

BUD / Interpellation Vogel-Bütschwil-Ganterschwil / Gerig-Mosnang / Louis Fredy-Nessler
(3 Mitunterzeichnende) vom 9. Juni 2026

Ersatzbau Mühlaubücke Lütisburg–Bazenheid: Kostenbeteiligung des Kantons und rasche Strassenbau-Bewilligung

Antwort der Regierung vom 23. Juni 2026

Christian Vogel-Bütschwil-Ganterschwil, Mirco Gerig-Mosnang und Fredy Louis-Nessler erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 9. Juni 2026 nach dem weiteren Vorgehen bezüglich der aus Sicherheitsgründen gesperrten Mühlaubücke in Lütisburg.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Mühlaubücke über die Thur ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse und eine wichtige Verbindung zwischen Lütisburg und Bazenheid. Aufgrund des baulichen Zustands ist die kommunale Mühlaubücke mit einer Spannweite von 42 Metern seit dem Jahr 2022 auf 18 Tonnen Nutzlast beschränkt. Da sich der Bauwerkszustand in den vergangenen Jahren weiter verschlechtert hat, musste die Mühlaubücke Anfang Mai 2026 für sämtlichen Verkehr geschlossen werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Was unternimmt die St.Galler Regierung, wenn sich durch die Sperrung der Mühlaubücke und die fehlenden Ausweichrouten, Umwege und Staus bei Unfällen viel mehr Fahrzeuge auf ihre Kantonsstrasse konzentrieren? Welche Anpassungen gibt es bei den Baustellen auf der Kantonsstrasse durchs Toggenburg nach der Sperrung der Mühlaubücke?*

Die Regierung ist sich der Problematik im Zusammenhang mit der Mühlaubücke und der damit verbundenen verkehrlichen Situation rund um Lütisburg bewusst. Eine eigentliche Ausweichroute im näheren Umfeld von Lütisburg ist nicht vorhanden. Entsprechend kann lediglich darauf hingewiesen werden, dass das Nadelöhr grossräumig umfahren werden soll.

Das Tiefbauamt wird die effektiven verkehrlichen Auswirkungen und die Verkehrsverlagerungswirkung infolge der Sperrung der Mühlaubücke prüfen. Dazu werden insbesondere Verkehrserhebungen am Knoten Flawilerstrasse-Wilerstrasse vorgenommen. Aufgrund dieser Erkenntnisse werden, sofern zweckmässig, kurzfristige Anpassungen an der provisorischen Lichtsignalsteuerung vorgenommen, die seit der Sperrung der Letzistrasse in Betrieb genommen worden ist. Allfällige weiterführende Massnahmen ergeben sich aus den betrieblichen Erkenntnissen seit der Sperrung der Mühlaubücke.

Das Tiefbauamt koordiniert sämtliche Baustellen auf der Kantonsstrasse durch das Toggenburg und ist besorgt, die Auswirkungen auf den Verkehr so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der aktuellen Sperrung der Mühlaubücke werden die Auswirkungen auf das Bauprogramm der naheliegenden Baustellen betrachtet. Dabei werden Bauabläufe und Etappierungen geprüft und gegebenenfalls angepasst. Ebenso wird bei der Baustellendauer darauf hingearbeitet, dass diese durch zusätzliche Massnahmen möglichst kurzgehalten wird. Deckbelagsarbeiten werden nach Möglichkeiten so geplant, dass sie in der verkehrsärmeren Tages- bzw. in der Ferienzeit ausgeführt werden können. Trotz dieser Optimierungen kann es aufgrund fehlender Alternativen in Spitzenzeiten zu zeitweisen

Einschränkungen, insbesondere für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Busbetrieb, kommen.

2. *Ist der Kanton St.Gallen bereit, die Gemeinden Lütisburg und Kirchberg mit einem ausserordentlichen Geldbetrag für den Ersatzbau der Mühlaubücke zu unterstützen? Wenn ja, aus welchen Mitteln?*

Der Kanton St.Gallen sieht in Anlehnung an das kantonale Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) keine Möglichkeit, einen finanziellen Beitrag zur Entlastung der Gemeinden Lütisburg und Kirchberg zu leisten. Die Sperrung der Mühlaubücke ist die Folge eines seit längerer Zeit bekannten schlechten baulichen Zustands. Der Zustand ist auch keinem ausserordentlichen Ereignis zurückzuführen, das einen kantonalen Beitrag rechtfertigen würde. Eine Prüfung ergab zudem, dass die Sanierung oder ein Ersatzneubau der Mühlaubücke die Bedingungen für werkgebundene Beiträge des Kantons gemäss Art. 94–96 StrG nicht erfüllt.

3. *Sind Notbrücken von Seiten der Schweizer Armee aus Sicht der Regierung möglich? Falls ja, für welche Arten von Brücken-Benutzern und in welchem Realisationszeitraum?*

Als Option könnte eine Unterstützungsbrücke des Typs «Mabey» infrage kommen. Diese weist eine maximale Länge von 70 Metern sowie eine Fahrbahnbreite von 4,2 Metern auf und hat ein Gewicht von 130 Tonnen. Der Verkehr würde dabei einspurig und im Ampelsystem geführt werden, wobei Fahrzeuge bis höchstens 32 Tonnen zugelassen sind. Ob die Erstellung einer solchen Brücke vor Ort technisch möglich wäre, kann ohne umfangreiche Abklärungs- und Vorbereitungsarbeiten nicht beurteilt werden.

Unabhängig von der technischen Machbarkeit ist die Erstellung einer Notbrücke durch die Schweizer Armee aus Sicht der Regierung in vorliegender Konstellation jedoch bereits deshalb nicht möglich, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Zum einen liegt kein (Katastrophen-)Ereignis vor, wie es für die Leistung militärischer Katastrophenhilfe gemäss der eidgenössischen Verordnung über die militärische Katastrophenhilfe im Inland (SR 513.75) vorausgesetzt wird. Zum anderen ist ein Brückenbau gestützt auf die eidgenössische Verordnung über die Unterstützung ziviler oder ausserdienstlicher Tätigkeiten mit militärischen Mitteln (SR 513.74) aufgrund des Erfordernisses der Subsidiarität ausgeschlossen. Ein solcher militärischer Einsatz setzt voraus, dass zivile Mittel nachweislich ausgeschöpft oder ungenügend sind und keine Konkurrenzierung der Privatwirtschaft durch das Militär erfolgt. Eine abschliessende Beurteilung über den Einsatz von Notbrücken obliegt der Schweizer Armee.

4. *Welche zusätzlichen Strassenbau-Bewilligungsschritte sind aufgrund der Lage der Mühlaubücke im BLN-Gebiet Nr. 1414 Thurlandschaft Lichtensteig-Schwarzenbach notwendig? Welche Behörden von Gemeinde, Kanton und Bund erteilen zu welchem Zeitpunkt welche Strassenbau-Bewilligungsschritte (Auflistung)?*

Bei einem Ersatzneubau der Mühlaubücke wie auch bei einer Hilfsbrücke an gleicher Lage entfällt die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Es sind darum aus heutiger rechtlicher Sicht und aufgrund des aktuellen Wissensstands keine zusätzlichen Bewilligungsschritte erforderlich.

Jedoch ist ein Planverfahren nach Art. 41 StrG notwendig. Die Zuständigkeiten für Planung, Projektierung und Erlass obliegt den Gemeinden, da es sich um eine Gemeindestrasse 1. Klasse handelt (Art. 38 StrG). Für die Genehmigung ist der Kanton zuständig (Art. 13 Abs. 2 StrG sowie Art. 26 des Bundesgesetzes über die Raumplanung [SR 700]).

Der grobe Ablauf wird wie folgt skizziert, wobei dies ohne Kenntnisstand des Projekts nicht vollständig und abschliessend formuliert werden kann:

- Planung und Projektierung durch die Gemeinde Lütisburg;
- Durchführung der öffentlichen Mitwirkung in beiden Gemeinden (nach Art. 33^{bis} StrG);
- Vorprüfung durch die kantonalen Stellen und das Bundesamt für Umwelt (betreffend Gebiet des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung [BLN-Gebiet]); dies kann parallel zur öffentlichen Mitwirkung stattfinden;
- Erlass des Strassenbauprojekts durch die Gemeindebehörde (i.d.R. den Gemeinderat);
- öffentliche Auflage des Projekts während 30 Tagen in beiden Gemeinden;
- Eingang allfälliger Einsprachen und Beurteilung durch die Gemeinden;
- Genehmigungsantrag an den Kanton.

5. *Wie können die Einsprachemöglichkeiten (und damit die Verzögerungen) durch Umweltschutzverbände gegen den Ersatzbau der Mühlaubücke reduziert werden?*

Beim Ersatzneubau der Mühlaubücke handelt es sich gemäss Strassengesetz um einen Strassenbau (Art. 31 StrG) und unterliegt damit den entsprechenden Verfahrensvorschriften, namentlich dem Planverfahren. Bei einem Ersatzneubau dieser Grösse, der zudem in einem BLN-Gebiet liegt, kann auf eine Auflage gemäss Art. 41 Abs 2 StrG nicht verzichtet werden. Damit haben sämtliche direkt Betroffenen sowie Ämter und Verbände, die ein schutzwürdiges Interesse darlegen können, die Möglichkeit, Einsprache zu erheben. Diese Möglichkeit kann weder verhindert noch umgangen werden.

Als wirksame Massnahme empfiehlt sich, die zuständigen Behörden und betroffenen Verbände bereits in einer frühen Projektphase zu informieren und soweit angezeigt einzubinden. Spätestens im Rahmen der Anhörung und Mitwirkung nach Art. 33^{bis} StrG erhalten auch Umweltschutzverbände Gelegenheit, sich vor der Auflage zum Projekt zu äussern. Rückmeldungen können damit frühzeitig geprüft und soweit möglich bereinigt werden. Eine aktive und frühzeitige Information ist aus Sicht der Regierung die wirksamste Massnahme, um potenzielle Einsprachen zu reduzieren.