



# Lösungsstrategie

## Mitwirkung Dufourstrasse

Im Strassenbau neigt man dazu, die Kapazität auf Spitzen auszurichten, was situativ durchaus sinnvoll sein kann. In der sehr kurzen Argumentation wird nur vom Nadelöhr im Winter und einer Verbreiterung für den öffentlichen Verkehr gesprochen. Leider fehlt es an der Begründung weshalb dieses Projekt zwingend notwendig ist, sodass einige Unklarheiten auftreten.

*Grünes Gallustal*

*(Bearbeitung: GSI-Architekten mit Angaben von Markus Tofalo und Laurenz Hungerbühler)*



• Mitwirkung Dufourstrasse

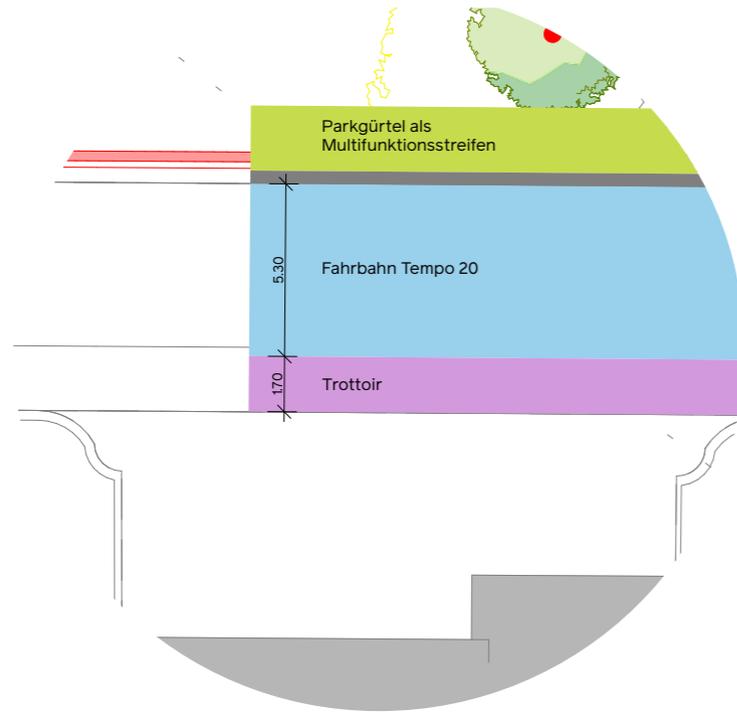


↑ Strassenquerschnitt Dufourstrasse 10

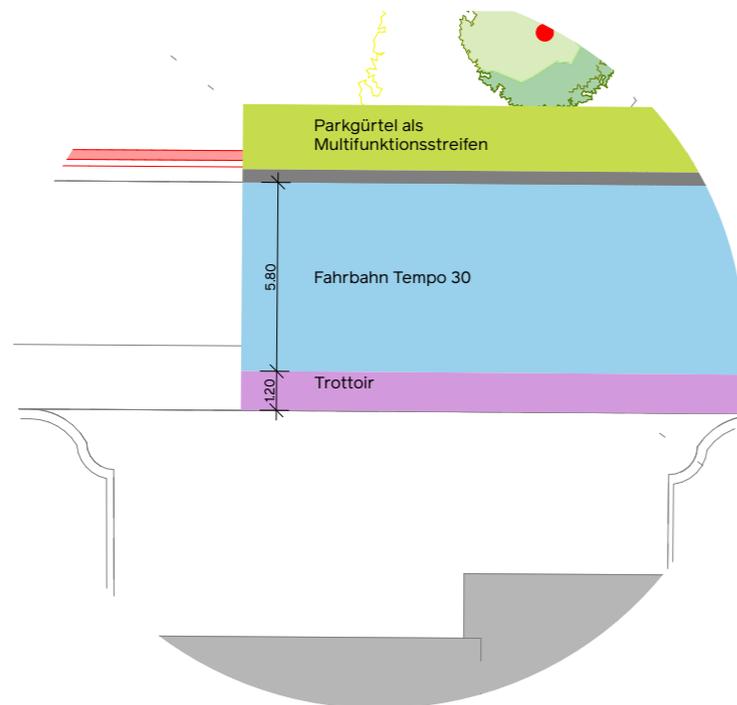
• Gute Gründe zum Handeln

↓ Strassenquerschnitt Dufourstrasse 6





← Beispielhafter Strassenquerschnitt im Bereich Dufourstrasse 51, Tempo 20



← Beispielhafter Strassenquerschnitt im Bereich Dufourstrasse 51, Tempo 30

## 2 Temporeduktion auf 20 km/h

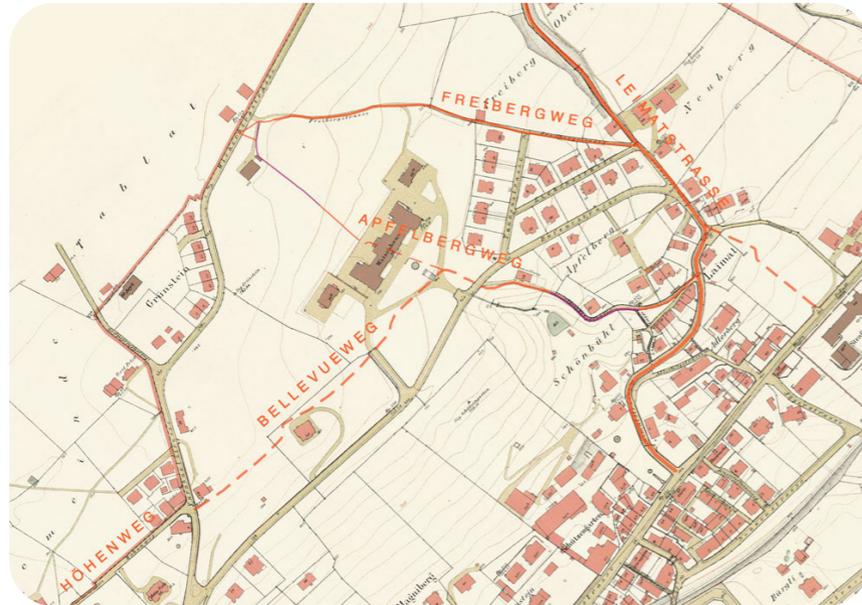
# Temporeduktion phasenweise im Winter prüfen

Gemäss Fussverkehr Schweiz liegt der Strassenquerschnitt beim Begegnungsfall LKW - Auto bei Tempo 30 bei 5.7m. Dieser könnte bei einer Reduktion auf Tempo 20 auf 5.3m reduziert werden. Die Reduktion der Geschwindigkeit könnte besonders im Winter von Bedeutung sein und somit die Situation entspannen. Weiter könnte sich überlegt werden, die gesamte Strasse in eine Einbahnstrasse umzuwandeln.

Im Kaptiel M11 Strassenräume wird die Einführung von beidseitigem Multifunktionsstreifen thematisiert. In diesem spezifischen Fall, könnte der Park als einseitiger Multifunktionsstreifen funktionieren, auf einen zweiten Streifen muss aufgrund des geringen Querschnitts verzichtet werden.

Bewegungsspielraum	Geschwindigkeit	GA1/GA2	B1/B2	S1/S2	G	Mindestbreite	Lichte Breite
FG / PW	20 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.0 m	0.1 m / 0.2 m	nicht definiert	2.9 m	3.2 m
	30 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.1 m	0.1 m / 0.2 m	nicht definiert	3.1 m	3.4 m
	50 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.2 m	0.1 m / 0.2 m	nicht definiert	3.3 m	3.6 m
Velo / PW	20 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.0 m	0.2 m / 0.2 m	0.0 m	3.0 m	3.4 m
	30 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.1 m	0.2 m / 0.2 m	0.2 m	3.4 m	3.8 m
	50 km/h	0.6 m / 1.8 m	0.1 m / 0.2 m	0.2 m / 0.2 m	0.5 m	3.9 m	4.3 m
PW / PW	20 km/h	1.8 m / 1.8m	0.0 m / 0.0 m	0.2 m / 0.2 m	0.0 m	4.0 m	4.4 m
	30 km/h	1.8 m / 1.8m	0.1 m / 0.1 m	0.2 m / 0.2 m	0.0 m	4.4 m	4.8 m
	50 km/h	1.8 m / 1.8m	0.2 m / 0.2 m	0.2 m / 0.2 m	0.3 m	5.1 m	5.5 m
PW / LKW	20 km/h	1.8 m / 2.5 m	0.0 m / 0.0 m	0.2 m / 0.3 m	0.0 m	4.8 m	5.3 m
	30 km/h	1.8 m / 2.5 m	0.1 m / 0.1 m	0.2 m / 0.3 m	0.0 m	5.2 m	5.7 m
	50 km/h	1.8 m / 2.5 m	0.2 m / 0.2 m	0.2 m / 0.3 m	0.3 m	5.9 m	6.4 m
LKW / LKW	20 km/h	2.5 m / 2.5 m	0.0 m / 0.0 m	0.3 m / 0.3 m	0.0 m	5.6 m	6.2 m
	30 km/h	2.5 m / 2.5 m	0.1 m / 0.1 m	0.3 m / 0.3 m	0.0 m	6.0 m	6.6 m
	50 km/h	2.5 m / 2.5 m	0.2 m / 0.2 m	0.3 m / 0.3 m	0.3 m	6.7 m	7.3 m

↑ Tabelle: Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten, Fussverkehr Schweiz 2017



↑ Stadtplan 1903

### 3 Trottoir

# Historisch erhaltenes Strassenprofil aus dem Jahr 1886 bewahren.

Auch aus historischer Sicht ist eine verbreiterung des Strassenquerschnitts abzusehen. Die 1.6km lange Dufourstrasse wurde zwischen 1883 und 1886 erbaut und ist die erste durchgehende Erschliessungsstrasse am Rosenberg. Bis heute ist sie grösstenteils in ihrer ursprünglichen Breite mit einseitigem Trottoir erhalten. Auch als die Dufourstrasse zwischen Uni und Varnbuelstrasse in den 1990er Jahren einen neuen Belag mit neuen Trottoirrandsteinen erhält, wurde die Strassenbreite im original Zustand belassen.

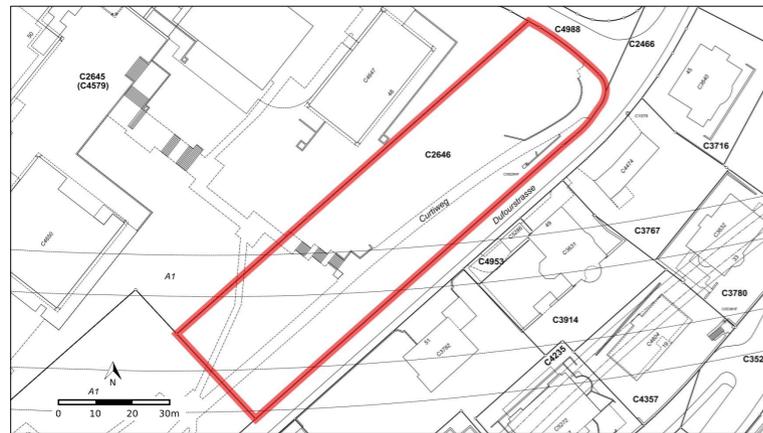
Historische Angaben am Beispiel Zwinglistrasse, aber übertragbar auch auf die Dufourstrasse:

<https://club.baukultur.pictures/forum/index.php?thread/8666-st-gallen-mauern-und-einfriedungen/&postID=346255#post346255>

Angaben Laurenz Hungerbühler, dipl. Arch. ETH und Stadthistoriker, Experte Grünes Gallustal

### Nutzungsplanung Schutzverordnung Naturobjekte

Rechtskräftig



← Auszug aus dem ÖREB

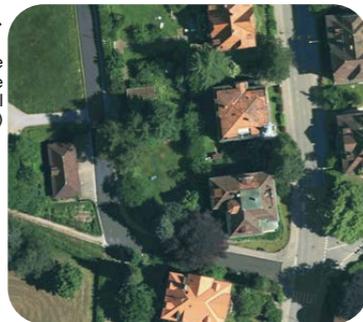
Legende beteiligter Objekte	Typ	Anteil	Anteil in %
	Baumschutzgebiet BaS	4068 m <sup>2</sup>	100.0%

Übrige Legende (im sichtbaren Bereich) -

## 4 Baumfällungen im Baumschutzgebiet Baumvolumenschwund

# Von Fällungen besonders im Baumschutzgebiet ist abzusehen.

→ Luftaufnahme Girtannerstrasse 2008 (Geoportal St. Gallen)



← Luftaufnahme Girtannerstrasse 2018 (Geoportal St. Gallen)

Im Projekt werden voraussichtlich fünf Bäume, die innerhalb des Baumschutzgebietes liegen gefällt. Gleichzeitig wird über die Erweiterung des Baumschutzgebietes abgestimmt, die ein wichtiger Schritt für die Erhaltung der Lebensqualität in St.Gallen ist. Nun stellt sich die Frage, was der Baumschutz bringt, wenn ohnehin Bäume gefällt werden obwohl sie bereits heute in der Baumschutzzone sind?

Es ist dringend davon abzusehen bestehende Bäume insbesondere in der Baumschutzzone zu fällen. Denn bis ein neu gepflanzter Baum die Funktionen eines gefällten Baumes erfüllen kann, braucht es viele Jahrzehnte.

Falls dennoch Bäume gefällt werden müssen, müssen mindestens gleichwertige Ersatzpflanzungen geleistet werden. Diese müssen in der Anzahl jedoch deutlich erhöht werden, damit die Funktionen der bestehenden Bäume erhalten werden.

*Der Rosenberg wird in zehn Jahren nicht mehr so baumreich sein, wenn wir gleich weitermachen wie heute. Die Schutzinstrumente sind zu schwach.*