



2013.00459

**LE CONSEIL D'ETAT
DER STAATSRAT**

**SCHWEIZERISCHE HAUPTSTRASSE H19
PLANGENEHMIGUNG BETREFFEND DIE FESTLEGUNG DER BAULINIE
ZWISCHEN DER GEMEINDE BITSCH UND DER GEMEINDE OBERGOMS**

Eingesehen

- die im Amtsblatt Nr. 49 vom 10. Dezember 2010, bzw. im Amtsblatt Nr. 7 vom 18. Februar 2011 (in Bezug auf die Gemeinde Obergoms) im Einverständnis mit den Gemeinden Bitsch, Riederalp, Mörel-Filet, Grengiols, Lax, Fiesch, Bellwald, Ernen, Niederwald, Blitzingen, Grafschaft, Reckingen-Gluringen, Münster-Geschinen und Obergoms durch die Dienststelle für Strassen- und Flussbau publizierte öffentliche Planaufgabe des Auflageprojektes „Festlegung der Baulinie entlang der Strasse H19“, auf der Schweizerischen Hauptstrasse H19 Brig – Furkapass, gelegen auf dem Gebiet der vorerwähnten vierzehn Gemeinden;
- die Art. 5, 26, 38 ff., 48, 200 und 201 des kantonalen Strassengesetzes vom 3. September 1965 (StrG), die Art. 5 und 6 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) und die Art. 5 und 6 des kantonalen Baugesetzes vom 8. Februar 1996 (BauG);
- den Art. 16 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG), den Art. 31 des kantonalen Gesetzes über den Umweltschutz vom 18. November 2010 (kUSG), die Art. 13, 14, 17 und 31 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV), den Art. 19 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG) sowie den Art. 5 der Altlasten-Verordnung vom 26. August 1998 (AltIV);
- die Art. 12 und 14 des Gesetzes betreffend den Tarif der Kosten und Entschädigungen vor Gerichts- oder Verwaltungsbehörden vom 11. Februar 2009 (GTar) sowie die Bestimmungen des Gesetzes über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege vom 6. Oktober 1976 (VVRG);
- das Aufgatedossier „Baulinie H19“ mit dem darin enthaltenen Technischen Bericht vom 1. Oktober 2010 und den 26 Situationsplänen vom 27. September 2010 sowie die in Bezug auf jede einzelne der vierzehn vorerwähnten Gemeinden erstellten Teildossiers, welche jeweils neben dem Technischen Bericht diejenigen Situationspläne enthalten, welche die jeweilige Gemeinde betreffen;
- die Bestätigungen der nachfolgenden Gemeinden, dass das Aufgatedossier gesetzeskonform aufgelegt habe und dass keine Einsprachen gegen das Projekt eingegangen seien: Bitsch (20. Januar 2011), Riederalp (14. Januar 2011), Mörel-Filet (19. Januar 2011), Grengiols (7. April 2011), Lax (12. Januar 2011), Fiesch (28. März 2011), Bellwald (24. März 2011), Ernen (20. Januar 2011), Niederwald (25. Januar 2011), Blitzingen (17. Januar 2011), Grafschaft (11. Januar 2011), Reckingen-Gluringen (17. Januar 2011) und Münster-Geschinen (22. März 2011);
- die Bestätigung der Gemeinde Obergoms vom 31. März 2011, dass das Aufgatedossier gesetzeskonform aufgelegt habe und die von ihr und 15 weiteren Parteien eingereichten Einsprachen, welche alle einen identischen Inhalt haben und das Datum vom 16. März 2011 tragen (mit Ausnahme der Einsprache von [REDACTED] und [REDACTED], welche mit dem 12. März 2011 datiert ist);
- die Übermittlung der Pläne und Unterlagen durch die Dienststelle für Strassen- und Flussbau (DSFB) an den Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt (VRVBU) am 19. April 2011 und die Stellungnahme der DSFB zum Strassenprojekt vom selben Tag;

- das vom instruierenden VRVBU am 9. Mai 2011 eröffnete Vernehmlassungsverfahren und die dabei eingereichten Vormeinungen der:
 - Dienststelle für Wald und Landschaft (18. Mai 2011),
 - Dienststelle für Landwirtschaft (23. Mai 2011),
 - Dienststelle für Raumentwicklung (30. Mai 2011),
 - Dienststelle für Umweltschutz (28. Juni 2011);
- das Schreiben des VRVBU vom 28. Juni 2011 an die Dienststelle für Strassen- und Flussbau sowie die, nach der Durchführung verschiedener Abklärungen der involvierten Dienststellen, am 20. November 2012 verfasste zweite Stellungnahme der Dienststelle für Umweltschutz;
- den abgeänderten Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000, vom 17. Januar 2013 betreffend die Baulinie in Obergesteln innerorts;
- die übrigen Akten.

Erw ä g e n d

1. Ausgangslage, Vorgeschichte und Inhalt des Vorhabens

- 1.1 Die Baulinien bestimmen, bis zu welcher Grenze der Boden zu beiden Seiten des Verkehrsweges überbaut werden darf und sind in einem vom Staatsrat genehmigten Plan einzutragen. Ist der Abstand durch keine vom Staatsrat festgelegte Baulinie bestimmt, entspricht er grundsätzlich den in Art. 200 StrG vorgesehenen Baulinienabständen. Jene Bestimmung sieht unterschiedliche Abstände vor, je nach Klassierung der Strasse (Beispiele: für die kantonalen Hauptstrassen, die zu dem vom Bund festgelegten Ergänzungsnetz gehören, beträgt er 15 m ab Strassenachse; für die anderen Bergstrassen die zweispurig sind beträgt er 9 m/ab Achse; etc.). Gestützt auf Art. 201 StrG können diese Abstände unter gewissen Voraussetzungen vergrössert oder herabgesetzt werden.
- 1.2 Am 1. Juni 1996 wurden die Strassen A212 „Visp – Saas-Grund“ und A213 „Illas – Täsch“ neu in das schweizerische Hauptstrassennetz aufgenommen (Art. 5 Abs. 2 StrG). Dadurch werden der Neubau, der Ausbau und die Korrektur dieser Strassen durch den Bund subventioniert. Diese Aufnahme hatte aber auch eine Änderung der Baulinienabstände zur Folge. Gemäss Art. 200 Abs. 2 StrG beträgt der Baulinienabstand für die als Hauptstrassen vom Bund subventionierten Strassen grundsätzlich 15 m/ab Achse. Die an den vorewähnten Strassen gelegenen Gemeinden haben deshalb eine Reduktion des Baulinienabstandes auf 9 m/ab Achse beantragt, was der Staatsrat mit Entscheid vom 27. August 2008 genehmigt hat. Des Weiteren hat der Staatsrat auch in Bezug auf die Schweizerische Hauptstrasse H509 „Gampel - Goppenstein“ den Baulinienabstand von 15 m/ab Achse auf 9 m/ab Achse reduziert.
- 1.3 Vor der Aufnahme der Strasse zwischen Bitsch und Obergoms ins Schweizerische Hauptstrassennetz verfügten die meisten Gemeinden des Bezirkes Goms über Baulinienpläne, die der Staatsrat im Einzelfall durch Homologationsentscheide genehmigt hatte. Sie weisen dabei unterschiedliche Baulinienabstände von 6 m, 8 m, 9 m oder 10 m/ab Achse auf. Mit der Aufnahme der Strasse Brig - Furkapass ins Schweizerische Hauptstrassennetz hat sich dadurch auch der Baulinienabstand geändert (gemäss Art. 200 Abs. 2 StrG: 15 m/ab Achse). Die Gemeinden zwischen Niederwald und Obergoms haben deshalb in einem Schreiben vom 27. Januar 2010 die einheitliche Festlegung der Baulinie beantragt. In der Folge wurden die Gemeinden zwischen Bitsch und Bellwald angeschrieben, welche ebenfalls eine Reduktion des Baulinienabstandes entlang der H19 verlangt haben.
- 1.4 Die DSFB hat deshalb das vorliegend zur Beurteilung stehende Aufgatedossier ausarbeiten lassen, welches entlang der H19 auf einer Länge von 38.950 km ab der Gemeindegrenze Naters-Bitsch bis zum östlichen Ende des Dorfes Oberwald für alle anliegenden Ortschaften der Bezirke Östlich Raron und Goms eine einheitliche Reduktion des Baulinienabstandes auf 9 m/ab Achse vorsieht. Die Festlegung der Baulinie bezieht sich auf den gesamten vorumschriebenen Streckenabschnitt und erfasst sowohl den Innerorts- als auch den Ausserortsbereich. Während der öffentlichen Auflage wurden insgesamt 16 inhaltlich identische Einsprachen eingereicht, die alle die Aufrechterhaltung des 1977 vom Staatsrat homologierten Baulinienplanes in der Ortschaft Obergesteln verlangen. Die nachfolgenden Darlegungen werden zeigen, dass die Einsprachen gutgeheissen werden können.

2. Verfahren

- 2.1 Die gesetzlich vorgegebenen Baulinienabstände ergeben sich je nach der Klassierung einer Strasse aufgrund der Regelung in Art. 200 StrG. Gestützt auf Art. 201 StrG können diese Abstände längs der kantonalen Verkehrswege ausnahmsweise unter bestimmten Voraussetzungen vergrössert (Abs. 1) oder herabgesetzt (Abs. 2) werden. Eine Reduktion des Baulinienabstandes kann namentlich in Ortschaften und in ihrer unmittelbaren Umgebung, aus wichtigen Gründen und unter der Voraussetzung, dass dies das öffentliche Interesse erlaubt, gewährt werden. Der Art 55 StrG bestimmt, dass für die Festlegung und Änderung von Baulinien entlang öffentlicher Verkehrswege die Verfahrensbestimmungen der Art. 38 ff. StrG sinngemäss anwendbar sind.
- 2.2 Ein entsprechender Baulinienplan ist demzufolge gestützt auf Art. 42 Abs. 1 StrG während 30 Tagen auf dem Gemeindebüro öffentlich aufzulegen, wo ihn jeder Beteiligte einsehen kann. Allfällige Einsprachen sind innert einer Frist von 30 Tagen beim Gemeinderat einzureichen (Art. 43 StrG) und werden, sofern sie nicht privatrechtlicher Natur sind, vom Staatsrat entschieden. Im vorliegenden Fall erfolgte die Publikation im Amtsblatt Nr. 49 vom 10. Dezember 2010, bzw. im Amtsblatt Nr. 7 vom 18. Februar 2011 (in Bezug auf die Gemeinde Obergoms), wobei 16 Einsprachen eingereicht worden sind. Für die Genehmigung der Baulinienpläne ist gemäss Art. 47 Abs. 1 StrG der Staatsrat zuständig.

3. Die Beurteilung der Dienststelle für Strassen- und Flussbau

In ihrer Stellungnahme bezeichnete sich die DSFB verantwortlich für das vorliegende Ausführungsprojekt und bestätigte für die Genehmigung:

- dass das Dossier technisch gesehen, gemäss den in Kraft stehenden Normen überprüft und erarbeitet worden ist;
- dass das Projekt durch die DSFB und den Kreis 1 – Oberwallis, in Zusammenarbeit mit den vierzehn involvierten Gemeinden, ausgearbeitet worden ist;
- dass das Dossier die Gesamtheit der öffentlichen, gemäss Art. 26 des StrG zu wahren Interessen berücksichtigt.

4. Die Beurteilung der Dienststelle für Umweltschutz

- 4.1 Die Dienststelle für Umweltschutz hat in ihrer ersten Stellungnahme vom 28. Juni 2011 festgehalten, dass sie das Dossier aufgrund verschiedener Vorschriften zum Schutz der Umwelt geprüft habe, insbesondere Gewässerschutz (GSchG, GSchV, GVGSchG), Umweltschutz (USG, KUSG), Lärmschutz (LSV) sowie aufgrund der Daten und Kataster, welche ihr zur Verfügung stehen.
- 4.2 Betreffend Alllasten machte die erwähnte Dienststelle geltend, dass 10 Parzellen betroffen seien, die im kantonalen Kataster der belasteten Standorte gemäss dem Art. 5 Abs. 4 Bst. a AltV eingetragen seien. Der Kataster sei eine Dienstleistung des Kantons und nach bestem Wissen erstellt worden. In diesem Fall hätten die Informationen es erlaubt, die vorliegenden Standorte als Standorte ohne Überwachungs- oder Sanierungsbedarf zu klassifizieren. Sie gehören zu den Standorten, bei denen keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten seien.
- 4.3 Weiter führte die kantonale Umweltschutzfachstelle in Bezug auf den Gewässerschutz aus, dass mehrere Strecken des Projekts gemäss der neuen, vom Staatsrat am 6. Juni 2007 genehmigten Ausscheidung der Gewässerschutzbereiche, im Gewässerschutzbereich A_u (Grundwasser zu Trinkwasserzwecken nutzbar) liegen würden. In den vorliegenden Staatsratsentscheid werden deshalb entsprechende Auflagen und Bedingungen als Informationen für die Standortgemeinden aufgenommen.
- 4.4 Betreffend Lärmproblematik hat die Dienststelle für Umweltschutz (DUS) in ihrer ersten Stellungnahme einen Zusatzunterlagenantrag gestellt. In der Folge wurden verschiedene Abklärungen getroffen und mehrere Besprechungen durchgeführt, bevor jene Dienststelle schliesslich in einer zweiten Stellungnahme eine negative Vormeinung abgegeben hat. Nachfolgend soll auf die Thematik Lärm deshalb vertieft eingegangen werden.

4.4.1 Die DUS hat in ihrer ersten Stellungnahme vom 28. Juni 2011 vorgebracht, dass es sich bei der Teilstrecke Bitsch – Selkingen der H19 gemäss dem Lärmbelastungskataster des Kantons Wallis aus dem Jahre 2000 (LBK-2000) um eine sanierungspflichtige Anlage handle. Bei sämtlichen untersuchten Gemeinden bzw. Ortschaften seien dabei IGW-Überschreitungen festgestellt worden. Die Ortschaften zwischen Selkingen und Oberwald seien dannzumal nicht untersucht worden. Auf der Grundlage der Strassendatenbank des Kantons Wallis könne festgehalten werden, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) für das Bezugsjahr 2009 in Bitsch 6'900 und in Oberwald 2'300 betragen habe. Im Jahre 2000 sei für die Ortsdurchfahrt von Bitsch vergleichsweise ein Wert von DTV = 6'200 ermittelt worden. In der Folge könne festgehalten werden, dass zum heutigen Zeitpunkt bei Geschwindigkeiten von $v = 50$ km/h und einer Empfindlichkeitsstufe ES II auf dem gesamten Streckenbereich zwischen Bitsch und Oberwald die IGW überschritten würden. Damit sei der gesamte Streckenabschnitt zum heutigen Zeitpunkt als sanierungspflichtige Anlage im Sinne von Art. 16 USG und 13 LSV anzusehen.

Weiter hat die erwähnte Dienststelle in ihrer ersten Stellungnahme dargetan, dass die Reduktion des Baulinienabstandes von 15 m auf 9 m zur Folge habe, dass der Beurteilungspegel entlang der neu festgelegten Baulinie um 2.4 dB(A) höher sei als entlang der bestehenden Baulinie. Gemäss Art. 13 LSV seien Anlagen (hier die Strasse) so weit zu sanieren, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei und dass die IGW nicht überschritten würden. Das Vorhaben, den Baulinienabstand in der vorgesehenen Art zu ändern, stehe den Sanierungszielen der Umweltschutzgesetzgebung entgegen und verpflichte gleichzeitig den Kanton Wallis als Strasseneigentümer eine noch umfangreichere Lärmsanierung an der Strasse durchzuführen, als ohnehin schon nötig wäre.

4.4.2 In der Tat verhält es sich so, dass gemäss dem kantonalen Strassenkataster von 2000 die Schweizerische Hauptstrasse H19 Lärmimmissionen verursacht, welche eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) im Prüfungsperimeter zur Folge hat. Gegenstand des Prüfungsperimeters, wo der Lärm beurteilt werden muss, sind die mit lärmempfindlichen Räumen bestehenden Bauten und die noch nicht überbauten, aber schon erschlossenen Bauzonen. Vor diesem Hintergrund ist eine Reduktion der Baulinie von Relevanz, da Überbaumöglichkeiten näher an der Strasse geschaffen werden, sodass an den Immissionsorten mehr Lärm gemessen wird. Die Anforderungen an die Sanierung der Strasse werden dann strenger und bezüglich Erleichterungen besteht ein grösseres Risiko, dass diese nicht gewährt werden können, was zu zusätzlichen Kosten führen könnte.

In Bitsch beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr 6'700 Fz./Tag (gemäss einem Bericht von 2006). Je weiter sich die Strasse H19 vom Zentrum Brig-Glis nach Osten entfernt, desto mehr nimmt dieser Wert ab. Entsprechend dürfte die Gemeinde Bitsch betreffend Strassenlärm wohl von allen 14 gesuchstellenden Gemeinden am stärksten betroffen sein. Die Dienststelle für Strassen- und Flussbau hat im Einverständnis mit jener Gemeinde im Jahre 2006 ein Lärmsanierungsprojekt ausarbeiten lassen, welches der Staatsrat im September 2007 bewilligt hat. Gleichzeitig wurde das Gesuch um Gewährung von Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV bei 28 Gebäuden und 10 erschlossenen, nicht überbauten Parzellen in Bitsch innerorts genehmigt. Entsprechend sollten auch bei Gemeinden oberhalb von Bitsch Strassensanierungen in ähnlicher Weise möglich sein (zumal dort ein geringerer DTV anzunehmen ist).

4.4.3 Gestützt auf Art. 13 Abs. 1 LSV ordnet die Vollzugsbehörde bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, die notwendigen Sanierungen an. Die Anlagen müssen dabei gemäss den Bestimmungen in jenem Artikel saniert werden. Vorbehalten bleiben Erleichterungen, welche gemäss den Voraussetzungen von Art. 14 LSV üblicherweise für solche im öffentlichen Interesse stehende Anlagen gewährt werden. Das Bundesrecht verlangt zwar eine Prüfung des Sanierungsbedürfnisses, allerdings ist für die Durchführung von Sanierungen bei Hauptstrassen eine Frist bis zum 31. März 2018 vorgesehen (Art. 17 Abs. 4 Bst. b LSV). Es ist also möglich, in der Zwischenzeit neue Baulinien auf dieser Strasse festzulegen.

4.4.4 Bei einem konkreten Baugesuch hat die Gemeinde innerhalb der Bauzone immer zu prüfen, ob neben der Baulinie auch die anderen gesetzlichen Grundlagen für die Erteilung einer Baubewilligung erfüllt sind. Dazu gehört auch die Prüfung, ob die Bestimmungen der LSV eingehalten sind, insbesondere die Vorgaben in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte (IGW).

Sind die IGW überschritten, dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können, etwa durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen

Lärm abschirmen (Art. 31 Abs. 1 LSV). Unter Letzterem versteht man beispielsweise Wintergärten oder geschlossene Balkone, nicht aber Schallschutzfenster oder Gebäude mit Minergiestandard.

Können die IGW durch solche Massnahmen nicht eingehalten werden, darf die Gemeinde innerhalb der Bauzone neue Bauten ausnahmsweise bewilligen, aber nur wenn die Dienststelle für Umweltschutz eine positive Vormeinung abgibt und wenn gewisse Bedingungen erfüllt sind (siehe Art. 31 Abs. 2 LSV und Art. 31 Abs. 3 kUSG). Als Beispiele seien hierzu erwähnt (gemäss Rechtsprechung und Lehre):

- Abwägung von privaten und/oder öffentlichen Interessen;
- wenig bestehender Lärm im betroffenen Gebiet (keine starke Überschreitung der IGW);
- Projekt ist in einer sogenannten „Baulücke“ geplant, dient einer guten Nutzung der Bauzonen und entspricht den Anforderungen an die Erschliessung.

Die Bundesgesetzgebung bestimmt des Weiteren, dass die Grundeigentümer die Kosten für diese Massnahmen zu tragen haben (Art. 31 Abs. 3 LSV).

4.4.5 Wie bereits erwähnt, kann die urteilende Behörde gestützt auf Art. 201 Abs. 2 StrG aus wichtigen Gründen und wenn das öffentliche Interesse es erlaubt den gesetzlichen Baulinienabstand herabsetzen, namentlich in Ortschaften und in ihrer unmittelbaren Umgebung. Eine Reduktion des Baulinienabstandes erfordert somit eine umfassende Interessenabwägung. Dabei sind im vorliegenden Fall die folgenden Elemente zu berücksichtigen:

- a) Die Bedenken der DUS beziehen sich insbesondere darauf, dass die Reduktion des Baulinienabstandes den Sanierungszielen der Umweltschutzgesetzgebung entgegenstehen und gleichzeitig den Kanton Wallis als Strasseneigentümer zu einer noch umfangreicheren Lärmsanierung an der Strasse verpflichtet, als dies ohnehin schon nötig ist.
- b) Das Beispiel der Lärmsanierung in Bitsch, mitunter in der wohl am stärksten durch den durchschnittlichen täglichen Verkehr belasteten Gemeinde des vorliegenden Perimeters, zeigt auf, dass ein entsprechendes Sanierungsprojekt durchaus in einem verhältnismässigen Rahmen durchgeführt werden kann.
- c) Insgesamt haben zwar 14 Gemeinden die Reduktion der Baulinie beantragt, doch sind die Hälfte der Gemeinden weniger stark betroffen: entweder befinden sich die Dörfer abseits der H19 (Riederalp, Grengiols, Ernen, Bellwald) oder es besteht heute weitgehend eine Umfahrung (Fiesch) oder ein Sanierungsprojekt wurde bereits genehmigt (Bitsch) oder es handelt sich um eine Ausnahme (Ortsbildschutz in Obergesteln).
- d) Bei den übrigen Gemeinden ist von Bedeutung, dass von diesen wiederum mindestens die Hälfte über Baulinienpläne verfügen, die der Staatsrat vor vielen Jahren genehmigt hat und die eine noch knappere Baulinie vorsehen (6 m / 8 m), sodass in jenen Gemeinden effektiv der Grossteil der Bauzone an der Strasse heute in einem geringeren Abstand zur Strasse überbaut sind, als die neue Baulinie es vorsieht).
- e) Ein Blick auf die Bauzonen in den betroffenen Gemeinden zeigt auf, dass effektiv ein Grossteil der Parzellen an der H19 heute bereits überbaut sind und oftmals nur noch wenige Parzellen überbaut werden könnten. Dabei ist es durchaus möglich, dass in solchen Fällen von einer „Baulücke“ gesprochen werden könnte, welche gemäss Rechtsprechung und Lehre eine entsprechende Überbauung zulässt.
- f) Weiter ist zu bedenken, dass einige Bauherren allenfalls freiwillig einen grösseren Abstand zur Strasse wahren werden (etwa um einen Vorplatz zu erstellen, Parkmöglichkeiten zu schaffen, später einen Wintergarten zu errichten, eventuell auch aus Lärmbelastungsgründen, etc.). Zudem könnte freiwillig ein grösserer Abstand deshalb gewählt werden, um die Kosten der allenfalls notwendigen Massnahmen gemäss Art. 31 LSV zu sparen.
- g) Da vielfach die Bauzonen an der H19 bereits überbaut sind und hier nur noch wenige Parzellen bestehen, ist mit Blick auf die Strassensanierungen, die bis 2018 erfolgen sollten, nicht mit sehr vielen Neubauten zu rechnen, sodass sich die Mehrkosten für den Kanton in Grenzen halten sollten.
- h) Die Hauptgründe für die Festlegung von Baulinien bestehen einerseits darin, einen genügenden Raum für spätere Ausbaupläne der Strasse zu schaffen und andererseits im Bedürfnis, die Verkehrssicherheit zu verbessern. In Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse werden diese Zielrichtungen mit dem vorliegenden Projekt nicht unverhältnismässig beeinträchtigt.

- i) Bei sämtlichen anderen Schweizerischen Hauptstrassen im Oberwallis (H212, H213 und H509) hat der Staatsrat in der Vergangenheit die Baulinie auf 9m/ab Achse reduziert. Aufgrund des in der Bundesverfassung verankerten Grundsatzes der Rechtsgleichheit (Art. 8 BV) drängt sich unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse eine Gleichbehandlung für die Bezirke Östlich Raron und Goms geradezu auf.
- j) Ebenfalls Verfassungsrang hat der Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Gemäss Art. 5 Abs. 2 BV muss alles staatliche Handeln verhältnismässig sein. In Berücksichtigung der vorliegend auf dem Spiel stehenden öffentlichen Interessen stellt die von den 14 erwähnten Gemeinden beantragte Reduktion der Baulinie ein geeignetes, nötiges und verhältnismässiges Mittel dar, um jene Interessen zu verwirklichen.

4.4.6 Zusammenfassend ergibt sich somit, dass in Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort, der anwendbaren verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen, der vorstehenden umfassenden Interessenabwägung und aufgrund der gesamten relevanten Umstände die von den vierzehn Gemeinden beantragte Reduktion des Baulinienabstandes der H19 auf 9 m/ab Achse auch vor dem Hintergrund der Umweltschutzgesetzgebung gewährt werden kann. In das Dispositiv des vorliegenden Staatsratsentscheides werden bestimmten Auflagen und Bedingungen aufgenommen, welche in erster Linie dazu dienen, die betroffenen Gemeinden über die Rechtslage in Bezug auf die Lärmsituation zu informieren.

5. Die Beurteilung der übrigen kantonalen Dienststellen

- 5.1 Die Dienststelle für Wald und Landschaft hat das Auflagedossier in Bezug auf die Aspekte „Wald“, „Natur und Landschaft“, „Naturgefahren“, „Wanderwege“ geprüft und anschliessend eine positive Vormeinung ohne Bemerkungen betreffend den Kompetenzbereich jener Fachstelle abgegeben.
- 5.2 Das Amt für Strukturverbesserungen der Dienststelle für Landwirtschaft hat in seiner Eingabe mitgeteilt, dass es aus der Sicht der Landwirtschaft und des Meliorationswesens keine Vorbehalte und/oder Bemerkungen anzubringen habe und daher eine positive Stellungnahme abgeben könne.
- 5.3 Die Dienststelle für Raumentwicklung führte in ihrer Stellungnahme aus, dass sie aus raumplanerischer Sicht zum vorliegenden Gesuch, das den Art. 5 und 6 des kantonalen Baugesetzes entspreche, grundsätzlich eine positive Vormeinung abgeben könne, vor allem weil damit die Baulinienabstände entlang der H19 in den Bezirken Östlich Raron und Goms vereinheitlicht würden. Zudem hat sich die erwähnte Dienststelle für die Gutheissung der Einsprachen eingesetzt (siehe hierzu nachfolgend unter Ziffer 6.).

6. Die Einsprachebehandlung

- 6.1 Die Gemeinde Obergoms und mit ihr 15 weitere private Einspracheparteien (unten im Verteiler aufgeführt) haben im Rahmen der öffentlichen Auflage des Projektes „Baulinie H19“ Einsprachen erhoben, welche alle einen identischen Inhalt haben. Die Einsprachen sind form- und fristgerecht eingereicht worden und da die Einsprachelegitimation gegeben ist, wird auf jene Einsprachen nachfolgend eingetreten.
- 6.2 Die Einsprachen richten sich allesamt einzig gegen den Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000, vom 27. September 2010. Dabei wird beantragt, dass die Baulinie im Bereich der Dorfzone in der Ortschaft Obergesteln auf die bestehende Baulinie gemäss dem Baulinienplan von 1977 zu reduzieren sei. Wie bereits weiter oben ausgeführt wurde kann die urteilende Behörde gestützt auf Art. 201 Abs. 2 StrG aus wichtigen Gründen und wenn das öffentliche Interesse es erlaubt den gesetzlichen Baulinienabstand herabsetzen, namentlich in Ortschaften und in ihrer unmittelbaren Umgebung. Eine Reduktion des Baulinienabstandes erfordert somit eine umfassende Interessenabwägung. Wie die vorstehenden Ausführungen gezeigt haben, kann im vorliegenden Fall eine Reduktion der Baulinie auf 9 m/ab Achse gewährt werden. Wenn die Einsprecher eine noch weitergehende Reduktion wünschen, müssen hierfür schon gewichtige Gründe aufgeführt werden, damit diesem Antrag entsprochen werden kann.
 - 6.2.1 Gegen eine weitergehende Reduktion der Baulinie spricht in erster Linie der zu beachtende Grundsatz der Rechtsgleichheit (Art. 8 BV). Hierzu sei erwähnt, dass für die gesamte Strecke

von Bitsch bis Obergoms einheitlich ein Baulinienabstand von 9 m/ab Achse sowohl im Innerorts- als auch im Ausserortsbereich eingeführt werden soll. Aus Gründen der Rechtsgleichheit ist daher auf den ersten Blick nicht einzusehen, weshalb im Bereich der Ortschaft Obergesteln eine andere Regelung gelten sollte. Auch in Bezug auf die anderen Schweizerischen Hauptstrassen im Oberwallis (H212, H213 und H509) gilt überall einheitlich der Baulinienabstand von 9 m/ab Achse. Weiter ist von Bedeutung, dass sich bei einer noch weitergehenden Reduktion des Baulinienabstandes die Lärmproblematik weiter verschärft.

6.2.2 Gleichwohl ist den Einsprechern zuzugestehen, dass vorliegend in der Tat gewichtige Gründe bestehen, weshalb sich im Bereich der Ortschaft Obergesteln eine Ausnahme rechtfertigt. Diese Gründe können nachfolgend wie folgt zusammengefasst werden:

- a) Die Ausnahme gilt nur für den Ortskern (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln in einem klar festgelegten Bereich, der weniger als 200 m umfasst. Er wird wie folgt definiert: Parzellen angrenzend an die H19, von der Parzelle Nr. 4'138 bis zur Parzelle Nr. 4'156 (nördlich der Strasse), bzw. von der Parzelle Nr. 4'242 bis zur Parzelle Nr. 4'268 (südlich der Strasse).
- b) Der so definierte Ortskern (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln mit insgesamt über 30 Parzellen ist mit einer einzigen Ausnahme (Parzelle Nr. 4143) bereits heute vollständig überbaut. Zukünftig wäre somit nur noch ein einziger Neubau auf der erwähnten Parzelle möglich, welche somit als „Baulücke“ gemäss der diesbezüglichen Rechtsprechung betrachtet werden kann.
- c) Sämtliche überbauten Parzellen im so definierten Ortskern (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln sind gemäss dem vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierten Baulinienplan überbaut. Eine entsprechende Reduktion der Baulinie entspricht somit der tatsächlichen heutigen Situation vor Ort.
- d) Beim vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierten Baulinienplan handelt es sich um eine umfassende Regelung der Baulinien in der Ortschaft Obergesteln. Der Plan umfasst zudem zahlreiche weitere Gemeindestrassen, stellt eine einheitliche Regelung auf und gilt insbesondere auch für die sieben parallel zur H19 verlaufenden Gemeindestrassen.
- e) Die Einheitlichkeit ergibt sich aufgrund der Geschichte: nach dem Dorfbrand vom Jahre 1868 wurde aufgrund eines einheitlichen Gesamtplans des Kantons Wallis der Wiederaufbau der Ortschaft geplant und umgesetzt. Diese Vorgehensweise liess eine für den Kanton einmalige Siedlungsstruktur entstehen, welche auch aus historischen Gründen zu schützen ist.
- f) Die wichtigsten Qualitäten der einmaligen Siedlungsstruktur lassen sich wie folgt umschreiben: geschlossene Bauweise mit langgezogenen Gebäudereihen, lineare Anordnung entlang der Strasse und den Dorfgassen, klare Trennung von Wohn- und Landwirtschaftsgebäuden.
- g) Diese räumliche Qualität zeichnet Obergesteln als Ortsbild von nationaler Bedeutung aus, sodass es im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) besonders hervorgehoben wird.
- h) Mit der Berücksichtigung des homologierten Baulinienplans aus dem Jahre 1977 kann der einmalige Charakter des Ortsbildes von Obergesteln in optimaler Weise auch für künftige Generationen geschützt und erhalten werden. Mit dem vorliegenden Entscheid wird auch die Klassierung im ISOS unterstützt.
- i) Der vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierte Baulinienplan der ehemaligen Gemeinde Obergesteln wurde auch bei der neuen Nutzungsplanung beibehalten und von der Nachfolgegemeinde Obergoms so gehandhabt.
- j) Die Dienststelle für Raumentwicklung hat sich in ihrer Stellungnahme vom vorliegenden Projekt ebenfalls für die Anliegen der Einsprecher eingesetzt und erklärte, dass man deren Begehren falls möglich Rechnung tragen solle (sie verwies dabei insbesondere auf die geschlossene Bauweise, die langgezogenen Gebäudereihen, die einmalige Siedlungsstruktur und die Klassierung im ISOS).
- k) Mit der vorliegenden Lösung und der Berücksichtigung des homologierten Baulinienplans aus dem Jahre 1977 kann den Anliegen der Standortgemeinde und sämtlichen 15 privaten Einspracheparteien entsprochen werden.

6.2.3 Insgesamt betrachtet, in Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort, der anwendbaren verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen, der vorstehenden umfassen-

den Interessenabwägung und aufgrund der gesamten relevanten Umstände rechtfertigt es sich somit, dass im oben definierte Ortskern (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln eine Ausnahme in dem Sinne gewährt wird, als dass der Baulinienplan in jenem Bereich in Berücksichtigung des vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierten Baulinienplans angepasst wird. Entsprechend wurde mit Datum vom 17. Januar 2013 ein neuer Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000, erstellt welcher den gleichnamigen Situationsplan vom 27. September 2010 ersetzt. Der Plan vom 17. Januar 2013 wird deshalb als integrierender Bestandteil der vorliegenden Verfügung erklärt (siehe im Dispositiv des vorliegenden Entscheides unter Ziffer 2.).

- 6.3 Zusammenfassend ergibt sich somit, dass die Einsprache der Gemeinde Obergoms und der 15 weiteren privaten Einspracheparteien in dem Sinne gutgeheissen wird, als dass der angepasste neue Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000 vom 17. Januar 2013 vorliegend genehmigt wird, der im definierten Bereich des Ortskerns (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln den vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierten Baulinienplan berücksichtigt.

7. Abschliessende Beurteilung

- 7.1 Die an der Schweizerischen Hauptstrasse H19 gelegenen 14 Gemeinden von Bitsch bis Obergoms haben gemeinsam eine Reduktion des gesetzlich vorgesehenen Baulinienabstandes vom 15 m/ab Achse auf 9 m/ab Achse beantragt. Sie stützen ihr Begehren insbesondere auf den Grundsatz der Rechtsgleichheit und die Tatsache, dass bei den übrigen Schweizerischen Hauptstrassen im Oberwallis überall ebenfalls eine entsprechende Baulinienreduktion vom Staatsrat genehmigt worden ist. Zudem verfügen die meisten Gemeinden über Baulinienpläne, welche der Staatsrat in der Vergangenheit homologiert hat und aufgrund deren die Überbauung in den Gemeinden bislang in einem Abstand von 6 m, bzw. 8 m stattgefunden hat. Diese und weitere Gründe für eine Reduktion der Baulinien belegen, dass es in erster Linie um öffentliche Interessen geht, welche die Gemeinden dazu bewogen haben, das vorliegend zu beurteilende Begehren zu stellen.
- 7.2 Gestützt auf Art. 201 Abs. 2 StrG kann die urteilende Behörde aus wichtigen Gründen und wenn das öffentliche Interesse es erlaubt den gesetzlichen Baulinienabstand herabsetzen, namentlich in Ortschaften und in ihrer unmittelbaren Umgebung. Eine Reduktion des Baulinienabstandes erfordert somit eine umfassende Interessenabwägung. Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, dass in Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort, der anwendbaren verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen, der vorgenommenen umfassenden Interessenabwägung und aufgrund der gesamten relevanten Umstände die von den vierzehn Gemeinden beantragte Reduktion des Baulinienabstandes der H19 auf 9 m/ ab Achse gewährt werden kann.
- 7.3 Gegen das vorliegende Vorhaben wurde von der Gemeinde Obergoms und 15 privaten Einspracheparteien eine inhaltlich gleichlautende Einsprache eingereicht. Die Behandlung der Einsprache hat nach einer umfassenden Interessenabwägung ergeben, dass diese in dem Sinne gutzuheissen ist, als dass im definierten Bereich des Ortskerns (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln der aufgelegte Baulinienplan von 9 m/ab Achse so anzupassen ist, dass dadurch der vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierte Baulinienplan berücksichtigt wird. Vorliegend ist deshalb der angepasste neue Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000 vom 17. Januar 2013 zu genehmigen.
- 7.4 Schliesslich haben die konsultierten kantonalen Dienststellen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens das Auflagedossier jeweils in Bezug auf ihren Fachbereich eingehend überprüft. Mit Ausnahme der Dienststelle für Umweltschutz haben im Anschluss daran alle Dienststellen eine positive Vormeinung zum Projekt abgegeben. Aus den in diesem Entscheid enthaltenen Ausführungen geht hervor, weshalb trotz der Bedenken der Dienststelle für Umweltschutz das vorliegend zu beurteilende Projekt unter Einhaltung verschiedener Auflagen und Bedingungen in Berücksichtigung der anwendbaren verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen, der vorgenommenen umfassenden Interessenabwägung und aufgrund sämtlicher relevanter Umstände genehmigt werden kann.

8. Kosten

Da es sich vorliegend um ein kantonales Projekt handelt, werden gestützt auf Art. 88 VVRG und Art. 12 und 14 Abs. 2 GTar, keine Kosten erhoben.

entscheidet

DER STAATSRAT

1. Die **Pläne** des Aufgedossiers „**Baulinie H19**“, welche entlang der Schweizerischen Hauptstrasse H19 Brig - Furkapass ab der Gemeindegrenze Naters-Bitsch bis zum östlichen Ende des Dorfes Oberwald auf einer Länge von 38.950 km für alle anliegenden Ortschaften der Bezirke Östlich Raron und Goms im Innerorts- als auch im Ausserortsbereich einen einheitlichen **Baulinienabstand von 9 m/ab Strassenachse** vorsehen, **werden genehmigt**. Die Pläne betreffen die Territorien der Gemeinden Bitsch, Riederalp, Mörel-Filet, Grenchols, Lax, Fiesch, Bellwald, Ernen, Niederwald, Blitzingen, Grafschaft, Reckingen-Gluringen, Münster-Geschinen und Obergoms.

2. Die folgenden **Pläne und Unterlagen** bilden einen integrierenden Bestandteil der vorliegenden Verfügung:

1	Übersichtsplan	1:100'000	27.09.2010
2	Technischer Bericht		01.10.2010
3	Übersichtsplan mit Planeinteilung	1:50'000	27.09.2010
4	Situationsplan Bitsch	1:1'000	27.09.2010
5	Situationsplan Riederalp	1:1'000	27.09.2010
6	Situationsplan Mörel-Filet 1	1:1'000	27.09.2010
7	Situationsplan Mörel-Filet 2	1:1'000	27.09.2010
8	Situationsplan Grenchols 1	1:1'000	27.09.2010
9	Situationsplan Grenchols 2	1:1'000	27.09.2010
10	Situationsplan Grenchols 3	1:1'000	27.09.2010
11	Situationsplan Lax	1:1'000	27.09.2010
12	Situationsplan Fiesch 1	1:1'000	27.09.2010
13	Situationsplan Fiesch 2	1:1'000	27.09.2010
14	Situationsplan Bellwald	1:1'000	27.09.2010
15	Situationsplan Ernen	1:1'000	27.09.2010
16	Situationsplan Niederwald	1:1'000	27.09.2010
17	Situationsplan Blitzingen	1:1'000	27.09.2010
18	Situationsplan Grafschaft 1	1:1'000	27.09.2010
19	Situationsplan Grafschaft 2	1:1'000	27.09.2010
20	Situationsplan Reckingen-Gluringen 1	1:1'000	27.09.2010
21	Situationsplan Reckingen-Gluringen 2	1:1'000	27.09.2010
22	Situationsplan Münster-Geschinen 1	1:1'000	27.09.2010
23	Situationsplan Münster-Geschinen 2	1:1'000	27.09.2010
24	Situationsplan Münster-Geschinen 3	1:1'000	27.09.2010
25	Situationsplan Obergoms 1	1:1'000	27.09.2010
26	Situationsplan Obergoms 2	1:1'000	17.01.2013
27	Situationsplan Obergoms 3	1:1'000	27.09.2010

3. Die Plangenehmigung wird an folgende **Auflagen und Bedingungen** geknüpft:

Auflagen und Bedingungen aufgrund der **Umweltschutzgesetzgebung**:

3.1 Gewässerschutz:

- Die zukünftigen Baugesuche, welche Gewässerschutzbereiche A₁ tangieren, sind gemäss Art. 19 GSchG bewilligungspflichtig. Das bedeutet, dass in diesen Fällen nachzuweisen ist, dass die Anforderungen zum Schutze der Gewässer erfüllt sind. Die dafür notwendigen Unterlagen (gegebenenfalls hydrogeologische Abklärungen) sind beizubringen.

- Bei Niederwald muss darauf geachtet werden, dass das Projekt keinen Konflikt mit der Fassung NIE 101 verursacht, welche für die Trinkwasserversorgung der Gemeinde Niederwald benutzt wird.

3.2 Lärm:

- Da es sich vorliegend bei der H19 um eine Schweizerische Hauptstrasse handelt, ist für die Durchführung von Sanierungen die in Art. 17 Abs. 4 Bst. b LSV enthaltene Frist bis zum 31. März 2018 zu beachten. Entsprechende Massnahmen sind im Rahmen von Lärmsanierungen bis zu jenem Datum anzuordnen, bevor Erleichterungen gewährt werden können.
 - In lärmbelasteten Gebieten mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte durch folgende Massnahmen eingehalten werden können:
 - Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder
 - bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen.
 - Können die Immissionsgrenzwerte durch solche Massnahmen nicht eingehalten werden, dürfen Baubewilligungen ausnahmsweise erteilt werden, aber nur wenn die Dienststelle für Umweltschutz eine positive Vormeinung abgibt und wenn gewisse Bedingungen erfüllt sind (z.B. überwiegende Interessen, geringe Überschreitung, Baulücke).
4. Die gleichlautenden **Einsprachen** der Gemeinde Obergoms und der 15 weiteren privaten Einspracheparteien werden in dem Sinne **gutgeheissen**, als dass der angepasste neue Situationsplan „Beilage Nr. 26, Situationsplan Obergoms 2“, im Massstab 1:1'000 vom 17. Januar 2013 vorliegend genehmigt wird, der im definierten Bereich des Ortskerns (Ortsdurchfahrt) von Obergesteln den vom Staatsrat im Jahre 1977 homologierten Baulinienplan berücksichtigt.
5. Das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt bringt durch **Publikation im Amtsblatt** der Öffentlichkeit zur Kenntnis, dass die genehmigten Baulinienpläne rechtskräftig geworden sind. Der Zeitpunkt des Eintritts der Rechtskraft ist dabei anzugeben. Die genehmigten Baulinienpläne sind auf den jeweiligen Gemeindeverwaltungen der betroffenen 14 Gemeinden allen interessierten Personen zur Einsicht aufzulegen (Art. 48 StrG).
6. Es werden **keine Kosten** erhoben.

So entschieden im Staatsrat zu Sitten, den

– 6. Feb. 2013

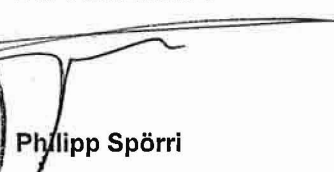
Im Namen des Staatsrates

Die Präsidentin

Der Staatskanzler



Esther Waeber-Kalbermatten

Philipp Spörri

Rechtsmittelbelehrung

Die vorliegende Verfügung kann innert 30 Tagen, seit der Eröffnung, beim Kantonsgericht, Öffentlich-rechtliche Abteilung, 1950 Sitten, angefochten werden (Art. 72, Art. 80 Abs. 1 lit. b und Art. 46 Abs. 1 VVRG). Die Beschwerdeschrift ist dem Kantonsgericht in so vielen Doppeln einzureichen als Interessierte bestehen. Sie hat eine gedrängte Darstellung des Sachverhaltes, die Begehren und deren Begründung unter Angabe der Beweismittel zu enthalten; die Ausfertigung der angefochtenen Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit der Beschwerdeführer sie in Händen hat (Art. 80 Abs. 1 lit. c und Art. 48 VVRG).

Eröffnet am 11. FEB. 2013

Verteiler

a) Per eingeschriebener Postsendung:

- Gemeinde Bitsch, 3982 Bitsch
- Gemeinde Riederalp, 3986 Ried-Mörel
- Gemeinde Mörel-Filet, Postfach 99, 3983 Mörel-Filet
- Gemeinde Grenchols, 3993 Grenchols
- Gemeinde Lax, 3994 Lax
- Gemeinde Fiesch, 3984 Fiesch
- Gemeinde Bellwald, 3997 Bellwald
- Gemeinde Ernen, Kanzlei, 3995 Ernen
- Gemeinde Niederwald, 3989 Niederwald
- Gemeinde Blitzingen, 3989 Blitzingen
- Gemeinde Grafschaft, Postfach, 3989 Grafschaft
- Gemeinde Reckingen-Glüringen, 3998 Reckingen-Glüringen
- Gemeinde Münster-Geschinen, 3985 Münster-Geschinen
- Gemeinde Obergoms, diz, 3988 Obergesteln

-
- | Row | Value (approximate) |
|-----|---------------------|
| 1 | 45 |
| 2 | 55 |
| 3 | 85 |
| 4 | 60 |
| 5 | 45 |
| 6 | 75 |
| 7 | 35 |
| 8 | 30 |
| 9 | 55 |
| 10 | 45 |
| 11 | 30 |
| 12 | 65 |
| 13 | 70 |
| 14 | 95 |
| 15 | 65 |
| 16 | 75 |
| 17 | 85 |
| 18 | 65 |
| 19 | 25 |
| 20 | 100 |

b) Per Zustellung einer Kopie mit gewöhnlichem Brief werden orientiert:

- DSVF, Kreis 1 - Oberwallis
- DSVF, Zentralstellen, Sektion Strasseninfrastrukturen und Verkehr
- Dienststelle für Umweltschutz
- Dienststelle für Wald und Landschaft
- Dienststelle für Landwirtschaft
- Dienststelle für Raumentwicklung
- Verwaltungs- und Rechtsdienst DVBU