

Technischer Bericht 20228-03.01

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1 Zusammenfassung		
189562	<p>Antrag / Bemerkung Die Sanierung der Bücke und die Sicherung des Bauwerks für einen langfristigen Betrieb von 18-20to ist absolut ausreichend.</p> <p>Begründung Es wird begrüsst, dass die Gemeinden sich für eine Sanierung haben entscheiden können.</p> <p>Dennoch ist die Ertüchtigung auf 40to keine Notwendigkeit. Das Argument bzgl. Busverkehr (keine 40to und auch der Ereignisdienste ist Angstmacherei und keine belegbaren harten Fakten.</p> <p>Durch eine grossräumiges Verkehrskonzept ist die Notwendigkeit für die 40t0 aufzuzeigen.</p> <p>Die Gemeinden müssen Ihren Bürgern den Mehrwert aufzeigen. Die Ertüchtigung auf 40to verursacht nur höhere Kosten und bringt den Bürgern nur einen (noch) höheren Steuerfuss und Mehrlärm.</p>	<p>Bemerkung Mit der Erhöhung der Nutzlast auf 40 t entspricht die Brücke wieder dem landesweit geltenden Standard für Strassenbrücken. Dadurch entfallen die aktuell bestehenden Sonderregelungen für die Strecke Lütisburg – Ganterschwil, und die Verbindung kann wieder uneingeschränkt entsprechend ihrer regionalen Funktion genutzt werden.</p> <p>Im Rahmen einer statischen Überprüfung im April 2022 wurden zunächst die Einwirkungen gemäss SIA 269/1 eingeführt. In einem zweiten Schritt erfolgten die Nachweise mittels eines deterministischen Modells für eine Beschränkung auf 28 t beziehungsweise 18 t. Auf Grundlage dieser statischen Überprüfung wurde beim bestehenden Bauwerk als Sofortmassnahme eine zulässige Nutzlast von 18 t festgelegt. Dabei wurde angenommen, dass die Schubdügel ausreichend verankert wurden.</p> <p>Im Zuge zusätzlicher Archivunterlagen, die im Rahmen der Projektierung des Bauprojekts ausgewertet werden konnten, muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Dügelbewehrung in den Stegen nicht ausreichend verankert ist. Diese Problematik ist leider kein Einzelfall, sondern betrifft zahlreiche Hohlkastenbrücken aus den 1960er-Jahren. Um die Schubverankerungen dauerhaft zu verstärken, sind daher umfangreichere bauliche Eingriffe in die bestehende Tragwerksstruktur erforderlich.</p> <p>Hinzu kommt, dass sowohl bei anderen Bauwerken mit Gewichtsbeschränkungen als auch bei Beobachtungen an der Letzibrücke bekannt ist, dass Gewichtsbeschränkungen in der Praxis teilweise nicht konsequent eingehalten werden. Bauwerke werden immer wieder mit Fahrzeugen über dem zulässigen Höchstgewicht befahren. Eine solche Nutzung liegt mehrheitlich in der Eigenverantwortung der Fahrzeuglenkenden. Eine technische Verhinderung ist in der Praxis schwierig umzusetzen, und langjährige Erfahrungen mit entsprechenden Kontroll- oder Durchsetzungssystemen fehlen weitgehend.</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Aus statisch-technischer Sicht ist nachweisbar, dass eine Befahrung des Bauwerks mit Fahrzeugen über 18 t zulässigem Gesamtgewicht zu einer Überschreitung der nach den SIA-Normen angesetzten Tragfähigkeits- und Sicherheitsreserven führen kann. Dies betrifft insbesondere die Normen SIA 260 „Grundlagen der Projektierung von Tragwerken“, SIA 261 „Einwirkungen auf Tragwerke“ sowie die materialbezogenen Normen wie SIA 262 ff.. Eine Überschreitung der zulässigen Lasten kann infolge erhöhter Biege-, Quer- und Auflagerkräfte zu unzulässigen Spannungen, Rissbildungen, plastischen Verformungen oder Stabilitätsverlusten führen. Im ungünstigsten Fall kann daraus ein progressives Versagen tragender Bauteile bis hin zu einem Teil- oder Gesamteinsturz des Bauwerks resultieren.</p> <p>Neben diesen statisch-technischen Aspekten ist auch die verkehrliche und infrastrukturelle Bedeutung der Verbindung zu berücksichtigen. Die Strecke übernimmt eine wichtige regionale Umfahrungs- und Entlastungsfunktion im Strassennetz. Insbesondere im Falle von Verkehrsunfällen oder Sperrungen stellt sie eine leistungsfähige Ausweich- und Umleitungsachse dar. Gleichzeitig ermöglicht sie ein uneingeschränktes Passieren des öffentlichen Verkehrs sowie der Blaulichtorganisationen. Von dieser Funktion profitieren sowohl die Bevölkerung von Lütisburg und Ganterschwil als auch die umliegenden Gemeinden nachhaltig.</p> <p>Die derzeit verkehrenden Busverbindungen auf dieser Strecke werden – sofern die Strasse wieder geöffnet ist – aktuell mit Fahrzeugen betrieben, deren Gesamtgewicht unterhalb der Gewichtsbeschränkung von 18 t liegt. Gemäss den Planungen des öffentlichen Verkehrs ist jedoch vorgesehen, dass ab dem Jahr 2032 Elektrobusse eingesetzt werden, deren Gesamtgewicht über 18 t liegt. Vor diesem Hintergrund gewinnt eine uneingeschränkte Befahrbarkeit der Strecke zusätzlich an Bedeutung. Bereits heute zeigt sich, dass der Nachtbus aufgrund seines Gesamtgewichts von über 18 t die direkte Verbindung zwischen Lütisburg und Ganterschwil nicht nutzen kann.</p>
189570	Antrag / Bemerkung	Bemerkung

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Das Bau- und Auflageprojekt ist zurückzuweisen, da es wesentliche Randbedingungen nicht erfasst und das Projekt nicht dem geltenden Stand der Technik entspricht.</p> <p>Begründung</p> <p>Es fehlt eine grossräumige Verkehrsanalyse und Belegung, dass ein 40to Ausbau gerechtfertigt ist; siehe weitere Kommentare in der vorliegenden Stellungnahme.</p> <p>Die Ampelanlage von Lütisburg auf die Kantonsstrasse ist nicht in das Projekt integriert, muss aber aus bewilligungstechnischer Sicht als integraler Bestandteil des Projekts dort integriert werden, da das Gesamtverkehrskonzept für Lütisburg sonst kollabiert. Die Gemeinde Lütisburg hat dazu Stellung zu beziehen, wie das Verkehrskonzept nach Wiederöffnung der Strecke Lütisburg -Ganterschwil aussehen soll.</p> <p>Die aktuellen Normen mit Stand 2025 sind zu berücksichtigen; siehe Detailkommentare zur NV/ Projektbasis.</p> <p>Die Foundationen im Necker sind in Bezug auf Hochwassersicherheit zu überprüfende eine solche Überprüfung ist in der vorliegenden Doku nicht enthalten und zu ergänzen.</p> <p>Der Kanton ist an den Kosten zu beteiligen, sofern eine Ertüchtigung auf 40to erfolgt, da der einzige Mehrnutzen (wenn überhaupt) für den Kanton vorhanden sein könnte, aber nicht für die Gemeinden Ganterschwil und Lütisburg.</p>	<p>Die aktuellen Normen sind seit November 2025 gültig. Zu diesem Zeitpunkt waren die Dimensionierung sowie die Variantenwahl der vorgesehenen Instandsetzungsmassnahmen bereits erfolgt. Die Anwendung der aktualisierten Normen wird in der kommenden Projektphase geprüft.</p> <p>Auf eine grossräumige Verkehrsanalyse wird verzichtet, da sich das vorliegende Projekt auf den Erhalt der bestehenden Letzibrücke beschränkt.</p> <p>Die Totalsperrung der Letzistrasse steht im Zusammenhang mit dem Projekt „Hangrutsch Letzistrasse“ in Lütisburg und nicht mit der Gewichtsreduktion auf der Letzibrücke. Durch die vollständige Unterbrechung dieser Verkehrsachse wurde der Verkehr grossräumig auf das umliegende Strassennetz umgeleitet. Dies führte insbesondere auf der Toggenburgerstrasse zu einer signifikanten Erhöhung der Verkehrsbelastung (Mehrverkehr).</p> <p>Infolge dieser veränderten Verkehrsströme sowie der erhöhten Einbiege- und Querungsbelastung am Knotenpunkt Toggenburgerstrasse / Flawilerstrasse wurde nach einer Intervention von Toggenburger Kantonsräten bei der Regierung eine verkehrstechnische Anpassungsmassnahme umgesetzt. Konkret installierte der Kanton im Bereich des Einlenkers der Toggenburgerstrasse in die Flawilerstrasse eine provisorische Lichtsignalanlage, um die Verkehrsabwicklung zu regeln, die Leistungsfähigkeit des Knotens zu stabilisieren sowie die Verkehrssicherheit für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und Fussgänger zu erhöhen.</p> <p>Die provisorische Lichtsignalanlage ist nicht Bestandteil des Projekts zur Instandsetzung der Letzibrücke, sondern stellt eine eigenständige verkehrstechnische Massnahme als Reaktion auf die veränderte Verkehrsbelastung dar.</p> <p>Im Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 des Kantons St. Gallen ist zudem in erster Priorität für die Projektierung folgendes Vorhaben aufgeführt: «Einlenker Flawilerstrasse in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse bei der Thurbrücke».</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Fundationen im Necker wurden auf der Felsoberfläche erstellt. Eine Überprüfung erfolgte im Rahmen der Projektierung des Bauprojekts. Die entsprechende Beurteilung der Fundation wird im technischen Bericht ergänzt.
		Bei Gemeindestrassen 1. Klasse trägt grundsätzlich die politische Gemeinde die Kosten für Instandhaltung und Unterhalt der bestehenden Anlagen. Ein Kantonsbeitrag ist hierfür nicht vorgesehen.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
2.5 Statische Defizite		

189563	<p>Antrag / Bemerkung Es sind die gültigen Normen nach SIA 269-2/2025 zu verwenden.</p> <p>Begründung Das Projekt muss den aktuellen Stand der Technik berücksichtigen</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>
--------	--	---

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
4.1.4 Hydraulische Verhältnisse		

189564	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 4.1.4: Die Nachweise für die Fundamente infolge von Hochwasser sollte Gegenstand des Projekts/ Überprüfung sein</p> <p>Begründung Kritisch bei dieser Brücke, die im Flussbett des Necker fundiert ist, sind die Fundamente. Da die Hochwassergefährdung sehr stark gestiegen ist, sind die Fundamente zu prüfen. Die Situation beim damaligen Bau im Jahr 1969 war sicher eine Andere.</p> <p>Der Vollständigkeit halber ist hier eine Überprüfung ins Projekt aufzunehmen.</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>
--------	---	---

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
4.2.2 Verstärkte Brücke (nach Ertüchtigung)		

189566	<p>Antrag / Bemerkung Die neuen Normen sind zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung Es ist unverständlich, warum die neuen Tragwerksnormen im Herbst 2025 nicht bereits Grundlage für die Überarbeitung waren.</p> <p>Ist dem neusten Stand der Technik anzuführen</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>
--------	--	---

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
4.5 Motorisierter Verkehr		

189567	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 4.5.1 Es ist aufzuzeigen, wie sich der Schwerverkehr (Lasten der Fahrzeuge) zusammensetzt. Eine detaillierte Betrachtung würde aufzeigen, dass eine Ertüchtigung auf 40to nicht notwendig ist.</p> <p>Begründung Das vorhandene Schwerverkehrsvolumen und damit einhergehend Lasten rechtfertigen keine Ertüchtigung auf 40to. Selbst wenn es nur geringe Mehrkosten sind, so ist es eine Mehrbelastung der Steuerzahler der Gemeinde, ohne unmittelbaren Mehrwert.</p>	<p>Bemerkung Eine detaillierte Analyse mit einer Differenzierung des Schwerverkehrs nach Gewichtsklassen wäre mit erheblichem Aufwand verbunden, da die Strasse derzeit nicht befahrbar ist.</p> <p>Zudem ist bekannt, dass trotz der bestehenden Gewichtsbeschränkung Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 18 t die Brücke passieren.</p>
--------	--	--

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
4.6 Verkehrsregelungsanlage		

189568	<p>Antrag / Bemerkung 4.6: Die Verkehrsregelungsanlage bei der Ein-/Ausfahrt von Lütisburg auf die Kantonsstrasse ist als integraler Bestandteil des Projekts aufzunehmen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>
--------	--	---

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
----	---------------------------------	----------

Ohne die Ampelanlage ergibt sich auch durch die Öffnung der Verbindung Ganterswil-Lütisburg für die Bewohner von Lütisburg eine unzumutbare Situation; siehe andere Kommentare dieser Stellungnahme hierzu.

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
----	---------------------------------	----------

6 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

189569	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 6: Dies ist im Detail zu prüfen. Die Auslegung der ganzen Strecke zwischen Lütisburg und Ganterschwil entspricht keinem 40to Korridor (siehe VSS Norm) und stellt infolge auch des zunehmenden Verkehrsaufkommens ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar.</p> <p>Begründung Diese Bemerkung ist zu begründen. Die Risiken sind aufzuzeigen und zu bewerten.</p> <p>Auch wenn die Strasse heute kein Unfallschwerpunkt ist, so ist jeder neue Unfall, vor allem mit Todesfolgen (siehe z.B. Unfall Ende 2025 beim Einlenker Batzenheid in die Kantonsstrasse) einer zuviel. Dieser Unfall ereignete sich auch an einem Ort, den man nie als einen Unfallschwerpunkt identifiziert hat.</p> <p>Auch die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Kantonsstrasse sind wieder deutlich angestiegen und liegen eher bei 100km/h als bei den zulässigen 80km/h.</p>	<p>Bemerkung Die bestehende und projektierte Fahrbahnbreite von 6.50 m entspricht gemäss VSS-Norm 40 201 bei einer Geschwindigkeit von $V = 80$ km/h dem Begegnungsfall PW-LKW. Damit gemäss VSS-Norm auch eine Kreuzung von zwei LKW möglich ist, muss die Geschwindigkeit situativ den örtlichen Umständen entsprechend auf unter 50 km/h reduziert werden. Auf der Brücke wird zudem der Gehweg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbreitert.</p> <p>Ein 40-t LKW ist in seinen äusseren Abmessungen nicht zwingend "grösser" als ein 18-t LKW und somit auch nicht breiter. Er ist jedoch länger und schwerer. Höhe und Breite sind in beiden Fällen vergleichbar, da diese gesetzlich begrenzt sind.</p> <p>Die vorgesehene Fahrbahnbreite entspricht der üblichen Dimensionierung von Gemeindestrassen mit vergleichbaren durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV). Unter Berücksichtigung der Verkehrsmenge, der Geschwindigkeitscharakteristik sowie der örtlichen Verhältnisse ergibt sich im Vergleich zu ähnlichen Strassenanlagen kein erhöhtes Sicherheitsrisiko.</p>
--------	--	---

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
----	---------------------------------	----------

9 Kosten

189571	<p>Antrag / Bemerkung Die Kosten für eine reine Ertüchtigung auf 18-20to ist aufzuzeigen</p>	<p>Bemerkung Für die Erstellung eines detaillierten Kostenvoranschlags mit einer Genauigkeit von ± 10 % ist vorgängig die Ausarbeitung eines detaillierten Bauprojekts zur</p>
--------	---	--

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung siehe Kommentare in der restlichen Stellungnahme dazu</p> <p>PS: Es handelt sich um eine Brücke über den Necker und nicht die Thur.</p>	<p>Instandstellung der Letzibrücke auf 18 t erforderlich.</p> <p>Die fehlerhafte Bezeichnung «Thurbrücke» wird entsprechend korrigiert.</p>

Nutzungsvereinbarung 20228-03.03

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1.4 Projektierungsgrundlagen		
189556	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 1.4: Die Projektierungsgrundlagen sind auf die aktuellen Normen anzupassen</p> <p>Begründung Das Projekt ist gemäss den aktuellen Normen (z.B. SIA 262, 269/2, etc.) anzupassen; die Normen wurden 2025 erneuert; weitere sind durch den Projektverfasser zu prüfen</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>
189557	<p>Antrag / Bemerkung Die VSS sind zu ergänzen um die Normbreiten der Strasse.</p> <p>Begründung Die Strassenbreite, vor allem vor und nach der Brücke sind nicht auf den Begegnungsverkehr von LKW-LKW / LKW-Landwirtschaftlicher Verkehr, etc. ausgelegt. Daher stellt die Strasse für den Nutzer ein erhöhtes Unfallrisiko dar.</p>	<p>Bemerkung Da die Fahrbahnbreite vor, auf und nach der Brücke annähernd konstant bei 6,50 m liegt, ergibt sich auf der Brücke kein erhöhtes Unfallrisiko.</p> <p>Die Dimensionierung der Fahrbahnbreite von 6.50 m erfolgt gemäss VSS-Norm 40 201 auf Grundlage des Begegnungsfalls LKW–PW.</p>
189558	<p>Antrag / Bemerkung Kap. 3: Als Drittanforderung ist aufzunehmen, dass die heute temporäre Ampelanlage von Lütisburg auf die Kantonsstrasse als integraler Bestandteil in</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189570</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>das Projekt aufgenommen werden muss.</p> <p>Begründung Die heute installierte Ampelanlage steuert den Verkehr optimal; ich habe noch nie eine solch perfekt und vorbildlich dem Verkehrsfluss angepasste Ampelanlage erleben dürfen.</p> <p>Diese muss integraler Bestandteil, auch nach der Sanierung bleiben, da infolge der nun durchgängig im Toggenburg vorhandenen Ortsumfahrungen der Verkehr in solch einer Gewalt daherkommt, dass ein Aus- und Einfahren in Lütisburg zum Roulettspiel wird und ein sehr grosses Risiko darstellt, zumal sich auf der Kantonsstrasse NIEMAND an die vorgegebenen Geschwindigkeiten hält.</p> <p>Um das Durchsetzen zu können, sind beide Projekte zwingend zu kombinieren. Eine umfassende Verkehrsplanung, die Gegenstand des Projekts sein muss, ist zu ergänzen.</p>	

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
2 Vorgesehene Nutzung		
189559	<p>Antrag / Bemerkung In das Projekt ist ein grossräumiges Verkehrskonzept aufzunehmen, welches die vernehmliche Bedeutung und Erfordernis erläutert.</p> <p>Begründung Da die Randbedingungen vor und nach der Letzibrücke (keine ausreichende Strassenbreite) nicht für die Anforderung an einen 40to Korridor erfüllen und sich der Kanton an den Kosten nicht beteiligt, ist durch eine grossräumige Verkehrsanalyse aufzuzeigen, welchen Mehrwert die Ertüchtigung hat. Die</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189569 und 189570</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
----	---------------------------------	----------

heute vorhandenen 18-20to sind für den rein lokalen Bedarf ausreichend.

Projektbasis 20228-03.04

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
----	---------------------------------	----------

1.1 Grundsätzliches

189176 **Antrag / Bemerkung**

Auf den Ausbau der Letzibrücke auf eine Nutzlast von 40 Tonnen ist zu verzichten. Der Ausbau ist auf 18 oder höchstens 25 Tonnen Nutzlast zu beschränken.

In jedem Fall sind flankierende Massnahmen zu treffen, um die Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen. Neben Radfahrstreifen und allfällig möglichen baulichen Massnahmen kommt auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h in Frage, um die Kreuzungen sicherer zu machen.

Begründung

Die Letzibrücke soll im Rahmen der Sanierung auf eine Nutzlast von 40 Tonnen verstärkt werden. Damit wird es möglich, dass Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und Längen bis zu 18 m zwischen Ganterschwil und Lütisburg verkehren.

Die Strassenverhältnisse, insbesondere die Kreuzungen der Letzistrasse mit der Toggenburger-/ Neckertalstrasse in Ganterschwil bzw. der Flawilerstrasse in Lütisburg sind für solch grosse Fahrzeuge nicht geeignet.

An beiden Kreuzungen müssen diese grossen Lastwagen stark ausholen, damit sie abbiegen können. Sie sind gezwungen, auch die Gegenfahrbahn zu nutzen und behindern somit den Verkehr. Da die Sichtverhältnisse bei beiden Kreuzungen nicht optimal sind, müssen die Lastwagen bei beiden Kreuzungen

Bemerkung

Aus technischer Sicht erachtet das Projektteam die Instandsetzung der Brücke für eine Lastklasse von 40 t als die wirtschaftlich effizienteste, nachhaltigste und sicherste Lösung. Diese Massnahme stellt die dauerhafte Tragfähigkeit der Brücke für den heutigen und zukünftigen Verkehr sicher und gewährleistet insbesondere die Anbindung der Dörfer Lütisburg und Ganterschwil sowie der umliegenden Gemeinden. Durch die Instandsetzung kann zudem ein deutlich längerer Ausweichweg vermieden werden, was den zusätzlichen Energieverbrauch, den CO₂-Ausstoss und die Belastung der lokalen Verkehrsinfrastruktur minimiert.

Die Kreuzungen der Letzistrasse mit der Neckertalerstrasse in Ganterschwil und der Flawilerstrasse in Lütisburg sind kein Projektbestandteil der Instandsetzung Letzibrücke. Eine Befahrung dieser Kreuzungen ist bis vor die Letzibrücke (Durch Firmenanlieferung oder landwirtschaftlicher Verkehr) auch weiterhin mit 40 t LKW möglich. Auf der Brücke werden die Strassenverhältnisse und damit die Sicherheit verbessert, insbesondere durch den neu verbreiterten Gehweg für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Fahrradfahrende.

Änderungen an den bestehenden Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssituation sind im Rahmen separater Projekte zu prüfen und zu beurteilen.

Im Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 des Kantons St. Gallen ist in erster Priorität für die Projektierung folgendes Vorhaben aufgeführt: «Einlenker Flawilerstrasse in die Toggenburger- bzw. Wilerstrasse bei der Thurbrücke».

Die Kosten-Nutzen-Analyse für 40-t-Fahrzeuge ist von zahlreichen

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>praktisch stoppen um dann langsam wieder anzufahren.</p> <p>Kritisch wird es damit vor allem für den Langsamverkehr. Für Fahrradfahrer (und Motorradfahrer) werden nicht nur das Befahren dieser Kreuzungen gefährlicher, auch auf der Strecke Ganterschwil Lütisburg kann es kritisch werden, ist doch die Strasse nicht allzu breit, so dass Überholmanöver zu gefährlichen Situation führen können</p> <p>Auf Grund der Erfahrung aus den vergangenen Jahren ist zu befürchten, dass es v.a. auf der Kreuzung in Ganterschwil wieder zu Unfällen kommen wird, wenn keine flankierenden Massnahmen getroffen werden.</p> <p>Es ist zudem fraglich, ob der Nutzen einer Erweiterung der Nutzlast auf 40 Tonnen ökonomisch sinnvoll ist. Die Zusatzkosten sind so hoch, dass pro Fahrt eines 40-Tönners hohe Kosten anfallen. Eine Kosten/Nutzen – Rechnung wird kaum positiv ausfallen. Ganterschwil sowie Lütisburg können von diesen schweren Lastwagen über andere Routen angefahren werden.</p>	<p>Einflussfaktoren abhängig. Wie bereits in anderen Rückmeldungen festgehalten wurde, kann eine detaillierte Analyse mit einer Differenzierung des Schwerverkehrs nach Gewichtsklassen nur mit sehr hohem Aufwand erstellt werden, da die betroffene Strasse derzeit nicht befahrbar ist. Zudem ist das aktuell bestehende Ausweichnetz zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf den zusätzlichen Energieverbrauch, den erhöhten CO₂-Ausstoss sowie die zusätzliche Belastung der Verkehrsinfrastruktur.</p>
191116	<p>Antrag / Bemerkung dito Stellungnahme ID 189176:</p> <p>Auf den Ausbau der Letzibrücke auf eine Nutzlast von 40 Tonnen ist zu verzichten. Der Ausbau ist auf 18 oder höchstens 25 Tonnen Nutzlast zu beschränken.</p> <p>In jedem Fall sind flankierende Massnahmen zu treffen, um die Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen. Neben Radstreifen und allfällig möglichen baulichen Massnahmen kommt auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h in Frage, um die Kreuzung sicherer zu machen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung siehe Antwort ID 189176</p>

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>dito Stellungnahme ID 189176:</p> <p>Die Letzibrücke soll im Rahmen der Sanierung auf eine Nutzlast von 40 Tonnen verstärkt werden. Damit wird es möglich, dass Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und Längen bis zu 18m zwischen Ganterschwil und Lütisburg verkehren.</p> <p>Die Strassenverhältnisse, insbesondere die Kreuzungen der Letzistrasse mit der Toggenburger-/Neckertalstrasse in Ganterschwil bzw. der Flawilerstrasse in Lütisburg sind für solch grosse Fahrzeuge nicht geeignet.</p> <p>An beiden Kreuzungen müssen diese grossen Lastwagen stark ausholen, damit sie abbiegen können. Sie sind gezwungen, auch die Gegenfahrbahn zu nutzen und behindern somit den Verkehr. Da die Sichtverhältnisse bei beiden Kreuzungen nicht optimal sind, müssen die Lastwagen bei beiden Kreuzungen praktisch stoppen, um dann langsam wieder anzufahren.</p> <p>Kritisch wird es damit vor allem für den Langsamverkehr. Für Fahrradfahrer (und Motorradfahrer) werden nicht nur das Befahren dieser Kreuzung gefährlicher, auch auf der Strecke Ganterschwil Lütisburg kann es kritisch werden, ist doch die Strasse nicht allzu breit, sodass Überholmanöver zu gefährlichen Situationen führen können.</p> <p>Auf Grund der Erfahrung aus den vergangenen Jahren ist zu befürchten, dass es v.a. auf der Kreuzung in Ganterschwil wieder zu Unfällen kommen wird, wenn keine flankierende Massnahmen getroffen werden.</p> <p>Es ist zudem fraglich, ob der Nutzen einer Erweiterung der Nutzlast auf 40 Tonnen ökonomisch sinnvoll ist. Die Zusatzkosten sind so hoch, dass pro Fahrt eines 40-Tönners hohe Kosten anfallen. Eine Kosten/Nutzen - Rechnung wird kaum positiv ausfallen. Ganterschwil sowie Lütisburg können von diesen schweren Lastwagen über andere Routen angefahren werden.</p>	
ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion

ID	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1.3.2 Normen und Vorschriften		
189560	Antrag / Bemerkung Es sind die aktuellen Normen zu berücksichtigen Begründung siehe meine Bemerkungen zur Nutzungsvereinbarung	Bemerkung siehe Antwort ID 189570
189561	Antrag / Bemerkung Alle Anträge zur NV sind hier zu übernehmen. Begründung siehe Nutzungsvereinbarung	Bemerkung siehe Antworten zur Nutzungsvereinbarung.