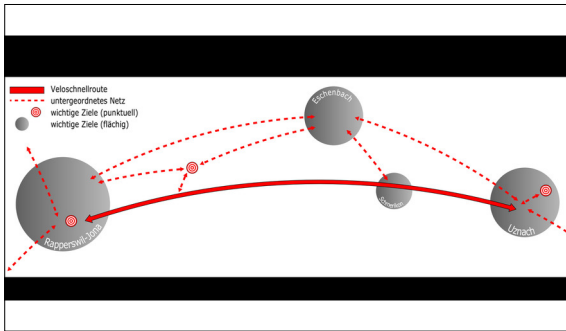
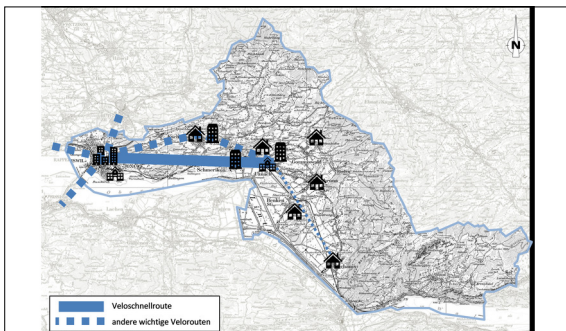


# Veloschnellroute ZürichseeLinth

## Eine Ergänzung für das bestehende Velonetz der Region



Schematische Darstellung der Funktionen einer VSR



Grobkonzept Linienführung VSR

**Einleitung:** Der Ausbau der MIV- (motorisierter Individualverkehr) und ÖV (öffentlicher Verkehr) -Infrastruktur stösst in der Schweiz und insbesondere in den Agglomerationsgebieten zunehmend an seine Grenzen. Ein vielversprechender Lösungsansatz ist es, den zunehmenden Verkehr auf das Velo zu verlagern. Dazu müssen attraktive Infrastrukturen für das Velofahren geschaffen werden. In anderen europäischen Ländern werden zu diesem Zweck vermehrt sogenannte Veloschnellrouten (VSR) erstellt.

Ziel der Arbeit ist es, die Machbarkeit einer Veloschnellroute in der Region ZürichseeLinth zu prüfen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wurde für die Region das Ziel definiert, den MIV auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.

**Vorgehen:** Der aktuelle Stand der Forschung zum Thema Veloschnellrouten wird im ersten Kapitel «Theoretische Grundlagen» zusammenfassend dargestellt. Darauf aufbauend wurde eine Kriterientabelle zur Beurteilung einzelner Streckenabschnitte bezüglich deren Eignung als VSR erarbeitet.

Anhand der Analyse des Projektperimeters und der damit verbundenen Nachfrage- und Potenzialanalyse wurde die Strecke zwischen Rapperswil-Jona und Uznach als die am besten geeignete Verbindung für die Umsetzung einer VSR in der Region ZürichseeLinth identifiziert. Anschliessend wurde die Strecke in einzelne Abschnitte unterteilt, welche anhand der bereits erwähnten Kriterientabelle beurteilt wurden. Für jeden Abschnitt wurden die notwendigen Massnahmen zur Umsetzung einer VSR aufgezeigt.

**Ergebnis:** Da sich kein untersuchter Abschnitt ohne grössere Anpassungen für die Führung einer VSR eignet, wurden zu sämtlichen Abschnitten mögliche Massnahmen zur Umsetzung der VSR untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass bei den innerorts liegenden Abschnitten keine Massnahmen zur Verfügung stehen, welche unter dem Aspekt der Verhältnismässigkeit sinnvoll erscheinen. Auch bei den ausserorts liegenden Abschnitten können die Anforderungen einer VSR nicht durchgehend eingehalten werden. Einzig entlang der Hauptstrasse zwischen Rapperswil-Jona und Schmerikon könnte das Konzept der VSR auf einer längeren Strecke ohne Unterbrüche umgesetzt werden. Auf der ganzen Strecke können aber die hohen Anforderungen an eine VSR unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht erfüllt werden.

Fahrfluss	2 Kreuzungen (nur von landw. Fahrzeugen genutzt), daher Reduktion um Faktor 2 = 0.6 Unterbrechung/km	gut
Fahrbahnbreite / LOS	Auf 0.2km Fahrbahnbreite > 3.2m = ca. 10% Auf 0.8km Fahrbahnbreite 2.4m-2.8m = ca. 50% Auf 0.7km Fahrbahnbreite < 2m = ca. 40%	«No Go»
Oberfläche	0.2km Asphalt = ca. 10% 1.5km Kies = ca. 90%	«No Go»
Verkehrsregime und -belastung	Kein MIV, Überlagerung mit Wanderroute auf ganzer Länge	ungenügend
Homogenität	Durchgehende Führung als Zweirichtungsradweg mit Mischnutzung	gut
Gefahrenstellen	Engstelle bei Brücke über Ernetschwilerbach =0.6 Gefahrenstellen / km	ungenügend
Direktheit	Luftlinie ca. 1.55km, kaum Höhendifferenzen, D= 109%	Sehr gut
Projektierungsgeschwindigkeit	Steile Kurven bei Start und Endpunkt Abschnitt 6 2 Stellen mit < 30km/h = 1.1 Stellen/km	genügend

Kriterientabelle zur Beurteilung der Machbarkeit