

## OBJEKTBLATT

### ALLGEMEINES

|                  |   |
|------------------|---|
| Korridor-Nr.     | SG 4  |
| Lokalität        | Seeztal (A3)  |
| Zustand          | Unterbrochen  |
| Zielarten        | Rothirsch, Reh  |
| Gemeinde(n)      | Mels, Flums   |
| Planungsregion   | Sarganserland-Walensee  |
| Koordinaten      | 747'300 / 215'500   |
| Kurzbeschreibung | <i>Problem:</i> Autobahn A3 und Bahnlinie Zürich – Chur als unüberwindbares Hindernis; gefährliche Querung der Kantonsstrasse; Defizite in der räumlichen Vernetzung in der Seezebene<br><br><i>Bauwerke:</i> Wildtierüberführung über Autobahn und SBB-Linie (Landschaftsbrücke)<br><br><i>Begleitmassnahmen:</i> Wildwarnanlage an der Kantonsstrasse; Vernetzungsmassnahmen; Ausscheidung einer Freihaltezone im Bereich des Wildtierkorridors |

### AUSGANGSLAGE UND PROBLEMBEREICHE

Der Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung SG 4 im Seeztal zwischen Mels und Flums ist, wie die Wildtierkorridore in der Linthebene, durch die Autobahn A3 unterbrochen. Damit ist die Verbindung zwischen den Lebensräumen in der Nordostschweiz und jenen in der Zentralschweiz weitgehend unterbunden. Neben der Autobahn haben auch die relativ stark frequentierte Bahnlinie Zürich – Chur, die unmittelbar neben der Nationalstrasse verläuft, sowie die am Rand der Seezebene geführte Kantonsstrasse eine stark fragmentierende Wirkung.

Die Siedlungsentwicklung zwischen Mels und Flums beschränkt sich eng auf einzelne Weiler und lässt damit genügend Freiraum für einen talquerenden Wildtierkorridor. Allerdings ist die Seezebene namentlich auf der Nordseite der Autobahn im heutigen Zustand arm an Deckungs- und Leitstrukturen. In diesem Bereich sind Aufwertungsmassnahmen erforderlich.

Durch die unmittelbar benachbarte Lage von Autobahn und Schiene ergibt sich die Möglichkeit, beide Hindernisse mit einem einzigen Bauwerk zu überwinden. Die grosse Spannweite der Grünbrücke muss aber bei der Festlegung der Bauwerksbreite berücksichtigt werden.

### BEURTEILUNG

#### A) Wildbiologische Bedeutung

Der Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung SG 4 verbindet die Wildlebensräume des Toggenburgs und des St. Galler Rheintals mit jenen der Zentralschweiz. Durch die Autobahn A3 und die parallel geführte SBB-Linie ist der Korridor heute total unterbrochen. Aufgrund der Tatsache, dass auch die Wildtierkorridore in der Linthebene durch die A3 unterbrochen sind, muss davon ausgegangen werden, dass heute kaum mehr ein Austausch zwischen den Populationen nordöstlich und südwestlich der Linie Limmat – Zürichsee – Linthebene – Walensee – Seeztal stattfindet. Dies gilt wohl in noch ausgeprägterem Masse für saisonale Wanderungen zwischen Einständen beidseits der Autobahn.

Trotz der Hinderniswirkung der Autobahn ist auch heute, v.a. im Frühjahr, noch ein Wechseldruck vorhanden, wobei v.a. Rehe beobachtet werden. Beim Rotwild hat der Wechseldruck im Lauf der letzten Jahre stetig abgenommen. Während vor rund zehn Jahren noch regelmässig Hirschspuren entlang den Autobahneinzäunungen nachgewiesen wurden, fehlen solche Zeichen heute weitgehend. Damals kam es

auf der Autobahn auch mehrmals zu Unfällen mit Rotwild, und etwa 10 Hirsche mussten auf der Fahrbahn der A3 geschossen werden. Die Tiere gelangten jeweils durch den Durchlass des Ragnatscher Baches südlich des Ragnatscherriets auf die Autobahn. Nachdem der Durchlass abgezaunt worden war, beruhigte sich die Situation. Anhand von Sandbettversuchen konnte im Übrigen gezeigt werden, dass die bestehenden, nicht wildtierspezifischen Autobahnüberführungen vom Wild nicht genutzt werden.

Auf der Kantonsstrasse verunfallen jährlich 6 bis 8 Rehe tödlich, während keine aktuellen Fallwildmeldungen den Rothirsch betreffen. Im Jahr 2002 wurden erstmals Wildschweine in der Region festgestellt; auf der Waldlichtung „Ushau“ nordöstlich der geplanten Grünbrücke wurden Wildschweinschäden gemeldet. Auch im Raum Walenstadt wurden im gleichen Jahr die ersten Schwarzwildschäden festgestellt. Damit dürfte die Barrierewirkung der Autobahn A3 in den kommenden Jahren auch bei dieser Tierart zum Tragen kommen; dies kann u.U. zu Stausituationen und erheblichen Schäden in der Landwirtschaft führen.

## **B) Synergien und Umsetzungshilfen**

Hauptmassnahme zur Wiederherstellung der Durchlässigkeit der Haupthindernisse A3 und SBB ist der Bau einer Wildtierüberführung.

Im Weiteren sind in der Umgebung Massnahmen an der Kantonsstrasse sowie Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen erforderlich, um den Zugang zum Querungsbauwerk und damit deren Funktionalität sicherzustellen. Raumsichernde Massnahmen sollen gewährleisten, dass der Korridor auch künftig frei von Hindernissen bleibt. Synergien ergeben sich bei der Umsetzung der erforderlichen Massnahmen gegebenenfalls mit anderen Projekten und Konzepten, welche es zu berücksichtigen und soweit möglich mit wildtierspezifischen Anliegen zu ergänzen gilt:

- **Hochwasserschutz Seez:** Für die Seez wird z.Zt. in Etappen ein umfassendes Hochwasserschutzprojekt realisiert. In dessen Rahmen sind umfangreiche ökologische Aufwertungsmassnahmen vorgesehen und z.T. bereits ausgeführt. Da die Seez bereits im heutigen Zustand gut wildtiergänglich ist, ergibt sich kaum ein Koordinationsbedarf.
- **Vorranggebiete für den ökologischen Ausgleich (SW 7-11 Seezebene Mels bis Walenstadt):** Die Seezebene wird im Grundlagenbericht zum kantonalen Richtplan.01 als Defizitraum mit lückiger Vernetzung und ungenügendem Anteil an ökologischen Ausgleichsflächen ausgewiesen. Im Bericht wird der Bau einer Grünbrücke über SBB-Linie und A3 sowie die Schaffung eines breiten Biotopvernetzungskorridors durch die ganze Seezebene gefordert.
- **ÖQV-Vernetzungskonzept:** Abklärungen beim landwirtschaftlichen Beratungszentrum Salez haben ergeben, dass für das Seeztal die Erarbeitung eines Vernetzungskonzeptes nach ÖQV bereits in Betracht gezogen worden ist. Ein solches Konzept ist sicherlich das zur Zeit am besten geeignete Werkzeug für die Planung und Umsetzung der im Bereich des Wildtierkorridors benötigten Vernetzungselemente. Wichtig ist, dass die konkreten Anforderungen, die sich aus der angestrebten Aufwertung des Wildtierkorridors ans Vernetzungskonzept stellen, frühzeitig beim bearbeitenden Projektteam einfließen. Die Koordination kann durch die Fachstelle Natur- und Landschaftsschutz gewährleistet werden.

## **C) Räumliche Voraussetzungen**

Im Bereich der vorgeschlagenen Grünbrücke ist die Seezebene noch offen und unverbaut. Der Abstand zu den Siedlungsgebieten von Mels und Flums ist gross, und in den aktuellen Zonenplänen der Gemeinden ist der gesamte Perimeter des Wildtierkorridors als Landwirtschaftszone bzw. Übriges Gemeindegebiet ausgeschieden. Die Distanzen zwischen dem Querungsbauwerk und den Talflanken sind gering: Im Norden sind es rund 550 m, im Süden rund 350 m.

Das Seeztal ist heute geprägt von einer intensiven Landwirtschaft. Beidseits der Autobahn dominieren Mähwiesen die Landschaft. Nur vereinzelt bieten Riedflächen Deckung und ungestörte Äsungsflächen für das Wild. Baumhecken flankieren zwar den Korridor-Perimeter am Nordwest- und am Südostrand, aber im zentralen Bereich, wo die Verbindung zwischen der Grünbrücke und den Waldrändern gewährleistet sein muss, fehlen naturnahe Strukturen weitgehend.

Die intensive Bewirtschaftung des Schuttkegels des Hagerbaches östlich des Weilers Grünhag stellt für Wildtiere im heutigen Umfang eine tolerierbare Störung dar. Eine weitere räumliche Ausdehnung des

Betriebsgeländes – etwa im Zusammenhang mit der Forschungstätigkeit in Stollen – in westlicher und nordwestlicher Richtung sowie auf die Südseite der Kantonsstrasse ist zu vermeiden.

Die Kantonsstrasse Mels – Flums wirkt auf dem Abschnitt zwischen Grünhag und Halbmil zwar nicht als Hindernis, sie stellt aber für querende Wildtiere eine Gefahr dar.

Die Seez selbst stellt für wandernde Wildtiere kein starkes Hindernis dar. Der Fluss ist ca. 10 m breit. Er weist an seinen Ufern senkrechte Verbauungen auf, die aber für Wildtiere wegen ihrer geringen Höhe weitgehend passierbar sind. Im Rahmen der Seez-Renaturierung, die auf dem fraglichen Abschnitt in den kommenden Jahren zur Realisierung kommt, ist mit einer umfassenden Verbesserung der Durchgängigkeit für Wildtiere zu rechnen.

Ein Konzept des Bundesamtes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, die A4 in diesem Bereich im Bedarfsfall als Landepiste für Kampfflugzeuge einzusetzen, sind nach Aussagen der kantonalen Ämter für Raumplanung und Tiefbau nicht mehr aktuell.

## **D) Gesamtbeurteilung**

Im mittleren Seetal zwischen den Weilern Grünhag und Halbmil bestehen gute Voraussetzungen für eine „Wiederbelebung“ des Wildtierkorridors SG 4:

- Realisierbarkeit einer Wildtierpassage an der einst für die Talquerung genutzten Stelle zur Überwindung der Haupthindernisse A3 und SBB.
  - Räumlich konzentrierte Lage der Verkehrsträger A3 und SBB.
  - Geringe Distanzen zwischen dem vorgeschlagenen Bauwerk und den bewaldeten Hanglagen beidseits des Seetals.
  - Offene, unverbaute und raumplanerisch mittelfristig gesicherte Landschaft.
  - Gute räumliche Voraussetzungen für die Schaffung und Aufwertung von Vernetzungsstrukturen.
  - Konzentrierte Wildaustritte an der Kantonsstrasse, was die Installation einer Wildwarnanlage und Umsetzung einer Temporeduktion auf dem Abschnitt Grünhag – Halbmil vereinfacht.
-

## MASSNAHMENVORSCHLÄGE

| MASSNAHMEN<br>am Bauwerk (A = Autobahn, -strassen, S = andere Strassen, B = Bahn)  | BEMERKUNGEN  | ZEITPLANUNG<br>K (2004-06)<br>M (2007-10)<br>L (2011-15) |
|--|--|--|
| A1 Bau einer Wildtierpassage: Überführung  | Überführung über Autobahn A3 und SBB-Trasse; Breite 100 ± 10 m (grosse Spannweite)                   | 2012, gemäss Unterhaltsplanung                           |
| S5 Erstellen von Wildwarnanlagen   | Wildwarnanlage an der Kantonsstrasse zwischen den Weilern Grünhag und Halbmit und Tempolimit 60 km/h | M  |
| <b>zur Vernetzung und Aufwertung (V)</b>   |  |  |
| V1 Aufwertung der offenen Landschaft: Schaffen von Leitstrukturen, Hecken, Feldgehölzen, Gebüschgruppen, Einzelbäume, Extensivbereiche, usw.           | Riet beidseits der Seez  | K  |
| V2 Schaffen und Erweitern von ökologischen Ausgleichsflächen entlang von Waldrändern, Gewässern, Hecken oder anderen bestehenden Lebensräumen          | Riet beidseits der Seez  | K  |
| V3 Massnahmen an Gewässern (z.B. wildtieraugliche Uferbereiche / Themenbereich Betonbordüren, Blockwurf, usw.)   | Seez   | L  |
| <b>zur Raumsicherung (R)</b>   |  |  |
| R1 Raumplanerische Sicherung der offenen und unverbauten Landschaft (z.B. Ausscheiden eines Siedlungstrenngürtels, kommunales Landschaftsschutzgebiet) | Siedlungstrenngürtel zwischen Mels und Flums   | K  |
| R1 Raumplanerische Sicherung der offenen und unverbauten Landschaft (z.B. Ausscheiden eines Siedlungstrenngürtels, kommunales Landschaftsschutzgebiet) | Freihaltung von landwirtschaftlichen Gebäuden (Riet beidseits der Seez)                              |  |
| R3 Ausscheiden von speziellen Schutzzonen (z.B. Wildschutzgebiet mit totalem Jagdverbot, Artenschutzzone)  | Im unmittelbaren Bereich der Wildtierpassage   | L  |

## BILDDOKUMENTATION



Abbildung 4/1: Blick in südöstlicher Richtung auf den durch Autobahn und Bahnlinie unterbrochenen Wildtierkorridor. Zwischen beiden Verkehrsträgern verläuft der Ragnatscher Bach als Kanal.



Abbildung 4/2: Blick in südwestlicher Richtung auf den Wildtierkorridor. In der ausgeräumten Seezebene fehlen Leitstrukturen weitgehend.





Abbildung 4/3: Die Seez weist im Bereich des Wildtierkorridors steile, aber für Wildtiere noch überwindbare Uferverbauungen auf.

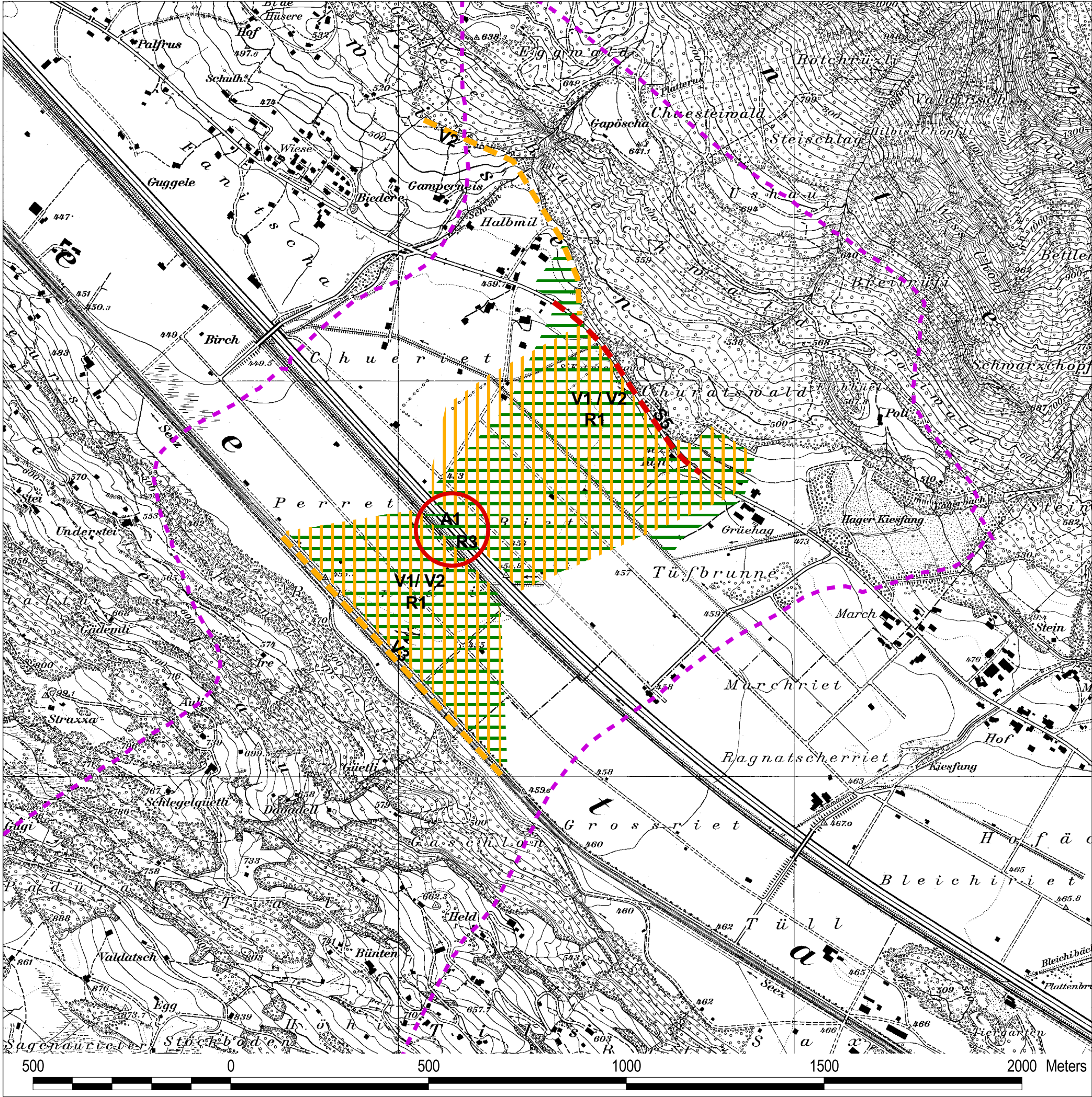


Abbildung 4/4: Blick in nordöstlicher Richtung auf den voraussichtlichen Standort des Querungsbauwerkes.

## QUELLEN

- Holzgang, O.; Pfister, H.P.; Heynen, D.; Blant, M.; Righetti, A.; Berthoud, G.; Marchesi, P.; Maddalena, T.; Müri, H.; Wendelspiess, M.; Dändliker, G.; Mollet, P. & U. Bornhauser-Sieber (2001): Korridore für Wildtiere in der Schweiz. Schriftenreihe Umwelt Nr. 326. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Schweizerische Gesellschaft für Wildtierbiologie (SGW) & Schweizerische Vogelwarte Sempach. Bern, 116 S.
  - Holzgang, O. & P. Mollet (2000): Wildtierkorridore im Kanton St. Gallen. Schweizerische Vogelwarte Sempach. 13 S.
  - Kanton St. Gallen (2000): Richtplan 01, Vorranggebiete für den ökologischen Ausgleich. Bearbeitet von Stierli + Partner AG, Wil / OePlan GmbH, Balgach / Atrogene, Chur.
  - Kanton St. Gallen (2003): Richtplan SG. Vorranggebiete Natur und Landschaft (V31). 43 S.
  - Kanton St. Gallen (2003): Richtplan SG. Lebensraumverbund (V32). 6 S.
  - Kanton St. Gallen (2003): Richtplan SG. Wanderungskorridore (V33). 7 S.
-





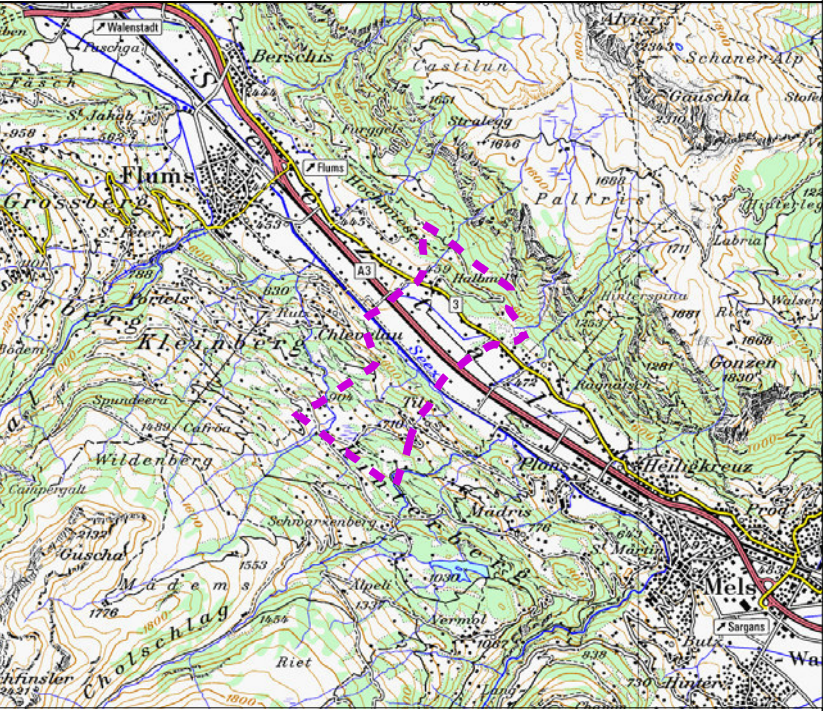
Grobkonzept Wildtierkorridore St. Gallen

Korridor Nr. SG4 (Seeztal, Autobahn A3)

- Perimeter Wildtierkorridor
- bauliche Massnahmen
  - A Massnahmen an Autobahnen
  - S Massnahmen an anderen Strassen
  - B Massnahmen an Bahnlinien
- Massnahmen zur räumlichen Vernetzung und Aufwertung \*
- Massnahmen zur Raumsicherung \*\*

\* Orange schraffiert sind Flächen, in denen zusätzliche Vernetzungsmassnahmen ergriffen werden sollten. Dies können lineare oder flächige Strukturen sein. Die Massnahmen müssen nicht die gesamte markierte Fläche umfassen.

\*\* Die genaue Ausdehnung von Schutzzonen (Beschränkung von Jagd- und Freizeitbetrieb) ist im Rahmen der Detailplanung festzulegen.



18. 12. 2003 / jmo



Massstab: Detailkarte: 1:10'000  
Übersicht: 1:100'000

Robin Habitat AG  
Planung  
Koordination  
Umsetzung  
ökologischer Projekte

PiU  
GmbH  
Partner/-innen  
in Umweltfragen