



Technischer Bericht

Projekt

Mörschwil, Post – Kirchstrasse Vorprojekt

Auftraggeber

Gemeinde Mörschwil, Schulstrasse 3, 9402 Mörschwil

Projekt-Nr.

3105-1109

Verfasser

Wälli AG Ingenieure
Heiligkreuzstrasse 5
9008 St. Gallen

Datum

St. Gallen, 14. Juli 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Beschreibung des IST-Zustandes	3
2.1	Sicherheitsdefizite	4
2.2	Drittprojekte	4
2.2.1	Dorfkern, Dreieck	4
2.2.2	Weitere Drittprojekte	4
3	Projektziel	5
4	Projektbeschreibung	5
4.1	Grundlagen	5
4.2	Verkehrstechnische Angaben	5
4.3	Projekt	5
4.3.1	Geometrischen Normalprofil	6
4.4	Fuss- und Veloverkehr	8
4.5	Strassenentwässerung	8
5	Umwelt	9
5.1	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle / Neophyten	9
5.2	Wiederverwendung- und verwertbare Stoffe (Konzept)	9
5.3	Boden, Fruchtfolgeflächen	9
5.4	Grund- und Oberflächengewässer	9
6	Werkleitungen	9
7	Landerwerb	9
8	Kosten	9
9	Bauausführung	9
10	Nächste Schritte	9

Anhang

- Schleppkurvennachweise Einmündung St.Gallerstrasse
 - 91 Schleppkurve PW/PW
 - 92 Schleppkurve PW/Lieferwagen rechtseinbiegend
 - 93 Schleppkurve PW/Lieferwagen linkseinbiegend
 - 94 Schleppkurve PW/LW

1 Ausgangslage

Die Politische Gemeinde Mörschwil beabsichtigt als öffentliche Bauherrschaft das Gebiet zwischen St. Gallerstrasse, Poststrasse und Kirchstrasse neu zu überbauen. Dazu werden drei der vier betroffenen Grundstücke erworben. Das vierte Grundstück gehört der Immo69 GmbH, welche zusammen mit der Politischen Gemeinde, als Investor auftritt.



Abbildung 1, Auszug Entwurf Sondernutzungsplan Dreieck Dorfkern, ERR, 26.11.2026

Das Bauprojekt sieht vor entlang der Poststrasse und Kirchstrasse Längsparkfelder sowie Baumpflanzungen zu erstellen. Der heutige Gehweg wird, von der Fahrbahn weg, hinter die Parkfelder respektive Baumpflanzungen verlegt. Der Umbau der Post- und Kirchstrasse erfordert dazu ein Gemeindestrassenprojekt und einen Teilstrassenplan.

Für diese Planungsinstrumente sind die formellen Verfahren wie Vorprüfung, Mitwirkung, öffentliche Auflage und Genehmigung mit dem Sondernutzungsplan der Überbauung zu koordinieren. Der Sondernutzungsplan sowie das Bauprojekt sind in der Planung bereits weit fortgeschritten. Nun gilt es auch zum Gemeindestrassenprojekt mit Teilstrassenplan die für die Vorprüfung und Mitwirkung notwendigen Planunterlagen, auf Stufe Vorprojekt, zu erarbeiten.

Der Umbau der Bushaltestelle «Altes Gemeindehaus» sowie die weiteren baulichen Veränderungen an der St. Gallerstrasse (Kantonsstrasse) werden durch das kantonale Tiefbauamt in einem separaten Projekt bearbeitet.

2 Beschreibung des IST-Zustandes

Die Poststrasse verbindet die St.Gallerstrasse und die Bahnhofstrasse. Die Poststrasse erschliesst das Quartier von der Paradisstrasse und dem Lehnerkichweg. Die Kirchstrasse ist eine kurze Verbindungsstrasse zwischen der Post- und St.Gallerstrasse. Über die Kirchstrasse sind einzelne Wohnhäuser sowie die Hintere Poststrasse erschlossen. Beide Strassen sind siedlungsorientiert und haben keine Durchleitungsfunktion. Die Poststrasse wird oft als Ausweichroute zwischen der St.Galler- und der Bahnhofstrasse genutzt.

Der Ausbaugrad der Post- und Kirchstrasse entsprechen einer Quartierschliessungsstrasse (VSS 40 045). Die Poststrasse weist im Abschnitt St.Galler- bis Kirchstrasse eine mittlere Fahrbahnbreite von rund 6.0 m auf. Die Kirchstrasse weist ab der Poststrasse bis zur Parzelle 1882 eine mittlere Fahrbahnbreite von rund 4.2 m und ab der Parz. 1882 bis zur St.Gallerstrasse eine Breite von rund 3.3 m auf.

Die Zufussgehenden werden über das einseitige Trottoir auf der Ostseite von der St.Galler- bis Kirchstrasse geführt. In der Kirchstrasse endet das Trottoir in der Parzelle 1882. Der Radfahrer wird auf der Strasse ohne eigene Infrastruktur geführt. Innerhalb der Poststrasse befinden sich direkt vor der Einmündung in die St.Gallerstrasse, auf Höhe der Paradisstrasse und bei der Kreuzung Kirchstrasse je ein markierter Fussgängerstreifen.

Die einmündenden Strassen in die Post- und Kirchstrasse sind als Rechtsvortritt geregelt. Die Einmündung von der Kirchstrasse in die St.Gallerstrasse ist ebenfalls als Rechtsvortritt geregelt. Die Einmündungen in die Bahnhofs- und St.Gallerstrasse sind dagegen als „Kein Vortritt“ signalisiert.

Im Projektperimeter verkehren keine öffentlichen Verkehrsmittel.

2.1 Sicherheitsdefizite

Im Projektabschnitt wurden folgende Sicherheitsdefizite festgestellt:

- Unklare Vortrittsverhältnisse (Hintere Poststrasse)
- Nicht eingehaltene Knotensichtweiten in Bezug auf das ermittelte V85
- Nicht eingehaltene Sichtweiten Grundstückszufahrten
- Überdimensionierte Knoten bei St.Gallerstrasse

2.2 Drittprojekte

2.2.1 Dorfkern, Dreieck

Mit dem Bauprojekt „Dorfkern Dreieck“ soll das Gebiet rund um die St.Galler-, Post- und Kirchstrasse überbaut werden. Die Überbauung Dorfkerne Dreieck wird durch die PERITA AG begleitet. Zum Gesamtkonzept der Überbauung soll auch die Strassenraumgestaltung in den umliegenden Strassen entsprechend angepasst werden. Im vorliegenden Projekt wird die Strassenraumgestaltung innerhalb der Post- und Kirchstrasse bearbeitet. Die Strassenraumgestaltung innerhalb der Kantonsstrasse wird durch das TBA vom Kanton St.Gallen ausgearbeitet. Mit der Anpassung in der Kantonsstrasse wird zusätzlich die Bushaltestelle „Altes Gemeindehaus“ umgebaut.

Die Drittprojekte sind koordiniert zu erarbeiten

- Überbauung Dorfkerne Dreieck (inkl. Sondernutzungsplan)
- Kantonsstrassenprojekt „Mörschwil, Haltestelle Altes Gemeindehaus“

2.2.2 Weitere Drittprojekte

Weiter sind an der Kirch- und Poststrasse zwei Bauprojekte in Planung. Beide Projekte sind mit dem Strassenprojekt zu koordinieren.

- MFH Poststrasse (Parzelle 79)
- MFH Kirchstrasse Nr. 8 (Parzelle 72)

Weitere Drittprojekte oder anderweitige Bauvorhaben sind zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt.

3 Projektziel

Mit dem Umbau der Post- und Kirchstrasse soll der Strassenraum im Einklang mit der Überbauung „Dorfkern Dreieck“ neugestaltet und entwickelt werden. Nebst der Umgestaltung sollen die Sicherheitsdefizite im Projektperimeter mit entsprechenden Massnahmen möglichst behoben oder verbessert werden. Um die Ziele zu erreichen, ist ein intensiver Austausch und Abgleich mit dem Drittprojekt erforderlich.

Der siedlungsorientierte Strassenraum in der Post- und Kirchstrasse soll durch geringere Fahrgeschwindigkeiten und durch ein tieferes Verkehrsaufkommen attraktiver gestaltet werden.

4 Projektbeschreibung

4.1 Grundlagen

Die Projektbearbeitung basiert auf folgende Grundlagen:

- Mörschwil, Verkehrsmessungen, November 2025; Wälli AG Ingenieure
- Mörschwil, Voruntersuchung Tempo 30, 24.03.2026; Wälli AG Ingenieure
- Feldaufnahmen; März 2026; Wälli AG Ingenieure
- Überbauung Dorfkern Dreieck, Mörschwil
 - Architektur, 05.06.2026; Tom Munz Architekt*innen
 - Landschaftsarchitektur, 11.06.2026; Mettler Landschaftsarchitektur AG
 - Sondernutzungsplan, 26.11.2025; ERR AG
- Kantonsstrassenprojekt, Haltestelle «Altes Gemeindehaus», 31.10.2025; TBA Kt. SG
- MFH Kirchstrasse 8, 01.03.2024; Alfred Stiefel dipl. Architekt ETH/SIA
- MFH Poststrasse, 08.05.2025; Bücheler Architektur + Generalunternehmung AG

4.2 Verkehrstechnische Angaben

Nach Messungen im November 2025 durch die Wälli AG Ingenieure beträgt der DTV im in der Poststrasse (Poststrasse Nr. 8) rund 890 Fz/d mit einem Lastwagenanteil von 2.5%. Das v85 liegt bei 44 km/h.

– DTV	890 Fz/Tag
– Schwerverkehrsanteil	2.5%
– V85	45 km/h
– V _{Durchschnitt}	36.9 km/h
– Höchste registrierte Geschwindigkeit	64 km/h
Signalisierte Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

Die Post- und Kirchstrasse sind als Gemeindestrasse 2. Klasse gewidmet und beinhalten einen Eintrag als Wanderweg mit Hartbelag im Teilplan Fuss-, Wander- Radwegnetz.

4.3 Projekt

Mit der Neugestaltung des Strassensraum sollen lediglich auf Seite der Überbauung Dorfkern Dreieck grössere bauliche Massnahmen getroffen werden. Die Post- und Kirchstrasse sollen im Fahrbahnbereich nur im Bestand optimiert werden.

4.3.1 Geometrischen Normalprofil

Poststrasse

Aufgrund der Bedeutung der Poststrasse als Quartiererschliessungsstrasse soll der Grundbegegnungsfall LW/PW bei stark reduzierten Geschwindigkeiten angestrebt werden. In der unteren Tabelle sind die bestehenden und projektierten Fahrbahnquerschnitte gemäss VSS 40 201 aufgelistet.

Fahrbahnbreite	LW/LW	LW/PW	PW/PW
Poststrasse Sicherheitszuschlag einseitig im Gehweg überlagert			
*6.00 m (Bestand)	20 km/h	50 – 70 km/h	50 – 70 km/h
*5.50 m	Im Schrittempo möglich (S & S überlagert)	30 km/h	50 km/h
5.25 m	Im Schrittempo möglich (S & S überlagert)	20 - 30 km/h	50 km/h

*Beim GNP wurde der Sicherheitszuschlag auf Seite des Gehwegs überlagert. Auf Seite des Strassenrandes sind diverse kleinere private Mauern vorhanden, weshalb der Sicherheitszuschlag auf der anderen Seite zur Fahrbahnbreite eingerechnet wurde.

Damit der Strassenraum für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Zufussgehende und Velofahrer attraktiver wird, soll das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden. Dies kann unter anderem durch eine eher schmale Fahrbahnbreite erreicht werden.

Langfristig soll der Begegnungsfall von LW/PW bei stark reduzierten Geschwindigkeiten (0 – 20 km/h) angestrebt werden. Dies bedingt eine Fahrbahnbreite zwischen 5.05 bis 5.25m.

Aufgrund dessen, dass westseitig der Strassenrand entlang den Mauern und Zufahrten bestehen bleibt und lediglich ein Deckbelagsersatz vorgesehen ist, soll aktuell die Strasse auf eine Breite von **5.50 m** verschmälert werden. Falls der Strassenabschnitt in Zukunft in eine 30er Zone umgeplant wird und ganzheitlich saniert werden soll, kann die Fahrbahnbreite weiter reduziert werden.

Kirchstrasse

Die Kirchstrasse ist ab der St.Gallerstrasse rund um die bestehenden und projektierten Bauprojekte sehr eng. Von der Einmündung St.Gallerstrasse bis zum Projektperimeter hat die Kirchstrasse eine mittlere Breite von ca. 3.50 m. Auf Höhe der Parzelle 1882 wird auf der Kurvenausenseite die Fläche als Ausweichstelle genutzt.

Die Strasse soll möglichst als Ausweichroute oder Abkürzung unattraktiv gestaltet werden, da die Sichtweiten rund um die bestehenden und geschützten Bauten nicht gewährleistet werden können. Für die Projektierung des GNP wird die Kirchstrasse als Erschliessungsstrasse „Zone mit beschränkter Geschwindigkeit“ gleichgesetzt (VSS 40 213). Dies bedingt einen massgebenden Begegnungsfall von PW/Leichte Zweiräder.

Fahrbahnbreite	LW/PW	PW/PW	PW/Velo
Kirchstrasse			
*4.20 m	Nicht möglich	20 - 30 km/h	50 km/h
3.5 m (Engstelle)	Durchfahrt nur in eine Richtung möglich		
*4.40 m	Im Schrittempo möglich (S & S überlagert)	30 – 40 km/h	>50 km/h
*3.50 m	Nicht möglich	Nicht möglich	40 - 50 km/h

*Beim GNP wurde der Sicherheitszuschlag beidseitig mit dem Gehweg/Längsparkplätzen überlagert.

Die Kirchstrasse soll vor den Längsparkplätzen eine Fahrbahnbreite von **4.40 m** aufweisen, damit sich ein PW vor der Einengung aufstellen und kreuzen kann. Als Ausweichstelle im Kurvenbereich soll die Fahrbahn eine Breite von 5.00 m aufweisen, womit das Kreuzen in der Kurve möglich ist.

Im Bereich der Längsparkierung soll eine Fahrbahnbreite von **3.50 m** sichergestellt werden. Dies erlaubt den Begegnungsfall von PW/Velo. Das Parkieren ist mit einer Fahrbahnbreite von 3.50m ebenfalls sichergestellt.

Längsparkierung

Mit dem Drittprojekt „Dorfkern Dreieck“ sollen Parkplätze entlang der Post- und Kirchstrasse angeordnet werden. Im Strassenprojekt sind 10 Parkplätze und ein rollstuhlgerechter Parkplatz vorgesehen.

Bei der Anordnung der Parkfelder ist darauf zu achten, dass der öffentliche Verkehr durch das Manövrieren auf der Fahrbahn nicht behindert wird. Weiter soll der Parkierungsverkehr den Fussgänger und die Zweiräder nicht gefährden.

Im Projekt sind einer, zweier und dreier Parkplatzpakete vorgesehen. Als Grundlage für die Geometrie der Parkplätze dient die Norm VSS 40 291. Dabei hat der Längsparkplatz eine Länge von je 5.00 m. Als Manövrierschlag wird längs je 2x 1.00 m projektiert. Die Parkfeldbreite beträgt 2.50 m. Dabei wird das Parkfeld mit einer Breite von 1.90 m in Richtung Gehweg markiert, damit ein Sicherheitszuschlag zur Strasse von 0.60 m aufgrund der Kollisionsgefahr beim Aussteigen mit dem Velofahrer gewährleistet werden kann.

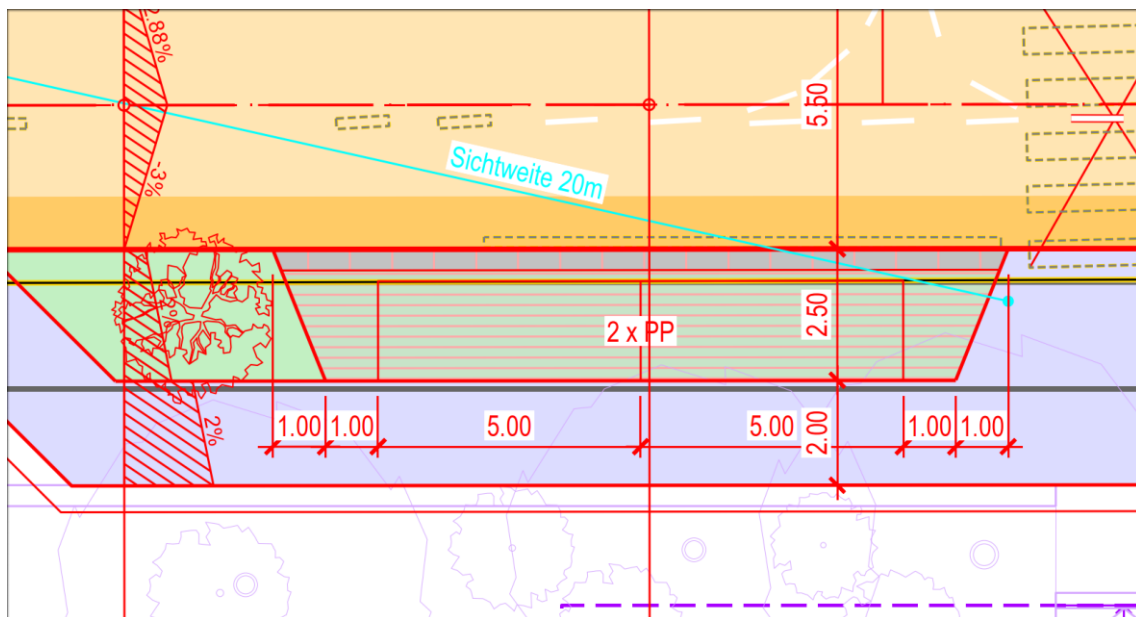


Abbildung 2, Auszug aus Situation von Längsparkplätzen

Verkehrsberuhigungselemente

Zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit in der Post- und Kirchstrasse sind Verkehrsberuhigungselemente vorgesehen. Die Elemente wurden auf Basis der VSS 40 213 angeordnet. Die unterschiedlichen Elemente wurden möglichst alternierend projektiert. Die Mindestwerte der Breite der Fahrbahn im Bereich der Einengung von 4.40 m (Erschliessungsstrasse bei Generell 50 km/h) gemäss VSS 40 213 wird im Projekt unterschritten. Es wird eine Durchfahrtsbreite von 3.80 m gewählt, die den Unterhalt der Strasse gewährleistet.

In Fahrtrichtung Bahnhofstrasse folg das erste Element mit der seitlichen Einengung der Baumgrube. Dabei wurde eine Durchfahrtsbreite von 4.05 m gewählt. Bei einer zukünftigen Versmälnerung um 0.25 m wäre eine Durchfahrtsbreite von 3.80 m gewährleistet. Nach der seitlichen Einengung folgt der Rechtsvortritt der Kreuzung Kirchstrasse, was die Fahrgeschwindigkeit wiederum verringert. Auf ein zusätzliches Element vor der Kreuzung Paradisstrasse wurde aufgrund der Vorplätze der Parzellen 748 und 1030 verzichtet.

In Fahrtrichtung St.Gallerstrasse dient der Rechtsvortritt „Oberdorf“ als erstes Element. Im Anschluss folgt eine seitliche Einengung mit einem Poller. Die Durchfahrtsbreite wurde entgegen der Norm mit einer Breite von 3.80 m projektiert. Mit der gewählten Breite ist das Kreuzen von zwei Fahrzeugen nicht möglich. Das Fahrrad in Richtung St.Gallerstrasse kann zwischen Poller und dem Strassenrand mit einer Breite von 1.70 m vorbeifahren. Als letzten Element dient der Rechtsvortritt bei der Paradisstrasse.

Zur besseren Sichtbarkeit der seitlichen Einengung sollen vor den Elementen Abweislinien markiert werden.

Einmündung St.Gallerstrasse

Die Einmündung der St.Gallerstrasse soll neue als Trottoirüberfahrt realisiert werden. Nach Rücksprache mit dem Strassenkreisinspektorat vom TBA Kanton St.Gallen soll der Begegnungsfall von PW ausfahrend und Transporter rechts und linkseinbiegend gewährleistet werden. Der Begegnungsfall von einem rechtseinbiegenden LW kann aufgrund der spitzwinkligen einfahrt bei einem ausfahrenden PW nicht gewährleistet werden. Bei diesem Begegnungsfall muss der Lastwagen den ausfahrenden PW zuerst hinausfahren lassen. Anhand der Begegnungsfälle wurden die Einlenkradien entsprechend verringert. Die Schleppkurvennachweise sind im Anhang ersichtlich. Die Überfahrt wird gemäss Normal TBA 222.05 ausgebildet.

Bautechnisches Normalprofil

Basierend auf den Verkehrserhebungen vom November 2025 und unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils von 2.5% ergibt sich eine gesamte äquivalente Verkehrslast Wn20 von 112'676 respektive unter einer Annahme der Tragfähigkeitsklasse S2 eine Verkehrslastklasse T1 (SN_{erf} = 59 cm). Entsprechend der SN 40 324b wurde folgender Oberbau (SN_{dim} = 90 cm) gewählt:

Gemäss Frostsicherheitsnachweis ist eine Oberbaustärke von mindestens 49 cm erforderlich.

Im Bereich von Gehwegüberfahrten bei einmündenden Strassen wird mit einer zusätzlichen Schicht AC T 22 N von 7 cm eine Verstärkung des Gehweges vorgenommen.

In einem nächsten Schritt soll der bestehende Oberbau (Beläge und Fundation) sondiert werden, damit die abschliessende Oberbaudimensionierung erfolgen kann.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

Für die Zufussgehenden ist entlang rund um die Überbauung „Dorfkern Dreieck“ in der Post- und Kirchstrasse ein Trottoir vorhanden, womit die komplette Durchgängigkeit gewährleistet ist. In der Kirchstrasse ist zudem ein zweites Trottoir vorhanden, welches die Anbindung an die hintere Poststrasse ermöglicht.

Der Veloverkehr wird in Längsrichtung in der Strasse geführt.

4.5 Strassenentwässerung

Im heutigen Zustand wird das Strassenabwasser über Einlaufschächte gefasst. Es wird angenommen, dass das Strassenabwasser gesammelt dem öffentlichen Mischwassersystem angehängt ist. Der bestehende Verlauf wird in einem nächsten Projektschritt detaillierter ermittelt.

Aufgrund der geringfügigen strassenbaulichen Anpassungen sollen lediglich die Strassen-sammler an den neuen Strassenrand verschoben werden. Der Gehweg wird, wie im Bestand mit einem Gefälle zur Strasse entwässert. Im Bereich der Längsparkplätze und den Grünflächen kann das Strassenabwasser über die Verbundsteine oder die Grünflächen versickern.

5 Umwelt

5.1 Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle / Neophyten

Im Projektperimeter sind weder Neophyten noch belasteten Standorte eingetragen.

5.2 Wiederverwendung- und verwertbare Stoffe (Konzept)

Abbruch- und Aushubmaterial sollen wenn möglich als Rohstoff auf der Baustelle wiederverwendet werden. Im weiteren Projektverlauf werden Bodenuntersuchungen durchgeführt, damit allfällige Bodenbelastungen frühzeitig erkannt und entsprechend entsorgt werden können.

5.3 Boden, Fruchtfolgeflächen

Im Projektperimeter ist keine Fruchtfolgefläche vorhanden.

5.4 Grund- und Oberflächengewässer

Der Projektperimeter befindet sich ausserhalb eines Gewässerschutzbereiches. Weiter sind keine Oberflächengewässer im Projektperimeter vorhanden.

6 Werkleitungen

Ein allfälliger Bedarf der Werke wird im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.

7 Landerwerb

Die zu erwerbenden Flächen sind dem Landerwerbsplan zu entnehmen.

8 Kosten

Die Kosten werden in einem nächsten Schritt erarbeitet.

9 Bauausführung

Der Zeitpunkt der Realisierung ist noch nicht bestimmt.

10 Nächste Schritte

- | | |
|---|---------------------|
| – Gemeinderatsbeschluss (Vorprojekt) | Juni 2026 |
| – Vorprüfungsverfahren (parallel mit SNP) | Juli – Oktober 2026 |
| – Öffentliches Mitwirkungsverfahren | August 2026 |

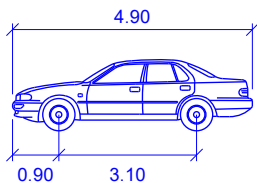
– Bauprojekt	bis Februar 2027
– Gemeinderatsbeschluss	Ende Februar 2027
– Auflageprojekt	Ende Februar 2027
– Öffentlichen Auflageverfahren	ab März 2027
– Genehmigung TBA Kanton (TSP)	Sommer 2027
– Submission	Herbst 2027
– Ausführung	Frühjahr 2028

St. Gallen, 14. Juli 2026

Wälli AG Ingenieure

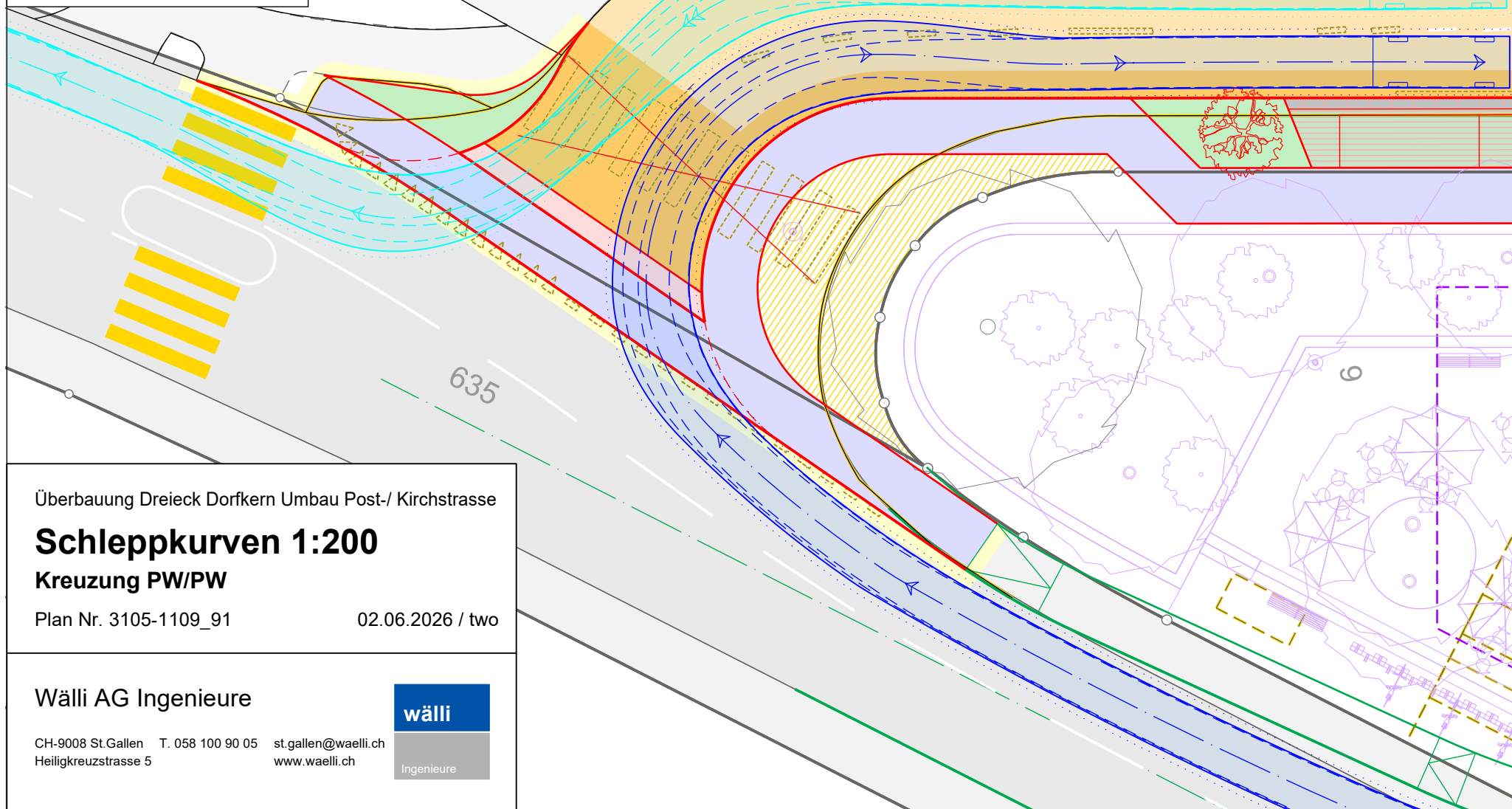


Moritz Angehrn



PW

Breite: 1.85 Meter
Spurbreite inkl. Reifen: 1.85
Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen: 6.00 s
Lenkwinkel: 27.5 Grad



Überbauung Dreieck Dorfkern Umbau Post-/ Kirchstrasse

Schleppkurven 1:200

Kreuzung PW/PW

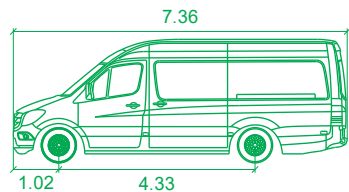
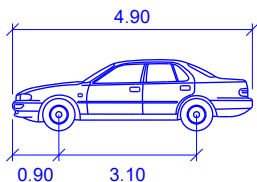
Plan Nr. 3105-1109_91

02.06.2026 / two

Wälli AG Ingenieure

CH-9008 St.Gallen T. 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch
Heiligkreuzstrasse 5 www.waelli.ch

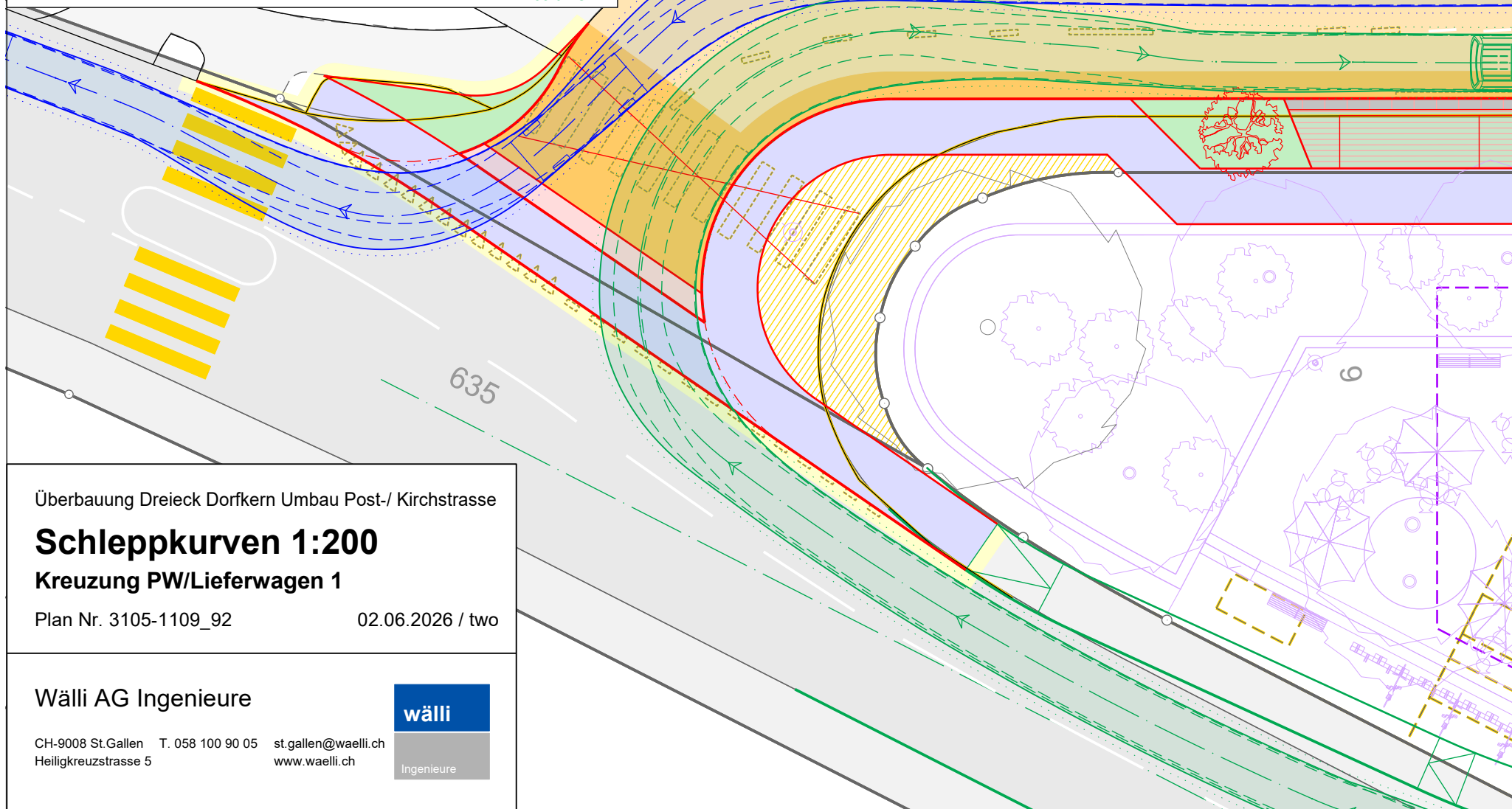




PW

Mercedes Benz Sprinter 3500

	Meter		Meter
Breite:	1.85	Breite:	2.02
Spurbreite inkl. Reifen:	1.85	Spurbreite inkl. Reifen:	1.95
Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen:	6.00 s	Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen:	6.00 s
Lenkwinkel:	27.5 Grad	Lenkwinkel:	35.04 Grad



Überbauung Dreieck Dorfkern Umbau Post-/ Kirchstrasse

Schleppkurven 1:200

Kreuzung PW/Lieferwagen 1

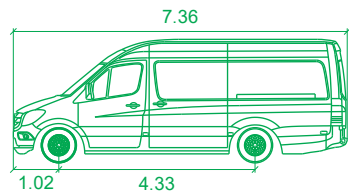
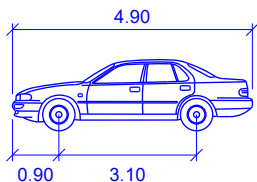
Plan Nr. 3105-1109_92

02.06.2026 / two

Wälli AG Ingenieure

CH-9008 St.Gallen T. 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch
Heiligkreuzstrasse 5 www.waelli.ch

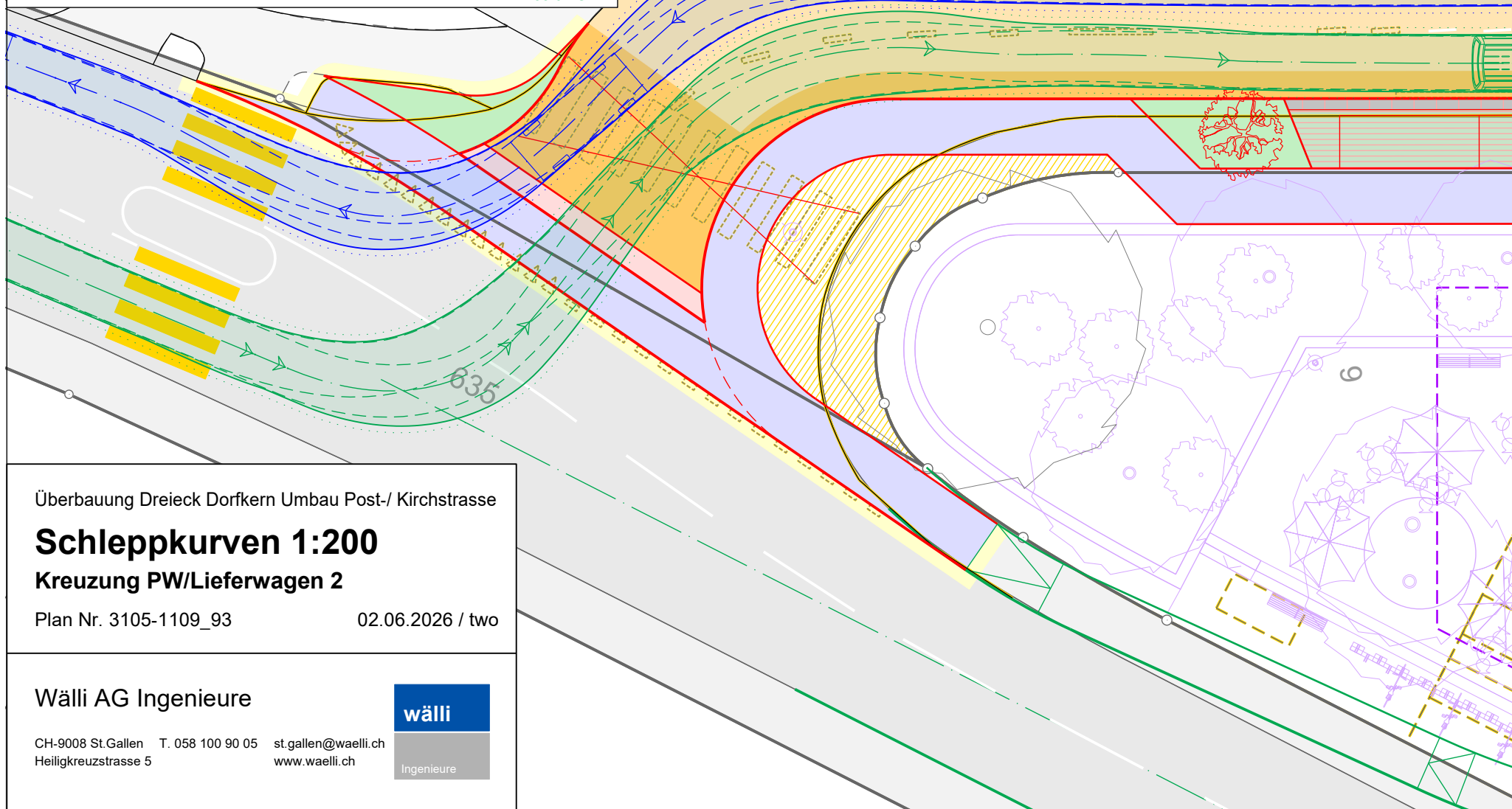




PW

Mercedes Benz Sprinter 3500

	Meter		Meter
Breite:	1.85	Breite:	2.02
Spurbreite inkl. Reifen:	1.85	Spurbreite inkl. Reifen:	1.95
Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen:	6.00 s	Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen:	6.00 s
Lenkwinkel:	27.5 Grad	Lenkwinkel:	35.04 Grad



Überbauung Dreieck Dorfkern Umbau Post-/ Kirchstrasse

Schleppkurven 1:200

Kreuzung PW/Lieferwagen 2

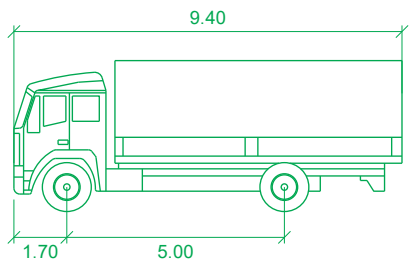
Plan Nr. 3105-1109_93

02.06.2026 / two

Wälli AG Ingenieure

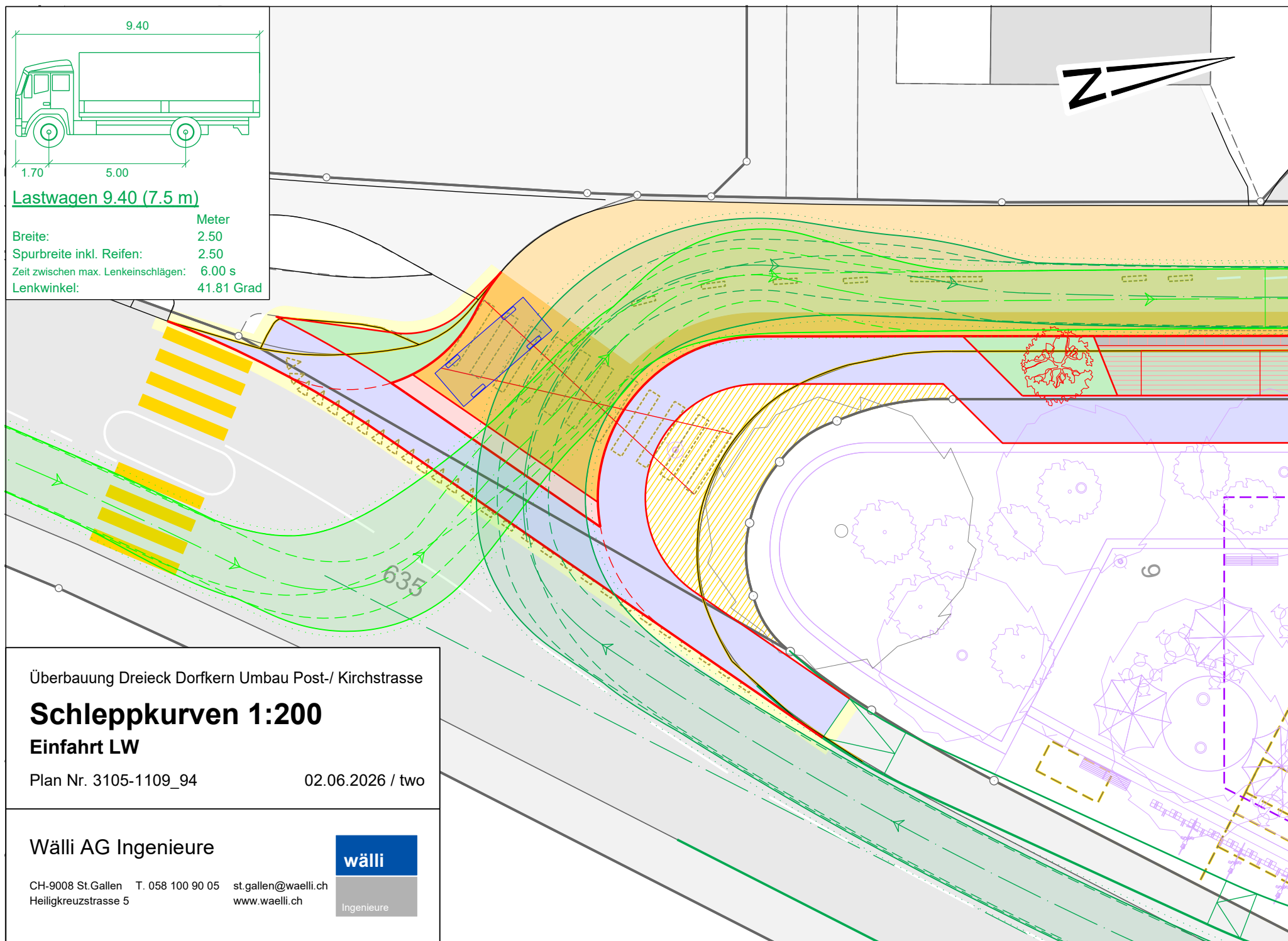
CH-9008 St.Gallen T. 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch
Heiligkreuzstrasse 5 www.waelli.ch





Lastwagen 9.40 (7.5 m)

	Meter
Breite:	2.50
Spurbreite inkl. Reifen:	2.50
Zeit zwischen max. Lenkeinschlägen:	6.00 s
Lenkwinkel:	41.81 Grad



Überbauung Dreieck Dorfkern Umbau Post-/ Kirchstrasse

Schleppkurven 1:200

Einfahrt LW

Plan Nr. 3105-1109_94

02.06.2026 / two

Wälli AG Ingenieure

CH-9008 St.Gallen T. 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch
Heiligkreuzstrasse 5 www.waelli.ch

