Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1C 137/2009

Urteil vom 7. September 2009
I. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Féraud, Präsident,
Bundesrichter Aemisegger, Fonjallaz,
Gerichtsschreiberin Gerber.

Parteien
Erbengemeinschaft X._____, bestehend aus:
1. AX._____,
2. BX._____,
3. CX._____,
4. DX._____,
5. EX._____,
6. FX._____,
Beschwerdeführer,
alle vertreten durch AX._____,

gegen

Staat Wallis, vertreten durch den Staatsrat des Kantons Wallis, Regierungsgebäude, 1951 Sitten,
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 3003 Bern.

Gegenstand
Plangenehmigung (Nationalstrasse A9, Projektänderung im Bereich Visp West),

Beschwerde gegen das Urteil vom 3. März 2009 des Bundesverwaltungsgerichts, Abteilung I.

Sachverhalt:

A.
Der Bundesrat genehmigte am 31. Mai 1999 das generelle Projekt 1:5'000 der vierspurigen Nationalstrasse A9, Abschnitt Steg/Gampel - Brig/Glis, Teilstrecke Visp West - Visp Ost, Umfahrung Visp Süd. Am 6. April 2002 genehmigte der Staatsrat des Kantons Wallis das Ausführungsprojekt für die Teilstrecke Visp West - Visp Ost, Umfahrung Visp Süd.
Gleichentags beschloss er, gestützt auf die Expertise von Professor Bovy, die Umsetzung diverser Projektänderungen im Anschlussbereich Visp West, insbesondere die Absenkung der Autobahn und des Anschlusses Visp West auf die Höhe des Bahngleises und die Verbesserung der Zufahrten zu den rechtsufrig gelegenen Ortschaften und zu den Lonza-Werken durch die Verlegung der Rottenbrücke (ungefähr auf Höhe der heute bestehenden Brücke oberhalb der Vispa-Einmündung) und den Bau einer Auffahrtsrampe der A9 aus Brig direkt in die Zubringerstrasse, unter Verzicht auf den ursprünglich vorgesehenen Kreisel.
Hierfür arbeitete der Kanton Wallis ein geändertes Projekt aus (Projektänderung Visp West). Danach verläuft die Zubringerstrasse vom Autobahnanschluss Visp West nördlich des Grossgrundkanals und führt über einen Kreisel (Wereiakreisel) und eine neue Brücke über die Vispa zum Kreisel Kleegärten; von dort aus führt eine

neue Brücke über den Rotten (welche die bestehende Brücke ersetzt) in Richtung Baltschieder und Eggerberg. Im Bereich der Grundstücke der Erbengemeinschaft X._____ (Parzellen Nrn. 1419, 1420 und 2138 Grundbuch Visp) steigt die Zubringerstrasse auf einem Damm in einem Bogen zur Brücke über die Vispa an. Die Strasse beansprucht die Parzelle Nr. 2138 voll und die Parzellen Nrn. 1419 und 1420 teilweise. Der verbleibende Teil dieser Parzellen wird für die 3. Rhonekorrektion beansprucht.

B.
Nach Durchführung der öffentlichen Auflage wurde die Projektänderung am 15. Dezember 2005 dem (zwischenzeitlich zuständig gewordenen) Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Genehmigung eingereicht. Dieses führte am 19. Januar 2007 einen Augenschein und eine Einspracheverhandlung durch. Mit Plangenehmigungsverfügung vom 12. Juni 2008 genehmigte das UVEK die Projektänderung Visp West. Die dagegen erhobene Einsprache der Erbengemeinschaft X._____ hiess das UVEK insoweit gut, als die Zufahrt zu den Restparzellen der Einsprecher zu gewährleisten sei (Dispositiv-Ziff. 4.42); im Übrigen wurde die Einsprache abgewiesen.

C.
Gegen diese Verfügung erhoben die Mitglieder der Erbengemeinschaft X._____ am 11. Juli 2008 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht. Dieses wies die Beschwerde am 3. März 2009 ab, soweit es darauf eintrat.

D.
Dagegen haben die Mitglieder der Erbengemeinschaft X._____ am 1. April 2009 Beschwerde an das Bundesgericht erhoben. Sie beantragen, die Plangenehmigung für die Projektänderung Visp West sei zu verweigern und die projektierte Strassenführung sei unterirdisch im Bereich der Vispa und des Rotten zu planen und zu realisieren. Eventualiter sei die projektierte Strasse zu redimensionieren und in der Höhe zu reduzieren. Weiter verlangen die Beschwerdeführer die Einsetzung eines Experten, der das Projekt als verwaltungsunabhängiger Fachspezialist hinsichtlich Zweckmässigkeit und Umweltverträglichkeit prüfen solle.

E.
Das Bundesverwaltungsgericht hat auf eine Vernehmlassung verzichtet. Das UVEK, vertreten durch das Generalsekretariat, und der Staatsrat des Kantons Wallis beantragen Abweisung der Beschwerde.

F.
Mit Schreiben vom 21. Juli 2009 forderte das Bundesgericht diverse zusätzliche Unterlagen an. Diese wurden am 6. August 2009 vom UVEK eingereicht.

Erwägungen:

1.
Gegen den angefochtenen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten grundsätzlich offen (Art. 82 lit. a i.V.m. Art. 86 Abs. 1 lit. a BGG). Die Beschwerdeführer sind als Eigentümer von Grundstücken, die vom Bauprojekt beansprucht werden, zur Beschwerde legitimiert (Art. 89 Abs. 1 BGG). Auf die Beschwerde ist daher grundsätzlich einzutreten.
Nicht einzutreten ist allerdings auf den Antrag, die projektierte Strassenführung sei unterirdisch im Bereich von Vispa und Rotten zu realisieren: Der Streitgegenstand im Plangenehmigungsverfahren bestimmt sich anhand der im Einspracheverfahren gestellten Begehren und kann im nachfolgenden Beschwerdeverfahren nicht ausgeweitet werden (vgl. dazu BGE 133 II 30 E. 2 S. 31 ff. mit Hinweisen). Im Einspracheverfahren wandten sich die Beschwerdeführer gegen die Linienführung der Zubringerstrasse im Bereich ihrer Grundstücke und namentlich die dort vorgesehene Rampe; eine Tunnellösung wurde jedoch erstmals vor Bundesverwaltungsgericht verlangt.
Im vorliegenden Verfahren ist daher nur zu prüfen, ob das Ausführungsprojekt und namentlich die projektierte Linienführung der Zubringerstrasse im Bereich der Parzellen der Beschwerdeführer Bundesrecht verletzt und deshalb aufgehoben werden muss. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob die Behörden verpflichtet gewesen wären, andere Trasseeführungen näher abzuklären und insbesondere auch eine Tunnellösung in Be-

tracht zu ziehen.

2.
Die Beschwerdeführer rügen zunächst, die Zubringerstrasse werde vor allem dem Schwerverkehr, namentlich dem Werksverkehr der Lonza AG, dienen und zu erheblichen Lärmimmissionen führen, namentlich auf der Rampe, die zur Brücke über die Vispa führe. Die Restgrundstücke der Beschwerdeführer würden sich aufgrund dieser Immissionen nicht mehr als Bauland eignen. Die Beschwerdeführer bezweifeln die Lärmberechnungen und -prognosen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB); insbesondere gehe aus der Plangenehmigung nicht hervor, inwieweit die Steigung der Strassenführung und der Schwerverkehrsanteil berücksichtigt worden seien.

2.1 Die geplante Strasse ist eine neue ortsfeste Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 7 USG, deren Lärmimmissionen die massgeblichen Planungswerte in der Umgebung grundsätzlich nicht überschreiten dürfen (Art. 25 Abs. 1 USG, Art. 7 Abs. 1 lit. b der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Überdies sind die Lärmemissionen vorsorglich so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV). Gemäss Art. 41 Abs. 1 LSV müssen die Planungswerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen eingehalten werden. Sie gelten ausserdem in noch nicht überbauten Bauzonen dort, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen (Art. 41 Abs. 2 lit. a LSV) sowie in nicht überbauten Gebiet von Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis (Art. 41 Abs. 2 lit. b LSV).

2.2 Das Bundesverwaltungsgericht hat festgehalten, dass sich auf den Parzellen der Beschwerdeführer keine Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen befinden; die Parzellen befänden sich auch nicht in der Bauzone oder in einer Zone mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis, weshalb keine Belastungsgrenzwerte gälten. Dies wird von den Beschwerdeführern nicht bestritten; sie weisen vielmehr selbst darauf hin, dass ihre Parzellen im neuen Zonenplan der Gemeinde Visp der Landwirtschaftszone zugeordnet worden seien. Soweit sie diese Zuweisung rügen, kann darauf im vorliegenden - ausschliesslich die Plangenehmigung betreffenden - Verfahren nicht eingetreten werden.

2.3 Gemäss den Ergänzungen zum Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe vom 10. Januar 2003 S. 28 ff. (im Folgenden: Ergänzender UVB) werden an den bestehenden Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen sowie an den Baulinien der Bauzonen entlang der Zubringerstrasse (unter Berücksichtigung der nach Baureglement zulässigen maximalen Höhe) überall die Planungswerte eingehalten. Damit ist grundsätzlich sichergestellt, dass der Planungswert auch bei Neubauten eingehalten ist, die nach Projektierung innerhalb dieser Baulinien bewilligt worden sind.
Die Lärmprognose stützt sich auf die Kurzberichte "Verkehr" und "Lärm" des Ingenieurbüros Transportplan SA vom Januar 2003 (Anhänge 2 und 3 Ergänzender UVB). Darin wird - trotz des merklichen Rückgangs des Verkehrs seit Anfang der 90er Jahre - die höhere Verkehrsprognose 1998 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) für 2005-2010 zugrunde gelegt, um auf der sicheren Seite zu sein. Der Schwerverkehrsanteil wurde gestützt auf die Daten des Lärmbelastungskatasters festgelegt (Ergänzungsbericht UVP, Anh. 3 S. 3). Die Berechnung erfolgte mittels eines vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfohlenen Programms, unter Berücksichtigung der Topographie und der technischen Daten des Projekts. Die Lärmprognose und die ihr zugrunde liegenden Annahmen wurden weder von der kantonalen Umweltschutzfachstelle (vgl. Beurteilung der Umweltverträglichkeit vom 17. Juni 2005 des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt, Dienststelle Umweltschutz S. 6; noch vom BAFU (Stellungnahme vom 22. September 2006 S. 6/7) beanstandet. Das Bundesverwaltungsgericht hat daher zu Recht festgehalten, dass keine Anhaltspunkte für die Fehlerhaftigkeit der Prognose bestehen.

2.4 Nach dem Gesagten ist davon auszugehen, dass das Ausführungsprojekt, namentlich in dem die Beschwerdeführer interessierenden Bereich der Zubringerstrasse, den bundesrechtlichen Anforderungen an den Lärmschutz genügt.

3.
Die Beschwerdeführer machen weiter geltend, die überdimensionierte Rampe und die neue Brücke über die Vispa beeinträchtigten Natur und Landschaft am Zusammenfluss von Vispa und Rotten, verursachten massive

Wald- und Uferwaldrodungen und einen erheblichen Kulturlandverbrauch. Der UVP sei diesbezüglich mangelhaft. Sie sind der Auffassung, eine Tunnellösung würde Landschaft, Natur und Boden weniger beeinträchtigen und auch die Lärmimmissionen reduzieren. Diese Lösung sei nie ernsthaft geprüft worden, sondern von vornherein aus Kostengründen abgelehnt worden. Auch andere Varianten, wie beispielsweise die Überdeckung des Grossgrundkanals, seien nicht seriös geprüft worden. Dabei handle es sich lediglich um einen Entwässerungskanal, der vor allem Kühlwasser aus den Lonza-Werken führe.

3.1 Das Bundesverwaltungsgericht hat im angefochtenen Entscheid festgehalten, dass der vorliegend streitige Teil des Projekts keine landschaftlichen Objekte von nationaler Bedeutung berühre und damit nicht dem besonderen Schutz von Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) unterstehe. Zu beachten sei nur Art. 3 NHG, wonach das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. Dieser Bestimmung sei im Rahmen der Interessenabwägung Rechnung zu tragen.
Das Bundesverwaltungsgericht vertrat die Auffassung, dass mögliche Alternativen zur gewählten Linienführung in der Plangenehmigungsverfügung genügend geprüft worden seien. Das UVEK habe festgestellt, dass eine Verschiebung gegen Norden aus technischen Gründen nicht möglich sei, weil die Strasse dann nicht mehr in einer Kurve auf die Brücke führen würde, die Auffahrt auf die Brücke verkürzt und im Lichte der technischen Anforderungen zu steil würde. Zudem werde das Gebiet nördlich der projektierten Strasse im Rahmen der Rhonekorrektion für eine Ausweitung des Rotten benötigt. Eine Senkung des Niveaus der Vispabrücke und damit der Auffahrtsrampe sei nicht möglich, da das Niveau eines extremen Hochwassers berücksichtigt werden müsste. Eine Verschiebung nach Süden scheide aus, weil sonst der Grossgrundkanal überdeckt werden müsste, was gewässerschutzrechtlich nicht zulässig wäre. Gestützt auf den Ergänzenden UVB und den Fachbericht des BAFU habe das UVEK die gewählte Variante als umweltverträglich beurteilt und die dagegen sprechenden Landschafts- und Lärmschutzbedenken als von lediglich untergeordneter Bedeutung erachtet. Das Bundesverwaltungsgericht erachtete diese Interessenermittlung und -bewertung als nachvollziehbar; insgesamt
sei die Interessenabwägung nicht zu beanstanden.
Das Bundesverwaltungsgericht liess offen, ob die von den Beschwerdeführern favorisierte Tunnellösung überhaupt mit dem zugrunde liegenden generellen Projekt vereinbar wäre, weil die vom UVEK und vom Kanton vorgebrachten Argumente gegen eine Tunnellösung ohne weiteres nachvollziehbar seien: Eine Tunnellösung wäre technisch und finanziell bedeutend aufwändiger; ein Tunnel würde zudem tief im Grundwasser zu liegen kommen und bei Hochwasser bestehe die Gefahr der Überflutung des Tunnels. Das Bundesverwaltungsgericht war der Auffassung, Projekt-Varianten, die mit derart erheblichen Nachteilen belastet seien, dürften schon nach ersten Prüfungen aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden und müssten nicht näher geprüft werden.

3.2 Für das ursprüngliche Ausführungsprojekt wurden am 17. November 1999 ein UVB 3. Stufe und ein Massnahmenbericht erstellt. Am 10. Januar 2003 wurde der Ergänzende UVB für die vorliegend streitige Projektänderung verfasst. Dieser wurde von der kantonalen Umweltschutzfachstelle (Stellungnahme vom 17. Juni 2005) als für die Beurteilung der Umweltauswirkungen der Projektänderungen genügend vollständig und in den wesentlichen Punkten richtig beurteilt. Auch das BAFU hielt den UVB und seine Ergänzung in seinen Stellungnahmen vom 22. September 2006 und vom 22. Oktober 2001 hinsichtlich Natur und Landschaft für genügend und bejahte grundsätzlich die Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Entgegen der Behauptung der Beschwerdeführer wurde auch die kantonale Dienststelle für Wald und Landschaft am Verfahren beteiligt (vgl. Plangenehmigungsverfügung S. 10 E. 3).

3.3 Die Ufer des Rotten und der Vispa sowie deren Zusammenfluss sind als Landschaftsschutzgebiete von kantonaler bzw. regionaler Bedeutung ausgeschieden. Durch die Projektänderung wurden unstreitig Verbesserungen im Bereich des Landschafts- und Naturschutzes gegenüber dem ursprünglichen Vorhaben erzielt (namentlich durch den Wegfall der geplanten Strasse und der neuen Strassenbrücke nach Baltschieder). Dennoch wird die neue Verbindungsstrasse mit ihren zwei Brücken über Vispa und Rotten und die zu den Brücken führenden Auffahrten die Ufer im Bereich des Zusammenflusses von Rotten und Vispa beeinträchtigen und die Rodung von Ufervegetation bedingen.

3.4 Die von den Beschwerdeführern ursprünglich vorgeschlagenen Varianten in nördlicher oder südlicher Richtung scheiden aus technischen und rechtlichen Gründen aus, wie die Vorinstanzen überzeugend dargelegt haben. Insbesondere wäre eine Überdeckung des Grossgrundkanals nicht bewilligungsfähig: Gemäss Art. 38 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 (GSchG; SR 814.20 ) dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt oder eingedolt werden. In den in Abs. 2 genannten Fällen kann die Behörde Ausnahmen bewilligen, beispielsweise für Verkehrsübergänge (lit. b) und Übergänge land- und forstwirtschaftlicher Güterwege (lit. c); nicht zulässig ist es dagegen, ein Gewässer zu überdecken, um darüber eine Strasse zu errichten (BGE 130 II 313 E. 3.6 S. 320). Ein Ausnahmefall gemäss Art. 38 Abs. 2 lit. d GSchG (kleiner Entwässerungsgraben mit zeitweiser Wasserführung) liegt klarerweise nicht vor.

3.5 Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführer war eine Tunnellösung für die Zubringerstrasse im Bereich des Zusammenflusses von Vispa und Rotten nie vorgesehen (diskutiert wurden dagegen im Vorfeld des generellen Projekts verschiedene Tunnellösungen für die A9).
Eine solche Lösung drängt sich auch nicht auf, wie das Bundesverwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat: Das Ausführungsprojekt liegt in einem Gewässerschutzbereich Au zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer mit bedeutenden Grundwasserschwankungen, wobei das Grundwasser generell parallel zum Rotten fliesst (Ergänzender UVB S. 21 f.). In einem solchen Gebiet dürfen grundsätzlich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen (Anh. 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV). Bereits die vorgesehene Absenkung des Autobahntrassees um 2 m ist aus dieser Sicht problematisch (vgl. dazu Stellungnahme des BAFU vom 22. September 2006 S. 4/5) und konnte nur unter Auflagen bewilligt werden (Plangenehmigungsverfügung S. 15 f.). Die Errichtung eines Tunnels unter Vispa und Rotten würde die Durchflusskapazität des Grundwassers zusätzlich beeinträchtigen. Hinzu kommen grundlegende Bedenken des Hochwasserschutzes (Gefahr der Überflutung des Tunnels). Schliesslich weist das UVEK in seiner Vernehmlassung zu Recht darauf hin, das eine Tunnellösung nicht weniger Land verbrauchen würde, müsste doch die Strasse aus der Tiefe unter dem Rotten ohne übermässige Steigung die Strasse nach Eggerberg erreichen.

3.6 Unter diesen Umständen waren die Vorinstanzen nicht verpflichtet, das Projekt und mögliche Varianten nochmals durch einen verwaltungsexternen Experten überprüfen zu lassen. Die Linienführung der Autobahnteilstrecke im Bereich Visp war bereits Gegenstand zahlreicher Abklärungen; letztmals wurde die Variantenwahl (einschliesslich Zubringerstrassen) im Jahre 2002 durch Professor Philippe Bovy als neutralem Experten untersucht; sein Bericht führte zur vorliegend zu beurteilenden Projektänderung.

4.
Die Beschwerdeführer rügen weiter, die (auch aus ihrer Sicht notwendige) Koordination mit der Rhonekorrektion benachteilige den Rechtsschutz der betroffenen Eigentümer. So bezwecke etwa das erhöhte Strassenniveau der Zubringerstrasse im Bereich der Parzellen der Beschwerdeführer den Bau eines Damms zur Erhöhung der Überschwemmungssicherheit. Hochwasserschutzanliegen würden somit unzulässigerweise mit der Nationalstrassenplanung vermischt, weil bestimmte Elemente der Planung in Wirklichkeit dem Hochwasserschutz dienten, dies aber nicht offengelegt werde.

4.1 Das Bundesverwaltungsgericht hielt diese Kritik für unberechtigt. Die Koordination mit der Rhonekorrektion sei gemäss Art. 2 RPG geboten, wobei allfällige widersprechende Interessen gegeneinander abzuwägen seien. Es lägen keine Anhaltspunkte vor, dass einseitig bestimmten Interessen (namentlich des Hochwasserschutzes) der Vorrang gegeben worden sei.

4.2 Diesen Ausführungen ist grundsätzlich zuzustimmen. Es ist offensichtlich, dass das Ausführungsprojekt für die Nationalstrasse im Bereich Visp die laufenden Arbeiten für die 3. Rhonekorrektion und namentlich die im Bereich Visp geplanten prioritären Massnahmen berücksichtigen muss und nicht negativ präjudizieren darf. Die materielle Koordination wurde durch mehrere Koordinationssitzungen gewährleistet (vgl. Stellungnahme DVBU, Dienststelle für Strassen und Flussbau, Rhoneprojekt, vom 9. Februar 2005 S. 2 oben). Eine formelle Koordination, im Sinne der Durchführung eines gemeinsamen Auflage-, Einsprache-, Entscheid- und Rechtsmittelverfahrens, war dagegen schon aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten nicht möglich und - da es sich um unterschiedliche Vorhaben handelt - auch nicht durch Art. 25a Abs. 4 RPG geboten.

4.3 Der Einwand der Beschwerdeführer, die Linienführung der Strasse und namentlich die bei ihren Parzellen vorgesehene Rampe diene vorrangig Zielen des Hochwasserschutzes, die nicht offengelegt worden seien, erscheint unbegründet: In der Plangenehmigungsverfügung (S. 30) wurde die von den Beschwerdeführern favorisierte Verlegung des Strassentrassees nach Norden in erster Linie aus strassentechnischen Gründen abgelehnt. Die Aufschüttung der Rampe ist erforderlich, um das Niveau der Brücke über die Vispa zu erreichen. Deren Höhe ist - unabhängig von der Rhonekorrektion - durch die Anforderungen des Hochwasserschutzes vorgegeben. Alle anderen Teile des Zubringers liegen auf dem Niveau des natürlichen Geländes oder darunter.

5.
Die Beschwerdeführer rügen weiter, die Strassenführung mit Steigung stelle für grosse Lastwagen eine Gefährdung dar, gerade beim Transport chemischer Güter der Lonza AG.
Das Bundesverwaltungsgericht hat dazu festgehalten, eine störfallbedingte Beeinträchtigung der Bevölkerung und der Umwelt könne gemäss UVB praktisch ausgeschlossen werden, und eine besondere Gefährdung durch eine - den einschlägigen technischen Normen entsprechende - Brücke und die Steigung bei der Brückenauffahrt sei nicht erkennbar.
Diese Erwägungen sind nicht zu beanstanden. Gemäss technischem Bericht zur Projektänderung vom 10. Januar 2003 (Ziff. 6.1 S. 4 und Ziff. 7.8 S. 6) weist die Verbindungsstrasse ab dem Kreisel Wereia eine Neigung von 5 % auf, um die Vispa über eine Brücke von 40 m Länge und 10.5 m Breite zu überqueren. Diese Neigung liegt im Rahmen des Üblichen und stellt keine besondere Gefahrenquelle dar.

6.
Nach dem Gesagten erweist sich der Hauptantrag der Beschwerdeführer als unbegründet. Gleiches gilt für den Eventualantrag auf Redimensionierung der Strasse: Die Höhe der Rampe kann aufgrund der Höhe der Vispa-Brücke nicht reduziert werden; es ist auch nicht ersichtlich und wird von den Beschwerdeführern nicht dargelegt, dass die Strassenbreite von 7.5 m überdimensioniert sei.
Die Beschwerde ist daher abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegen die Beschwerdeführer, weshalb ihnen die Verfahrenskosten aufzuerlegen sind (Art. 66 BGG i.V.m. Art. 116 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Enteignung [EntG; SR 711]).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 3'000.– werden den Beschwerdeführern auferlegt.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, dem Staat Wallis, dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Bundesverwaltungsgericht, Abteilung I, sowie dem Departement für Verkehr, Bau und Umwelt des Kantons Wallis, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 7. September 2009

Im Namen der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin:

Féraud Gerber