

# VS\_GERICHTE A1 24 186 vom 11. November 2025

VS Kantonsgericht, 2025-11-11, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs\\_gerichte\\_A1\\_24\\_186](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_24_186)

FR: VS\_GERICHTE A1 24 186 du 11 novembre 2025

IT: VS\_GERICHTE A1 24 186 del 11 novembre 2025

## Erwägungen

### E. 1

Der angefochtene Entscheid des Staatsrats stellt eine letztinstanzliche Verfügung im Sinne von Art. 72 des Gesetzes über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungs- rechtspflege vom 6. Oktober 1976 (VVRG; SGS/VS 172.6) dar, die mangels Ausschlusses in den Art. 74 bis Art. 77 VVRG der Verwaltungsgerichtsbeschwerde unterliegt. Die Beschwerdeführer sind als Einsprecher und Adressaten der angefochtenen Verfügung, durch diese berührt und haben ein schutzwürdiges Interesse an dessen Änderung oder Aufhebung, sodass sie gemäss Art. 80 Abs. 1 lit. a i.V.m. Art. 44 Abs. 1 lit. a VVRG grundsätzlich zur Beschwerdeführung legitimiert sind. Die Beschwerdeführer machen geltend, als Verwalter der Liegenschaft, hätten sie eine Pflicht, die Angelegenheit weiterzuverfolgen und die Beschwerde auch im Interesse der anderen Anwohner zu führen (vgl. S. 161,163). Sie haben das Rechtsmittel indes einzig in eigenem Namen geführt und stellen in ihrer Beschwerde auch klar, von den anderen Bewohnern nicht zur Vertretung bevollmächtigt worden zu sein (vgl. S. 14). Insoweit die Beschwerde die Verletzung Rechte Dritter rügt, ist darauf nicht einzutreten. Auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist jedoch einzutreten (Art. 80 Abs. 1 lit. b und c i.V.m. Art. 46 und Art. 48 VVRG).

### E. 1.5

dB(A) führen. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist eine Zunahme des Lärms ab einer Veränderung von 1 dB(A) wahrnehmbar (vgl. E. 8.3 hiervor; BundesgerichtsUrteile 1C\_54/2019 vom 11. November 2019; E. 2.2; 1C\_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 3; BGE 129 II 238 E. 4.1). Um die Lärmemission durch den Mehrverkehr zu minimieren, sei vorgesehen, ausserhalb der Knoten und Kreisel inkl. angrenzende Einfahrtsstrecke ein lärmmindernder Belag des Typs SDA8 einzubauen. Die Lärmminde- rung eines solchen Belags liege bei -1dB(A) bei 35-80 km/h und einer Strassensteigung bis 5 %. Die neu angelegte Fahrradspur sowie Einspurstrecken inkl. Markierungen/Signalisation könne zu einer erhöhten Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers führen und dadurch Verkehrsberuhigend wirken (S. 13 des Lärmgutachtens zu Abschnitt C "Überlandstrasse"). Auf der Kantonsstrasse H19/1019 werde der Mehrverkehr von 86 % rechnerisch zu 2.7 dB(A) erhöhten Lärmemissionen führen. Auch hier ist gemäss Gutachten - 15 - ein lärmmindernder Belag des Typs SDA8 vorgesehen, welcher wiederum zu einer Lärmminde- rung von -1 dB(A) bei 35-80 km/h und einer Strassensteigung bis 5 % führe. Das Gutachten berücksichtigt dabei sowohl die sich im Bau befindende Erweiterung des Spitals als auch die Umgestaltung des Bahnhof Brigs. Beim Landiknoten erachtet das Gutachten einen lärmmindernden Belag aufgrund des dominanten Motorenlärms als nicht sinnvoll. Insgesamt müsse auch hier von einer Erhöhung der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) aufgrund des Mehrverkehrs ausgegangen werden. Das

Gutachten stellt zusammengefasst eine derzeitige und auch künftige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte fest. Sei eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich, müssten Kompensationsmassnahmen (wie bspw. Schallschutzfenster) geprüft werden. Eine quantitative Lärmstudie mit abschliessenden Lärmschutzmassnahmen bzw. Kompensationsmassnahmen würden in Absprache mit der DFM erst im Rahmen des Lärmsanierungsdossiers für die Überlandstrasse, parallel zur öffentlichen Auflage der Einbahnstrasse Naters-Brig gemacht.

## **E. 2**

Das Gericht hat die Angelegenheit nicht unter allen Gesichtspunkten zu überprüfen, sondern kann sich im Wesentlichen auf die gerügten Punkte beschränken (Art. 48 Abs. 2 i.V.m. Art. 80 Abs. 1 lit. c VVRG). Es können zudem nur Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitungen oder Missbrauch des Ermessens, sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts geltend gemacht werden. Die Unzweckmässigkeit der Verfügung kann jedoch nur in Fällen, die hier nicht zutreffen (Art. 78 VVRG), überprüft werden.

## **E. 3**

Das Kantonsgericht hat die von den Beschwerdeführern hinterlegten Dokumente zu den Akten genommen. Der Staatsrat hat zudem die Akten des Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Damit wird den Beweismittelanträgen der Beschwerdeführer genüge getan.

- 6 -

## **E. 4**

Zunächst ist die Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs zu prüfen.

### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführer kritisieren, der Staatsrat habe sich nicht genügend mit den von ihnen in der Einsprache vorgebrachten Rügen auseinandergesetzt. Das Strassenbauprojekt stehe in direktem Zusammenhang mit dem Umbauprojekt des Spital Wallis, für welches indes noch keine rechtskräftige Baubewilligung vorliege, was der Staatsrat ausser Acht gelassen habe. Die von ihnen vorgeschlagene geeignetere Variante 3 sei im Staatsratsentscheid grundlos unberücksichtigt geblieben. Es hätten zudem nicht alle Einsprecher an der Einspracheverhandlung teilnehmen dürfen. Schliesslich habe sich die Vorinstanz nicht eingehend mit dem von SWISSTRAFFIC ausgewiesenen Sicherheitsrisiko, dem Nachteil des Rückstaus und den Folgen des engen Kurvenradius auseinandergesetzt.

### **E. 4.2**

Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) verankert als Teilaspekt eines fairen Verfahrens den Anspruch auf rechtliches Gehör. Dieses dient einerseits der Sachaufklärung, andererseits stellt es ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht dar, welches alle Befugnisse umfasst, die einer Partei einzuräumen sind, damit sie in einem Verfahren ihren Standpunkt wirksam zur Geltung bringen kann (BGE 150 I 174 E. 4.1 mit Hinweisen). Dazu gehört das Recht des Betroffenen, sich vor Erlass eines Entscheids zur Sache zu äussern, erhebliche Beweise beizubringen und Einsicht in die Akten zu nehmen. Voraussetzung des Äusserungsrechts sind genügende Kenntnisse über den Verfahrensverlauf, was auf das Recht hinausläuft, in geeigneter Weise über die entscheidungswesentlichen Vorgänge und Grundlagen vorweg

orientiert zu werden (BGE 144 I 11 E. 5.3 mit Hinweisen). Art. 29 Abs. 2 BV bewirkt insbesondere auch ein Mindestanspruch auf Begründung eines hoheitlichen Aktes. Die Motivationspflicht für kantonale und kommunale Behörden ergibt sich aus dem kantonalen Verfahrensrecht, vorliegend aus Art. 29 Abs. 3 VVRG, welcher ausdrücklich festhält, Verfügungen seien zu begründen. Der Sinn und Zweck der Argumentationspflicht liegt darin, den Bürger wissen zu lassen, warum eine Behörde entgegen seinen Anträgen entschieden hat. Die Motivation eines Entscheids muss deshalb so abgefasst sein, dass die betroffene Person ihn gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann. Dies ist nur möglich, wenn sowohl sie wie auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können. Der Anspruch auf rechtliches Gehör verlangt von der Behörde, die Vorbringen der Betroffenen tatsächlich zuhören, ernsthaft zu prüfen und in ihrer Entscheidungsfindung angemessen zu berücksichtigen. Dies gilt für alle form- und fristgerechten Äusserungen, Eingaben und Anträge, die zur Klärung der konkreten Streitfrage geeignet und erforderlich erscheinen. Die Begründung des

- 7 - Entscheids muss die wesentlichen Überlegungen nennen, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sie ihren Entscheid stützt. Sie muss sich jedoch nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegen (BGE 148 III 30 E. 3.1; 141 III 28 E. 3.2.4; 136 I 184 E. 2.2.1; Bundesgerichtsurteil 8C\_460/2020 vom 4. September 2020 E. 5.1; Kantonsgerichtsurteil A1 18 174 vom 8. Februar 2019 E. 4.1). Die Begründungsdichte und der Umfang der Begründung richten sich nach den Umständen. Sind Sachlage und Normen klar, so können Hinweise auf die Rechtsgrundlagen genügen (STEINMANN/SCHINDLER/WYSS, Die Schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 4. A., 2023, N. 65 zu Art. 29 BV).

#### **E. 4.3**

Der Staatsratsentscheid befasst sich in Ziffer 11.4.2 ff. mit der Einsprache der Beschwerdeführer. In Ziffer 11.4.4 setzt sich der Entscheid mit dem von den Einsprechern geltend gemachten Rückstau (lit. a und b), dem Sicherheitsrisiko bezüglich der gewählten Zu- und Abfahrt (lit. b und c) und der von den Beschwerdeführern präsentierten Variante 3 (lit. b und d) auseinander. In Ziffer 11.4.5 prüft der Staatsrat die von den Einsprechern verlangte Entschädigung resp. die Errichtung von Lärmschutzmassnahmen wegen des erhöhten Verkehrsflusses und der damit verbundenen Lärmzunahme sowie die in diesem Zusammenhang geltend gemachte materielle Enteignung. Ebenso geht der Entscheid auf die Kritik der Einsprecher betreffend das Bauprojekt der Spitalerweiterung ein (Ziffer 11.4.6). Entgegen den Ausführungen in der Beschwerde hat sich der Staatsrat mit den wichtigsten Kritikpunkten der Einsprache auseinandergesetzt. Eine Verletzung der Begründungspflicht ist daher zu verneinen. Ob die Begründung rechtlich zutreffend und haltbar ist, ist wiederum keine Frage des formellen Anspruchs auf rechtliches Gehör, sondern der materiellen Beurteilung der Streitfrage (BGE 130 II 530 E. 4.3).

#### **E. 5**

Im Übrigen wird in der Beschwerde hauptsächlich der Sachverhalt dargelegt (S. 5–18 der Beschwerde) und ausgeführt, was seitens der Beschwerdeführer mit der Einsprache, an der Einspracheverhandlung und in den späteren Eingaben geltend gemacht wurde. Sie setzt sich indes, abgesehen von der Rüge, der Staatsrat habe sich nicht mit der in der Einsprache vorgebrachten Kritik auseinandergesetzt, kaum mit dem angefochtenen Staatsratsentscheid

auseinander. Insoweit sich die Laienbeschwerde mit dem Staatsratsentscheid auseinandersetzt, wird nachfolgend auf diese Rügen eingetreten. Im Übrigen wird auf die Beschwerde mangels substantiierter Begründung nicht eingetreten. Offengelassen werden kann, ob betreffend die Einspracheverhandlung das rechtliche Gehör einiger Einsprecher verletzt worden ist, indem das Departement die Bestimmung

- 8 - dreier Vertreter für die Stockwerkeigentümer angeordnet hat. Die Beschwerdeführer waren an der Einspracheverhandlung persönlich anwesend, weshalb ihr rechtliches Gehör nicht verletzt worden ist. Betreffend eine allfällige Verletzung des rechtlichen Gehörs Dritter fehlt es den Beschwerdeführern an einem Rechtsschutzinteresse (vgl. E. 1 hier- vor).

### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführer kritisieren, die Vorinstanz habe die bestehenden Sicherheitsrisiken, insbesondere die von SWISSTRAFFIC festgestellten nicht eingehaltenen Sichtweiten und den zu engen Kurvenradius, welcher dazu führe, dass grössere Fahrzeuge über die Gegenfahrbahn fahren müssten, nicht berücksichtigt resp. das Road Safety Audit (nachfolgend RSA) falsch interpretiert.

#### **E. 5.1.1**

Der Staatsrat führt im angefochtenen Entscheid bezüglich der Sicherheit aus, die Pläne seien von einem im Strassenbau erfahrenen Ingenieurbüro erstellt worden. Die DFM als Fachstelle des Kantons habe die Pläne in technischer Hinsicht und in Berücksichtigung der in Kraft stehenden Normen überprüft und es sei zusätzlich ein Sicherheitsaudit bei einer neutralen spezialisierten Firma durchgeführt worden. Es lägen keine Gründe vor, an den Einschätzungen der erwähnten Fachstellen zu zweifeln und von diesen abzuweichen.

#### **E. 5.1.2**

Das Departement hat nach der Anpassung der Pläne bezüglich der Zu- und Abfahrt auf das Grundstück Nr. xxx1 und Nr. xxx2 ein Road Safety Audit in Auftrag gegeben. Die SWISSTRAFFIC AG hielt am 6. Februar 2024 fest (Beleg Nr. 41): "- Die Sichtweiten vom Parkplatz auf das Trottoir (Beobachtungsdistanz = 2.5m) betragen über 15m nach rechts und rund 11 m nach links (Vorgabe: 15m); vgl. Illustration unten - Die Sichtweiten vom Parkplatz auf die Strasse (Beobachtungsdistanz = 3.0m) betragen über 25m nach rechts und rund 18 m nach links (Vorgabe: 20m für Nebenstrassen); vgl. Illustration unten"

Sie folgerte, die Sichtweiten nach links seien knapp nicht eingehalten und beurteilt dies wie folgt: "Aufgrund der Kurvenlage der von links kommenden Fahrzeuge und der Tatsache, dass der Parkplatz nicht immer belegt ist, schätzen wir den Einfluss auf die Verkehrssicherheit als gering ein. Zudem ist die Geschwindigkeit des ausfahrenden Fahrzeugs aufgrund der Trottoirüberfahrt sehr gering." Am 24. September 2024 (Beleg Nr. 51) nahm die SWISSTRAFFIC AG zu den Vorwürfen in der Beschwerde Stellung und erklärte, nicht jede Abweichung von der Norm habe einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Das Unfallrisiko werde im

- 9 - Einzelfall aufgrund der Eintretenswahrscheinlichkeit und der möglichen Verletzungsfolgen mit klein, mittel oder hoch beurteilt. Im vorliegenden Fall könnten beide Punkte als "klein" beurteilt werden. Insgesamt sei das Unfallrisiko "klein", wobei es sich dabei um die geringstmögliche Stufe handle, denn der Zustand "kein Risiko" gebe es im Strassenverkehr nicht, auch nicht bei normkonformen Projekten. Das RSA berücksichtige im Übrigen durchaus die Verkehrsbelastung.

### **E. 5.1.3**

Sowohl die Vorinstanz, als auch die Beschwerdeführer stützen sich für die Einschätzung der Sicherheit der Zu- und Abfahrt auf das RSA der SWISSTRAFFIC AG, kommen indes zu einem gegenteiligen Schluss. Das RSA stellt fest, die Sichtweiten nach links seien knapp nicht eingehalten. Insoweit ist den Ausführungen der Beschwerdeführer zuzustimmen. Jedoch hält das RSA ebenso fest, aufgrund der gesamten Situation sei der Einfluss auf die Verkehrssicherheit gering. In der aktenkundigen E-Mail (Beleg Nr. 51), auf welche der Staatsrat in seiner Beschwerdeantwort verweist, erläutert die SWISSTRAFFIC AG ihre Beurteilung näher: Nicht jede Abweichung von der Norm habe einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Das Unfallrisiko werde im Einzelfall aufgrund der Eintretenswahrscheinlichkeit und der möglichen Verletzungsfolgen beurteilt (mit klein, mittel oder hoch). Im vorliegenden Fall könnten beide Punkte als "klein" beurteilt werden: Die Eintretenswahrscheinlichkeit sei klein, weil einerseits die Sichtverhältnisse nur geringfügig eingeschränkt seien und andererseits wenig Verkehr vom Parkplatz ausfahre. Die Verletzungsfolgen seien gering, weil die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich moderat seien. Insgesamt sei das Unfallrisiko also "klein", was die geringstmögliche Stufe sei, da es den Zustand "kein Risiko" im Strassenverkehr nicht gebe, auch nicht bei normkonformen Projekten. Die Verkehrsbelastung sei zudem durchaus in die Beurteilung der Verkehrssicherheit mit einbezogen worden, wobei die Verkehrslast bei der Ausfahrt des neuen Privatparkplatzes auf den Feldweg entscheidend sei. Es werde mit bis zu 3'100 Fahrzeugen pro Tag gerechnet, wobei im Spitzenzeitraum rund 10 % dieser Fahrzeuge unterwegs sei, mithin zwischen 300 und 350 Fahrzeuge pro Stunde, entsprechend 5-6 Fahrzeuge pro Minute, welche sich in beide Fahrrichtungen aufteilen würden. Damit würden Zeitlücken von 12- 20 Sekunden entstehen, welche ausreichend seien, um sich in den Verkehr einzufügen. Vom Parkplatz her würden in der Spitzenstunde voraussichtlich maximal 5-6 Fahrzeuge (ein Fahrzeug alle 10 Minuten) kommen, die sich in den erwähnten Verkehr auf der Landstrasse einfügen müssen. Daher werde die Eintretenswahrscheinlichkeit eines Unfalls als "klein" beurteilt.

- 10 -

### **E. 5.1.4**

Die Beschwerdeführer kritisieren hauptsächlich die Interpretation des RSA durch den Staatsrat und legen im Übrigen nicht substantiiert dar, was sie an der Evaluation der SWISSTRAFFIC AG bemängeln. Insgesamt sind die Beurteilung und die entsprechenden Erklärungen der SWISSTRAFFIC AG nachvollziehbar und es besteht für das Gericht keinen Grund, von der Einschätzung der Fachpersonen abzuweichen. Die Beschwerde ist in diesem Punkt daher abzuweisen, soweit überhaupt darauf eingetreten wird.

### **E. 5.2**

Die Beschwerdeführer kritisieren, der Kurvenradius sei für grössere Fahrzeuge wie LKW, Ambulanz, Feuerwehrfahrzeuge zu eng.

#### **E. 5.2.1**

Der Staatsrat argumentiert, die Rüge sei nicht substantiiert und der Kritik der Beschwerdeführer würden erfahrene Ingenieure, renommierte Ingenieurbüros, die Einschätzung der Spezialisten der kantonalen Fachstelle für Strassen und der DFM sowie die Bewertung in zwei Sicherheitsaudits durch die SWISSTRAFFIC AG gegenüberstehen. Die Pläne würden den in Kraft stehenden Normen und Gesetzen entsprechen.

### **E. 5.2.2**

In ihrem Bericht vom 24. September 2024 (Beleg Nr. 50), auf welchen der Staatsrat in seiner Beschwerdeantwort verweist, legt die DFM dar, die Zufahrt könne auch mit einem LKW befahren und via Feldweg ausgefahren werden. Zudem halte die Zu- und Ausfahrt die "Richtwerte für die Gestaltung von Grundstückszufahrten" für die Grundstückszufahrt "Typ B", als welche sie qualifiziert worden sei, und auch für den "Typ C" ein.

### **E. 5.2.3**

Die unbegründete Rüge, der Radius sei zu eng, vermag nichts an der Einschätzung der Fachbehörden zu ändern. Ohnehin legt die DFM nachvollziehbar dar, welche Richtwerte einzuhalten sind und dass diese in casu nicht nur für den "Typ B" sondern auch für den "Typ C", welcher eine noch breitere Einfahrt und einen grösseren Einlenkradius verlangt, erfüllt sind. Die Beschwerde ist betreffend die geltend gemachten Sicherheitsbedenken abzuweisen, soweit auf diese Beanstandung überhaupt einzutreten ist.

### **E. 5.3**

Soweit die Beschwerdeführer die Nachteile eines Rückstaus geltend machen, ist nicht ersichtlich, weshalb es einen solchen geben sollte. Es kann diesbezüglich auf die in E. 5.1.3 zusammengefassten Ausführungen der SWISSTRAFFIC AG betreffend das Verkehrsaufkommen verwiesen werden.

### **E. 6**

Die Beschwerdeführer machen geltend, das Grundstück GBV-Nr. xxx1 sei über die Nachbarparzelle GBV-Nr. xxx2 erschlossen, wobei ein entsprechendes Durchfahrts- und Durchgangsrecht im Grundbuch eingetragen sei. Sie folgern, die Bewohner der Wohnliegenschaft seien daher seit über 25 Jahren Inhaber eines direkten, dinglich gesicherten - 11 - Zufahrtsrechts auf die Kantonsstrasse H19/1019. Das vorliegende Strassenprojekt entziehe ihnen dieses Rechts, was ein Eingriff in ihre Eigentumsrechte resp. eine Enteignung darstelle.

#### **E. 6.1**

Die formelle Enteignung ist eine Verwaltungshandlung, mit der eine Person gezwungen wird, ihre Eigentumsrechte oder andere dingliche oder persönliche Rechte an einem Grundstück oder einer beweglichen Sache für einen öffentlichen Zweck und gegen volle Entschädigung ganz oder teilweise abzutreten oder eine Einschränkung in der Ausübung dieser Rechte zu dulden (Art. 2 Abs. 1 kEntG).

#### **E. 6.2**

Das Durchfahrtsrecht zugunsten des Grundstücks GBV-Nr. xxx1 und zulasten des Grundstücks GBV-Nr. xxx2 (vgl. S. 198) wird vom vorliegenden Projekt nicht tangiert. Die Anwohner der Liegenschaft auf dem Grundstück Nr. xxx1 können weiterhin über die im Grundbuch eingetragene Dienstbarkeit zu ihrer Parzelle gelangen und sich über diese wieder zur im Projekt vorgesehenen Ausfahrt auf den Feldweg begeben. Der Staat greift diesbezüglich in keinerlei Hinsicht in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer ein. Ein allfälliger Anspruch auf eine Ausfahrt auf die Kantonsstrasse kann aus diesem Dienstbarkeitsvertrag nicht abgeleitet werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf eine Ausfahrt auf eine Kantonsstrasse besteht überdies ebensowenig. Die Beschwerde ist folglich in diesem Punkt abzuweisen.

## **E. 7**

Die Beschwerdeführer rügen, dass die Variante 3 nicht gewählt worden sei, obwohl diese in vielerlei Hinsicht geeigneter scheine. Das Argument der benötigten grossen baulichen Massnahmen sei in Anbetracht der massiven Strassenbauerweiterung nicht stichhaltig. Auch ein allfälliger Wegfall von 9 Parkplätzen scheine bei einem Bau von über 260 Parkplätzen verhältnismässig.

### **E. 7.1**

Bei Bau- und Strassenprojekten sind regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde. Dieser Ermessensentscheid wird im gerichtlichen Verfahren zurückhaltend überprüft. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen (Bundesgerichtsurteile 1C\_123/2023 vom 14. Oktober 2023 E. 5; 1C\_567/2020 vom 1. Mai 2023 E. 5.1; 1C\_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4; Kantonsgerichtsurteil A1 22 173 vom 4. Februar 2023 E. 6.7).

### **E. 7.2**

Die DFM hat betreffend das Strassenbauprojekt vier Varianten ausgearbeitet und die jeweiligen Vor- und Nachteile aufgeführt. Aufgrund der Argumente und Bedenken der Einsprecher wurde die im Technischen Bericht genannte und favorisierte Variante 4

- 12 - angepasst und die Projektänderung an der Einspracheverhandlung präsentiert. Im Bestreben, dem Anliegen der Anwohner entgegen zu kommen, soll neu die Einfahrt wie bisher ab Kantonsstrasse erstellt werden, wobei die Ausfahrt weiterhin ausschliesslich via Parkplatz und Feldweg auf die Kantonsstrasse möglich sein wird. Die DFM legt in ihrem Bericht zur Beschwerde vom 24. September 2024 (Beleg Nr. 50) dar, eine Ausfahrt auf die Kantonsstrasse sei nicht möglich, da diese über Fahrspuren, Sperrflächen und Sicherheitslinien führen würde, welche nicht überfahrbar seien. Die von den Einsprechern gewünschte Variante 3 führt über den Spitalparkplatz und betrifft damit zunächst ein anderes Projekt, welches in einem anderen Verfahren von einer anderen zuständigen Behörde (KBK) entschieden wird. Zudem würde diese Variante eine zusätzliche Barriere benötigen, das Weglassen einiger Spitalparkplätze bedingen sowie einen weiteren Umweg darstellen, als die vom Staatsrat genehmigte Projektänderung. Wie hiervor dargelegt, steht der Entscheid bei mehreren geeigneten Varianten grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde. Vorliegend ist einerseits nicht ersichtlich, weshalb die von den Beschwerdeführern verlangte Variante geeigneter wäre und andererseits hat die Planungsbehörde ihr Ermessen mit der Wahl der genehmigten Variante nicht überschritten. Mit dem Entscheid für die aufgrund der Einsprachen angepasste Variante hat der Staatsrat kein Recht verletzt.

## **E. 8**

Die Beschwerde führt aus, das Strassenbauprojekt habe erhebliche Nachteile für die Bewohner der Liegenschaft zur Folge. Genannt werden Mehrimmissionen betreffend Lärm, Abgase, Feinpartikel etc. welche Lärmschutzfenster, regelmässige Fassadenanstriche, aufwendigere Reinigungen von Balkonen, Terrassen, Storen, Fenster etc. Die Lärmgrenzwerte würden massiv überschritten. Dies stelle eine materielle Enteignung dar. Die Vorinstanz bestreite ohne jegliche weitere Beurteilung das Verkehrsaufkommen, obschon die Lärmbelastungswerte nicht eingehalten würden.

### **E. 8.1**

Die materielle Enteignung stellt einen Eingriff in das Eigentum oder in andere Vermögensrechte dar, die einer Enteignung gleichkommen (Art. 2 Abs. 2 kEntG). Gegenstand des Enteignungsrechtes können die dinglichen Rechte, die im Nachbarrecht begründeten Rechte sowie die persönlichen vorgemerkten Rechte von Mietern und Pächtern des zu enteignenden Grundstückes sein (Art. 5 Abs. 1 kEntG).

### **E. 8.2**

Der Staatsrat ist auf obgenannte Rüge nicht eingetreten. Die Beschwerdeführer bringen die Beanstandung zwar erneut vor, ohne jedoch aufzuzeigen, weshalb sich die Vorinstanz zu Unrecht nicht mit der Frage auseinandergesetzt hätte. Auf die Rüge ist vorliegend daher nicht einzutreten. Ohnehin wäre diese jedoch abzuweisen gewesen,

- 13 - da Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens einzig die Rechtmässigkeit der Plangenehmigung des vorliegenden Projekts ist (Art. 78 VVRG) und eine allfällige Entschädigung aus materieller Enteignung mittels eines begründetes Gesuch mit bezifferten Anträgen an den Präsidenten des Expertenkollegiums der Schätzungskommission des Kantons Wallis zu richten wäre (Art. 62 Abs. 1 kEntG).

### **E. 8.3**

Die Dienststelle für Umwelt qualifiziert das Bauvorhaben als Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG sowie als geänderte ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 2 Abs. 1 LSV und folgert, das Projekt habe den Anforderungen von Art. 11 ff. USG sowie Art. 6, 8 und

### **E. 8.4**

Die Dienststelle für Umwelt lässt in ihrer Vormeinung offen, ob es sich beim vorliegenden Projekt um eine wesentliche oder nicht wesentliche Änderung im Sinne von Art. 8 Abs. 3 LSV handle. Dies sei zu einem späteren Zeitpunkt auf globaler Basis unter Berücksichtigung aller in diesem Bereich geplanten Projekte zu beurteilen.

#### **E. 8.4.1**

Der Staatsrat hält in seinem Entscheid fest, das vorliegende Strassenbauprojekt das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen werde. Es sei sinn- und zweckmässig, im Rahmen der Erweiterung des Spital Brig und der Neugestaltung des Bahnhofs, welche zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen würden, die Lärmauswirkungen neu zu bewerten und möglicherweise Massnahmen zu ergreifen. Allfällige Lärmschutzmassnahmen würden gemäss Absprache der DFM und der DUW im Rahmen der Lärmsanierung der Überlandstrasse geprüft werden.

#### **E. 8.4.2**

Gemäss Lärmgutachten und der Karte "Übersicht der aktuellen Lärmsituation" werden bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer die Immissionsgrenzwerte am Tag und/oder in der Nacht überschritten. Gemäss Gutachten wird der Mehrverkehr von ca. 40 % auf der Überlandstrasse rechnerisch zu erhöhten Lärmemissionen von ca.

#### **E. 8.4.3**

An mehreren Strassenabschnitten und auch beim Messpunkt bei der Liegenschaft der Beschwerdeführer wurden die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmbelastungskataster bereits Stand 2016 nicht eingehalten. Das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmimmissionen könnten in den kommenden Jahren aufgrund diverser Projekte zweifels-

ohne gesteigert werden. Ob, in welcher Form und wann diese Projekte umgesetzt werden, ist allerdings unklar. Es ist notorisch, dass Verkehrsvorhaben rund um den Bahnhof Brig strittig sind, was deren Realisierung verzögert. Andere Projekte sind noch nicht bewilligt. In den Akten finden sich indes Daten betreffend die erwartete Zunahme des Verkehrs mit jedem Projekt, womit die diesbezüglich notwendigen Zahlen vorhanden sind. Der Staatsrat hat es offengelassen, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Damit konnte er auch nicht in seiner Entscheidung, wie gesetzlich vorgesehen, die zulässige Lärmimmission bezeichnen (Art. 37a LSV). Ein "quantitatives Lärmgutachten" und die Prüfung allfälliger Lärmschutz- und Ersatzmassnahmen wurden bewusst nicht eingeholt. Insoweit hat die Vorinstanz den Sachverhalt ungenügend abgeklärt. Die zulässige Lärmimmission ist im Sanierungs- oder vorliegend im Plangenehmigungsentscheid zu bezeichnen und die Plangenehmigung sowie die Lärmsanierung sind zu koordinieren (GOSSWEILER, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen, Elemente für eine Neuordnung durch den Gesetzgeber, 2014, S. 81 f.; SCHRADE/WIESTNER, Kommentar USG, 2001, N. 87 zu Art. 16 USG; vgl. zur Koordination auch Art. 230a StrG). Sanierungsbedürftige Anlagen dürfen zudem nur umgebaut oder erweitert werden, wenn sie gleichzeitig saniert werden. Die Lärmsanierung einer Strasse ist überdies kein einmaliger und abgeschlossener Vorgang, sondern eine Daueraufgabe (GRIFFEL,

- 16 - Umweltrecht, In a Nutshell, 3. A. 2023, S. 128 f.). Ändern sich die Verhältnisse in relevanter Weise, haben die Behörden die Situation neu zu prüfen und die Anwohner haben nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung grundsätzlich einen Anspruch darauf, dass auf das Wiedererwägungsgesuch eingetreten wird (Bundesgerichtsurteile 1C\_526/2023 vom 25. März 2025 E. 4.1.1; 1C\_574/2020 vom 9. März 2022 E. 6.6; SCHRADE/WIESTNER, Kommentar USG, 2001, N. 87 zu Art. 16 USG).

#### **E. 8.4.4**

Die Beurteilung der Lärmsituation, die Festlegung der Grenzwerte in Berücksichtigung allfälliger Erleichterungen sowie die Frage der Lärmschutzmassnahmen auf einen unbestimmten späteren Zeitpunkt zu verschieben, ist vorliegend nicht sachgerecht und widerspricht dem Koordinationsprinzip. Die Beschwerde ist nach dem Gesagten in diesem Punkt gutzuheissen und die Angelegenheit ist zur Abklärung des Sachverhalts im Sinne der Erwägungen an den Staatsrat zurückzuweisen.

#### **E. 9**

Die Beschwerdeführer machen schliesslich geltend, das Strassenbauprojekt müsse zwingend das Umbauprojekt des Spital Wallis berücksichtigen, was indes derzeit nicht möglich sei, da noch keine rechtskräftige Baubewilligung vorliege, und müsse überdies den geplanten Neubau der HES-SO Valais/Wallis und der HF Gesundheit berücksichtigen. Der Staatsrat legt in der Beschwerdeantwort dar, das Strassenbauprojekt werde unabhängig von der Spitalerweiterung umgesetzt, da sich die geplante Sanierung bereits aufgrund der gesamten Verkehrssituation im fraglichen Bereich aufdränge. Das Projekt auf unbestimmte Zeit wegen allfälliger künftiger Projekte nicht umzusetzen, wenn bereits heute eine unbefriedigende Verkehrssituation besteht, rechtfertigt sich nicht. Zudem berücksichtigt das Projekt das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die drei Projekte, Einbahnstrasse Brig-Naters, Spitalerweiterung und Bahnhof Brig. Betreffend den Mehrlärm ist auf E. 8 hierauf zu verweisen.

#### **E. 10.1**

Im Beschwerdeverfahren hat in der Regel die unterliegende Partei die Kosten zu tragen (Art. 89 Abs. 1 VVRG). Ausnahmsweise können die Kosten ganz oder teilweise erlassen werden (Art. 89 Abs. 2 VVRG). Den Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinden, die in ihrem amtlichen Wirkungskreis und ohne dass es sich um ihr Vermögensinteresse handelt, als Parteien oder Vorinstanzen in einem Verfahren auftreten, werden in der Regel keine Kosten auferlegt (Art. 89 Abs. 4 VVRG). Es werden keine Kosten erhoben. Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 wird den Beschwerdeführern zurückerstattet.

- 17 -

### **E. 10.2**

Die ganz oder teilweise obsiegende Partei hat auf Begehren im Umfang ihres Obsiegens Anspruch auf die Rückerstattung der notwendigen Kosten, die ihr entstanden sind (Art. 91 Abs. 1 VVRG). Die obsiegenden Beschwerdeführer haben daher Anspruch auf eine Entschädigung. Letztere wird im Dispositiv beziffert und der Staats- oder Gemeindekasse auferlegt, soweit sie aus Billigkeitsgründen nicht der unterliegenden Partei auferlegt werden kann (Art. 91 Abs. 2 VVRG). Sie umfasst die Entschädigung an die berechnete Partei sowie ihre Anwaltskosten (Art. 4 Abs. 1 GTar). Letztere sind in Anwendung der Art. 27 ff. GTar festzusetzen und betragen im Verwaltungsgerichtsbeschwerdeverfahren zwischen Fr. 1'100.00 und Fr. 11'000.00 (Art. 39 GTar). Die Parteienterschädigung ist aufgrund der Bedeutung, der Schwierigkeit und des Umfangs des Falls sowie der vom Anwalt nützlich aufgewandten Zeit und der finanziellen Situation der Partei festzusetzen. Unter Berücksichtigung der für die Festsetzung der Entschädigung geltenden Regeln sowie des notwendigen und der Schwierigkeit der Streitsache angemessenen Aufwandes wird die Entschädigung für die nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer auf insgesamt Fr. 50.00 fixiert und dem Staat Wallis auferlegt (Art. 91 Abs. 2 VVRG). Den staatlichen Behörden steht keine Parteienterschädigung zu (Art. 91 Abs. 3 VVRG).

Demnach erkennt das Kantonsgericht:

1. Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägung 8 gutgeheissen und der Vorinstanz zu weiteren Behandlung zurückgewiesen. 2. Es werden keine Gerichtskosten auferlegt. Den Beschwerdeführern wird der von ihnen geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.00 zurückerstattet. 3. Der Staat Wallis bezahlt X \_\_\_\_\_ und Y \_\_\_\_\_ eine Parteienterschädigung von insgesamt Fr. 50.00. 4. Das Urteil wird X \_\_\_\_\_ und Y \_\_\_\_\_, der Einwohnergemeinde Brig-Glis und dem Staatsrat des Kantons Wallis schriftlich mitgeteilt.

Sitten, 11. November 2025

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