten Analyse eine ausgewogene Interessensabwägung vorzunehmen, um eine auch natur- und landschaftsverträgliche Lösung der Verkehrsproblematik im Dorf Schmitten zu finden (vgl. Akten der Beschwerdegegnerin [Bg-act.] 3 Beilage 16). 4.2.2. In ihrer Beschwerde ans Verwaltungsgericht vom 28. November 2011 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 haben die Beschwerdeführer sodann die Aufhebung des Regierungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, beantragt; die Streitsache sei zur Beweisergänzung an die Vorinstanz zurückzuweisen; es sei ein unabhängiges Ingenieurs-Gutachten zur Machbarkeit der Südvariante mit teilweiser Untertunnelung sowie zur Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage einzuholen; der UVB sei nach Vorliegen der Ergebnisse der zusätzlichen Abklärungen zu ergänzen; der angepasste und ergänzte UVB sei durch eine verwaltungsunabhängige Instanz zu beurteilen; es sei ein Gutachten bei der ENHK nach Art. 8 NHG einzuholen; gestützt auf die erfolgte Beweisergänzung habe die Beschwerdegegnerin eine neue ausgewogene Interessenabwägung und Beurteilung vorzunehmen und neu zu entscheiden.

- 26 - 4.2.3. Die Beschwerdegegnerin ist der Auffassung, die von den Beschwerdeführern in der Beschwerde vom 28. November 2011 beantragte Rückweisung zur Beweisergänzung heisse, dass die Beschwerdegegnerin die Linienführung des Auflageprojekts grundsätzlich überprüfen müsste. Nachdem im Einspracheverfahren weder eine Untertunnelung noch eine Signalsteuerung, sondern nur eine ausgewogene Interessensabwägung gefordert worden sei, stelle dies eine unzulässige Ausdehnung der Rechtsbegehren gemäss Art. 51 Abs. 2 VRG dar. Weil die Untertunnelung nicht beantragt worden sei, habe sich die Beschwerdegegnerin damit zu Recht nicht auseinandergesetzt. Der Vorschlag sei nicht Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens gewesen (vgl. Vernehmlassung der Beschwerdegegnerin vom 22. Februar 2012 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 S. 13 Ziff. 3.4). 4.2.4. In ihrer Eingabe vom 21. Dezember 2012 haben die Beschwerdeführer sodann Stellung zum Schreiben der ENHK vom 5. Dezember 2012 genommen und dabei ihre Rechtsbegehren dahingehend ergänzt, dass Projektpläne für eine neue Variante Südumfahrung mit teilweiser Untertunnelung und Pläne für eine Variante Sanierung Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage zum Zweck der vergleichbaren Prüfung der verschiedenen Varianten auszuarbeiten seien. Die Konkretisierung des Rechtsbegehrens nehme Bezug auf die Stellungnahme der ENHK, welche bemängelt habe, dass die erforderlichen Unterlagen für eine vergleichbare Prüfung und adäquate Beurteilung der verschiedenen Varianten fehlten. Dies sei keine Erweiterung der Rechtsbegehren. Es sei nicht Aufgabe des Verwaltungsgerichtes, ein aufwändiges Beweisverfahren durchzuführen. Eine Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz dürfte daher angezeigt sein. 4.2.5. Dem hält die Beschwerdegegnerin mit Stellungnahme vom 19. Dezember 2012 (vgl. S. 2) entgegen, dass die ENHK für eine vergleichende Begutachtung zur Verfügung stehen würde, falls das Verwaltungsgericht zum

- 27 - Schluss käme, weitere Projektvarianten seien zu prüfen und zu beurteilen. Zu dieser Thematik habe sich die Beschwerdegegnerin eingehend geäussert. Ihr sei das Umfahrungsprojekt Schmitten Süd zur Genehmigung unterbreitet worden, nachdem in der Planungsphase parallel und zeitlich gestaffelt mehrere Varianten erörtert und einander gegenüber gestellt worden seien. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sei allein das angefochtene Auflageprojekt. Im jetzigen Verfahrensstadium sei auf die Prüfung und

allfällige Begutachtung von Projektvarianten zu verzichten. In ihrer Stellungnahme vom 29. Januar 2013 (vgl. S. 2 f.) führt die Beschwerdegegnerin sodann noch aus, dass die Beschwerdeführer ihre Stellungnahme vom 21. Dezember 2012 zum Schreiben der ENHK vom 5. Dezember 2012 erneut zu einer unzulässigen Ausdehnung ihrer Rechtsbegehren genutzt hätten. Die ENHK habe nicht bemängelt, dass die erforderlichen Unterlagen fehlten, um eine Prüfung der verschiedenen Varianten vorzunehmen; sie habe nur das Fehlen von Projektplänen für eine teilweise Untertunnelung festgestellt. Daraus könne nicht geschlossen werden, es liege hier keine Ausdehnung der Rechtsbegehren vor. Auf die am 28. November 2011 beantragte Rückweisung zur Beweisergänzung und auf die Ergänzung von Ziff. 2 der beschwerdeführerischen Rechtsbegehren gemäss Stellungnahme vom 21. Dezember 2012 sei daher nicht einzutreten. 4.3. Die Beschwerdeführer haben in ihrer Beschwerde vom 28. November 2011 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 materiell die Aufhebung des Genehmigungsbeschlusses vom 25., mitgeteilt am 26. Oktober 2011, beantragt. Dies ist sicherlich keine Erweiterung des Rechtsbegehrens gegenüber der Einsprache ans BVFD vom 7. Dezember 2010. Gegenteiliges wird von der Beschwerdegegnerin denn auch nicht behauptet. Sie stellt sich indes auf den Standpunkt, dass der Rückweisungsantrag zur Beweisergänzung (vgl. Ziff. 2 der Rechtsbegehren der Beschwerde vom 28. November 2011 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119) eine Erweiterung der Rechtsbegehren gegenüber der Einsprache vom 7. Dezember 2010 darstellt. Dabei verkennt die Beschwerdegeg-

- 28 - nerin jedoch, dass es sich beim Antrag auf Rückweisung zur Beweisergänzung letztlich um einen Beweisantrag handelt, mit der Besonderheit, dass der Beweis nicht vom Gericht (welchem im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren die Verfahrensherrschaft zukommt [vgl. vorstehend E.3.3]), sondern von der Vorinstanz zu erheben ist. Neue Beweisanträge sind aber im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren gemäss Art. 51 Abs. 3 VRG vom Ausdehnungsverbot von Art. 51 Abs. 2 VRG ausgenommen und somit zulässig. Dies gilt aufgrund der im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren herrschenden Untersuchungsmaxime auch für solche Beweisanträge, die im vorinstanzlichen Verfahren nicht eingebracht worden sind, obschon sie hätten eingebracht werden können. Ähnlich sieht es bezüglich der beschwerdeführerischen Anträge aus, welche in deren Stellungnahme vom 21. Dezember 2012 zum Schreiben der ENHK vom 5. Dezember 2012 neu gestellt worden sind (Ausarbeiten von Projektplänen für eine neue Variante Südumfahrung mit teilweiser Untertunnelung sowie von Plänen für eine Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage zum Zweck der vergleichbaren Prüfung der verschiedenen Varianten). Auch hierbei handelt es sich um Beweisanträge im Sinne von Art. 51 Abs. 3 VRG, die nach dem vorstehend Gesagten keine unzulässige Ausdehnung der Rechtsbegehren darstellen. Auf die mit Beschwerde vom 28. November 2011 im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren R 11 119 beantragte Rückweisung zur Beweisergänzung und auf die Ergänzung von Ziff. 2 der beschwerdeführerischen Rechtsbegehren gemäss Stellungnahme vom 21. Dezember 2012 ist somit – entgegen der beschwerdegegnerischen Auffassung – einzutreten. Ob die entsprechenden Beweisanträge begründet sind, ist alsdann eine Frage der (antizipierten) Beweiswürdigung bzw. der materiellen Beurteilung. 5. Des Weiteren kann in formeller Hinsicht davon ausgegangen werden, dass nach dem vom Gericht durchgeführten Beweisverfahren mit der Möglichkeit zur Stellungnahme die von den Beschwerdeführern verschiedentlich vorgebrachten Rügen betreffend Verletzung des rechtlichen Gehörs hinfäl-

- 29 - lig geworden sind oder aber die Heilung allfälliger Verletzungen im vorliegenden Verfahren erfolgt ist. Weitere Ausführungen zu einer allfälligen Gehörsverletzung erübrigen sich vor diesem Hintergrund. 6. In beweisrechtlicher Hinsicht gilt es sodann festzuhalten, dass sich die beschwerdeführerischen Anträge auf Einholung eines unabhängigen Ingenieurs-Gutachtens zur Machbarkeit der Südvariante mit teilweiser Untertunnelung sowie zur Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage, Ergänzung des UVB nach Vorliegen der Ergebnisse der zusätzlichen Abklärungen sowie Einholung eines Gutachtens bei der ENHK nach Art. 8 NHG mittlerweile erledigt haben. Denn einerseits ist die grundsätzliche Machbarkeit der Südvariante mit teilweiser Untertunnelung ("Variante Dezember 2011") unbestritten und andererseits ist die Beurteilung der Variante Ortsdurchfahrt mit signalgesteuerter Lichtsignalanlage mittlerweile durch einen im gegenseitigen Einverständnis der Parteien bestimmten, unabhängigen Gutachter erfolgt und auch das TBA hat diesbezüglich sachbezogene Abklärungen getroffen bzw. unabhängige Fachleute beigezogen. Zudem wurde im März 2014 im Auftrag des TBA der Zusatzbericht zum UVB 2010 erstellt und dabei die vier Varianten zum Auflageprojekt (Varianten Dezember 2010 [Variante 1] und August 2011 [Variante 2], Variante Tunnel Süd Dezember 2011 [Variante 3] und Variante Innerortsausbau [Variante 4]) beschrieben und hinsichtlich der wichtigsten Umweltrisikofaktoren beurteilt. Und schliesslich hat das streitberufene Gericht am 14. Oktober 2014 die ENHK angefragt, ob sie im vorliegenden Fall aufgrund der bis anhin erfolgten weiteren Abklärungen sowie der zusätzlich erarbeiteten Grundlagen eine Begutachtung gemäss Art. 8 NHG vornehmen wolle, worauf die ENHK dem Gericht am 29. Februar 2016 ihr Gutachten zur umstrittenen Umfahrungsstrasse Schmitten Süd zugestellt hat. Weitere Ausführungen zu den erwähnten beschwerdeführerischen Beweisanträgen erübrigen sich daher. Bezüglich des beschwerdeführerischen Beweisantrags auf Beurteilung des angepassten und ergänzten UVB durch eine verwaltungsunabhängige Instanz gilt es sodann festzuhalten, dass von Geset-

- 30 - zes wegen das ANU und nicht eine verwaltungsunabhängige Instanz den UVB zu prüfen hat (vgl. Art. 10c Abs. 1 USG i.V.m. Art. 12 Abs. 1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV; SR 814.011]). Der Beweisantrag auf Beurteilung des angepassten und ergänzten UVB durch eine verwaltungsunabhängige Instanz ist somit abzuweisen.

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