



Kantonaler Velowegnetzplan (Velofahren im Alltag)

[Datum der Annahme]



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMo
Amt für Mobilität MobA

Direction du développement territorial, des infrastructures,
de la mobilité et de l'environnement (DIME)
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und
Umwelt (RIMU)

Impressum

Projektleitung

Amt für Mobilität MobA, Tiefbauamt TBA, Team Velo

Beteiligte Stellen

Staatsrat, Direktor für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt,
Generalsekretariat

Unterstützung des Auftraggebers

GEOGRAFE Sàrl

Auftragnehmer

B+S AG

Bildnachweis

[1] Virginie Kauffmann [2] Touring Club Suisse TCS [3] Simon Kellenberger [4] Virginie Kauffmann [5] Benjamin Ruffieux [6] Tiefbauamt TBA [7] Tiefbauamt TBA [8] Simon Kellenberger [9] Simon Kellenberger [10] SBB CFF FFS [11] Simon Kellenberger [12] Virginie Kauffmann

Inhaltsverzeichnis

1 Kontext	4
1.1 Kontext und Anwendungsbereich des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag)	4
1.2 Herausforderungen bei der Förderung der Velonutzung	5
1.3 Nutzerinnen und Nutzer mit spezifischen Bedürfnissen	6
2 Strategischer Teil	7
2.1 Struktur und Übersicht des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag)	7
2.2 Ziele	8
2.3 Spezifische Handlungsfelder und Leitlinien	9
2.3.1 Förderung und Kommunikation	10
2.3.2 Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch	11
2.3.3 Veloparkierung und Intermodalität	15
2.3.4 Unterhalt und Veloführung bei Baustellen	17
3 Operativer Teil	18
3.1 Allgemeine Leitlinien	18
3.2 Organisation	19
3.3 Rahmenbedingungen	19
Anhänge	20
1. Karte des kantonalen Velowegnetzes	20
2. Karte des Netzes mit den Polen	21

1 Kontext

1.1 Kontext und Anwendungsbereich des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag)

Das Bundesgesetz über Velowege und das kantonale Mobilitätsgesetz, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten sind, haben einen neuen Rahmen für die Politik des Kantons Freiburg zur Förderung des Veloverkehrs geschaffen. Diese neuen gesetzlichen Vorgaben sowie ein tiefgreifender Wandel in der Velonutzung haben eine Überarbeitung des vom Staatsrat im Jahr 2018 verabschiedeten Sachplans Velo erforderlich gemacht.

Die Schaffung neuer Planungsgrundlagen ermöglicht es, die Ambitionen des Kantons zu bekräftigen und anzupassen. Der Kanton bekräftigt seinen Willen, das hohe Velopotenzial zu nutzen und den Anteil der sanften Mobilität am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Dieser Wille entspricht den Zielen des kantonalen Richtplans und steht im Einklang mit dem kantonalen Klimaplan, der bis 2050 die CO₂-Neutralität anstrebt.

Das Mobilitätsgesetz definiert die kantonalen Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs im Kanton Freiburg. Dazu gehören:

- der vorliegende kantonale Velowegnetzplan und die kommunalen Planungen, die das Netz und die Grundsätze der Velorouten für den Alltagsgebrauch festlegen;
- der Plan der offiziellen Freizeitrouten, der insbesondere den Velotourismus und das Mountainbiken behandelt;
- das Programm für den Bau kantonaler Velowege, das die baulichen Massnahmen zum Ausbau, zur Ausstattung und zur Sanierung des Velowegnetzes festlegt.

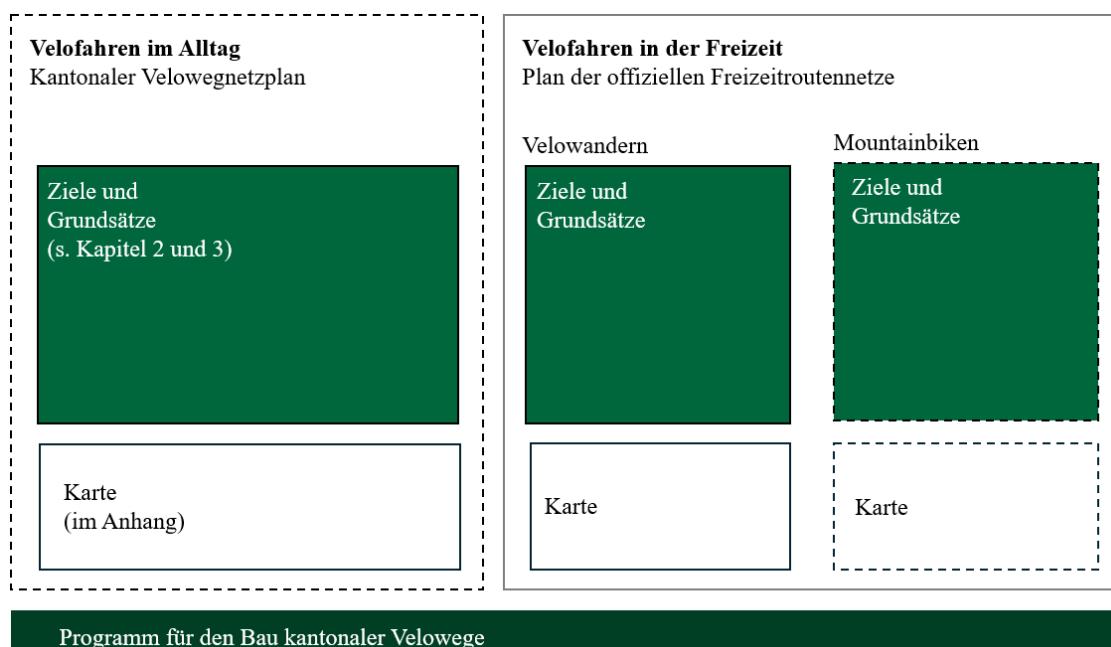


Abb. 1 Übersicht über die kantonalen Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs

Der kantonale Velowegnetzplan legt die Ziele fest und definiert die Handlungsfelder und Leitlinien zu deren Erreichung.

Das Dokument richtet sich an alle Personen, die mit der Umsetzung der öffentlichen Politik zur Förderung des Veloverkehrs befasst sind, insbesondere an Entscheidungsträgerinnen und -träger und Planerinnen und Planer auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene, Planungsbüros und Verbände.

Der kantonale Velowegnetzplan war Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung.

1.2 Herausforderungen bei der Förderung der Velenutzung

Das Velo ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrssystems und stellt – neben dem Gehen – die nachhaltige Mobilität schlechthin dar. Es ist gesundheitsfördernd, klimafreundlich, flexibel und kostengünstig und hat damit ein enormes Potenzial für den täglichen Mobilitätsbedarf, aber auch für die Freizeit. Für kurze Strecken, insbesondere in Agglomerationen, ist das Velo ein äußerst effizientes Verkehrsmittel. In Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet es zudem eine Alternative zum Auto für längere Strecken. Dank der geringen Umweltbelastung trägt die Nutzung des Velos insbesondere in Städten zur Lebensqualität bei.

Das Velo ist ein hervorragendes vielseitiges Mittel für Gemeinwesen: Es ist ein Hebel im Kampf gegen die Klimaerwärmung, Lärm- und Luftverschmutzung, eine Lösung für Probleme der öffentlichen Gesundheit, ein Instrument zur Umsetzung einer verdichteten Raumplanung mit kurzen Distanzen, ein Mittel zur Förderung der Naherholung und ein Motor für einen sanften Tourismus zu jeder Jahreszeit.

Dank der elektrischen Unterstützung werden die machbaren Strecken länger, die Fahrzeiten kürzer und die Topografie flacher, wodurch das Velo einer breiteren Bevölkerungsschicht zugänglich wird. Mit dem Aufkommen von Lastenvelos, mit denen Personen und Güter transportiert werden können, diversifizieren sich auch die Einsatzmöglichkeiten des Velos.

Um die Nutzung des Velos zu steigern und die angestrebte Verkehrsverlagerung zu erreichen, ist die Qualität der Infrastruktur entscheidend. Sechs von zehn Personen wären zwar daran interessiert, mit dem Velo zu fahren, tun dies aber nicht, weil sie sich nicht sicher fühlen.¹ Innerhalb dieser Gruppe sind zwei Profile für den Staat besonders wichtig:

- Kinder und Jugendliche, deren Lernerfahrungen und Erlebnisse ihre Entscheidungen als Erwachsene prägen;
- Menschen über 65 Jahre, deren Zahl bis 2050 um 63 % steigen dürfte.²

Die Bedürfnisse dieser vulnerablen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dienen als Massstab, an dem sich die Behörden orientieren, um eine Velopolitik umzusetzen, die den Bedürfnissen aller 8- bis 80-Jährigen gerecht wird. Dazu gehört insbesondere die Planung eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzes für den Alltag und die Freizeit. Neben den baulichen Massnahmen müssen weitere Massnahmen ergriffen werden, um die sich ändernden Gewohnheiten zu begleiten. Diese Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen verstärken die Anstrengungen im Bereich der Infrastrukturnetze.

Die für die Förderung des Veloverkehrs erforderlichen Investitionen kommen allen Verkehrsträgern und allen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Raums zugute. Sie bringen erhebliche wirtschaftliche Vorteile, insbesondere für das Baugewerbe, die Hotellerie und Restauration, und fördern die Entstehung neuer Wirtschaftszweige im Zusammenhang mit dem Verkauf und der Reparatur von Velos.

¹ Die vier Typen von Velofahrerinnen und -fahrern gemäß Roger Geller:

- die «Geschickten und Unerschrockenen», beispielsweise Velokurier:innen, fühlen sich auch ohne spezifische Veloinfrastruktur wohl, machen aber weniger als 1 % der Bevölkerung aus;
- die «Motivierten und Zuversichtlichen» fahren gerne regelmäßig mit dem Velo, erwarten aber bestimmte Infrastrukturen;
- die «Interessierten, aber Besorgten» wären bereit, mehr Velo zu fahren, wenn die Infrastruktur ausreichend ausgebaut wäre, um ihre Sicherheit zu gewährleisten. Sie stellen die grösste Kategorie dar und haben das grösste Potenzial für die Veloförderung;
- die «Verweigerer:innen» wollen oder können unabhängig von der vorhandenen Infrastruktur nicht Velo fahren.

(Quelle: Guide vélo, Universität Lausanne, 2025)

² Bundesamt für Statistik, Szenarien zur Entwicklung der Haushalte 2020–2050

1.3 Nutzerinnen und Nutzer mit spezifischen Bedürfnissen

Das Velo unterscheidet sich von anderen Verkehrsmitteln in verschiedenen Punkten:

- Der Antrieb des Velos erfordert Muskelkraft, wodurch Velofahrerinnen und -fahrer empfindlich auf Umwege, Steigungen und das Anhalten und Wiederanfahren reagieren. So entspricht eine Steigung von einem Meter einem Umweg von etwa 50 Metern. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h bedeutet das Wiederanfahren eine Verlängerung der Strecke um etwa 80 Meter.
- Um das Gleichgewicht zu halten, ist eine gewisse Geschwindigkeit erforderlich. Die Geschwindigkeit beeinflusst auch die durch das Treten erzeugte Gleichgewichtsbewegung und die Kurvenlage. Bergauf benötigen Velofahrerinnen und -fahrer mehr Platz.
- Wer mit dem Velo unterwegs ist, ist den Witterungseinflüssen (Regen, Wind, Temperatur) ausgesetzt und daher sehr empfindlich gegenüber Wartezeiten.
- Da sie nicht durch eine Karosserie geschützt sind, sind Velofahrerinnen und -fahrer besonders gefährdet: Jeder Sturz oder Aufprall wirkt sich direkt auf ihre körperliche Unversehrtheit aus.
- Das in der Regel begrenzte Federungssystem von Velos macht Velofahrerinnen und -fahrer empfindlich gegenüber der Art und Qualität des Belags sowie gegenüber Unebenheiten (Schwellen usw.).
- Velo fahren ist eine soziale Aktivität, genauso wie Spazierengehen, Autofahren oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
- Schliesslich geniessen Velofahrer eine grosse Bewegungsfreiheit und können alle Arten von Strassen und Wegen nutzen.

Die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse beim Ausbau ermöglicht die Schaffung einer einladenden und angemessenen Umgebung für das Velofahren.



Nutzerinnen und Nutzer mit sehr unterschiedlichen Profilen und Bedürfnissen [1]

2 Strategischer Teil

2.1 Struktur und Übersicht des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag)

Der kantonale Velowegnetzplan ist nach Zielen und Handlungsfeldern gegliedert. Für jedes Handlungsfeld werden spezifische Leitlinien festgelegt. Darüber hinaus enthält er bereichsübergreifende Leitlinien für die Umsetzung.

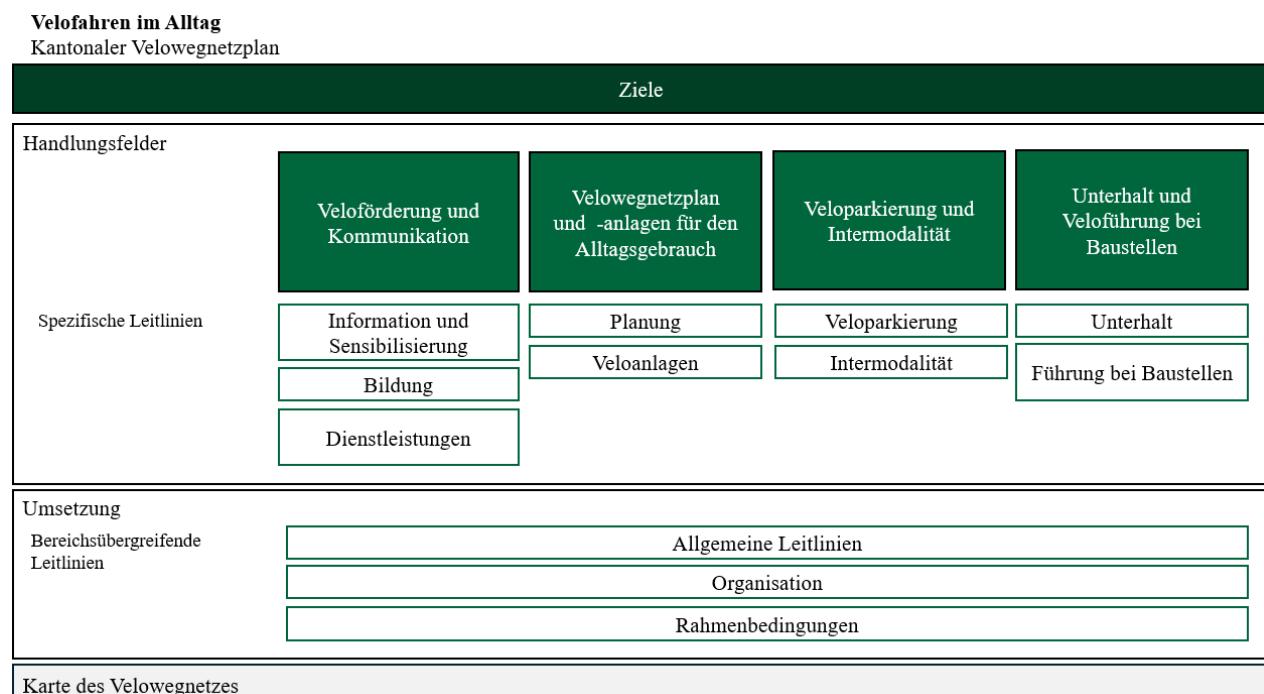


Abb. 2 Struktur und Übersicht des kantonalen Velowegnetzplans
(Velofahren im Alltag)

Bestimmte strategische Inhalte des kantonalen Velowegnetzes werden langfristig in die kantonale Mobilitätsstrategie integriert werden. Diese Inhalte sind nachfolgend in einem grünen Feld vom Lauftext abgehoben.

2.2 Ziele

Der kantonale Velowegnetzplan verfolgt das folgende übergeordnete Ziel:

Das Velo für möglichst viele Menschen zugänglich machen, die Anzahl Velofahrten erhöhen und eine Verlagerung des Verkehrs ermöglichen

Der Staat strebt eine deutliche Zunahme des Veloverkehrsanteils an. Dies soll in erster Linie dadurch erreicht werden, dass das Velo bei möglichst vielen Fahrten dem Privatauto vorgezogen wird. Alle Menschen zwischen 8 und 80 Jahren sollen sich mit dem Velo fortbewegen und dessen vielfältige Vorteile nutzen können, sei es für den Schul- oder Arbeitsweg, für Einkäufe oder für die Freizeit. Der Staat berücksichtigt die unterschiedlichen Profile und Bedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer. Er achtet besonders auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, nämlich Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Anfängerinnen und Anfänger.

Die folgenden beiden Ziele konkretisieren das übergeordnete Ziel:

- **Ein System Velo schaffen, das dafür sorgt, dass der Entscheid für das Velo natürlich kommt**

Der Staat ist bestrebt, ein «System Velo» im gesamten Kantonsgebiet zu schaffen. Spezifische Infrastrukturen und Einrichtungen, die den geltenden Standards entsprechen, ermöglichen es Velofahrerinnen und -fahrern, sich sicher zu bewegen und sich sicher zu fühlen. Vielfältige Dienstleistungen, die von einer Vielzahl von Akteuren erbracht werden, erleichtern das Velofahren. Die schrittweise Einführung einer Mobilitätskultur, die auf der Multimodalität und Komplementarität der Verkehrsmittel basiert, trägt dazu bei, dass das Velo als gleichwertig mit anderen Verkehrsmitteln betrachtet wird.

- **Spielräume auf allen Ebenen und in allen Bereichen nutzen**

Die Förderung des Veloverkehrs betrifft zahlreiche Bereiche wie Raumplanung, Umweltschutz, Gesundheit, Wirtschaft und Bildung. Um die potenziellen Synergien bestmöglich zu nutzen, sorgt der Staat für die Vernetzung und fördert die gute Zusammenarbeit der Akteure auf allen institutionellen Ebenen, unabhängig davon, ob sie öffentlich, privat oder vereinsgebunden sind.

2.3 Spezifische Handlungsfelder und Leitlinien

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, ist der Staat Freiburg in den folgenden vier Bereichen tätig:

- **Förderung und Kommunikation**
Verhaltensänderungen begleiten und erleichtern
(Kapitel 3.1)
- **Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch**
Entwicklung eines Umfelds, das Sicherheit und Effizienz für die Fortbewegung im Alltag gewährleistet
(Kapitel 3.2)
- **Veloparkierung und Intermodalität**
Einrichtung von sicheren Veloabstellplätzen und Einbindung des Velos in ein verkehrsmittelübergreifendes Konzept
(Kapitel 3.3)
- **Unterhalt und Veloführung bei Baustellen**
Gewährleistung der Befahrbarkeit und Kontinuität der Velorouten zu jeder Zeit
(Kapitel 3.4)

2.3.1 Förderung und Kommunikation

Die vom Kanton Freiburg angestrebte Verkehrsverlagerung erfordert eine Verhaltensänderung bei Personen, die nicht automatisch zum Velo greifen, um sich fortzubewegen. Um diesen Wandel zu begleiten, sind Förderung und Kommunikation unerlässlich, indem das Wissen, die Bereitschaft zur Veränderung und die Umsetzung in die Tat gefördert werden.

Information und Sensibilisierung

Der Staat informiert die Bevölkerung über die Vorteile des Velos, über bestehende und neu realisierte Veloinfrastrukturen und stellt bewährte Praktiken vor (Infrastrukturen, Dienstleistungsangebote oder vorbildliches Verhalten). Er hebt Aktivitäten, die das Velofahren fördern, hervor und unterstützt sie. Mit Sensibilisierungskampagnen fördert er das gute Miteinander der verschiedenen Fortbewegungsarten im öffentlichen Raum.

Bildung

Der Staat begleitet Schulkinder und Jugendliche beim Erlernen des Velofahrens, etwa durch Verkehrserziehung, spezifische Aktivitäten oder Ausbildungsangebote Dritter. Er unterstützt auch Kurse und Angebote, die es Erwachsenen, insbesondere Migrantinnen und Migranten sowie älteren Menschen, ermöglichen, sich (wieder) mit dem Velofahren vertraut zu machen. Dabei geht es insbesondere darum, die Aneignung von Grundkenntnissen in den Bereichen Verkehrsregeln, Geschicklichkeit, Orientierung und Mechanik zu fördern.

Der Staat sorgt auch dafür, dass seine Angestellten über die notwendigen Instrumente verfügen, um das Velofahren in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich zu fördern. Die beruflichen Kenntnisse und Kompetenzen im Bereich Velo werden durch Weiterbildung und Erfahrungsaustausch zwischen Fachleuten sowohl intern als auch extern (Gemeinden, Planungsbüros, Unternehmensverantwortliche usw.) entwickelt und auf dem neuesten Stand gehalten.

Unterstützende Dienstleistungen

Der Staat unterstützt Dienstleistungsangebote von kantonalem Interesse, die das Velofahren im Alltag erleichtern. Diese Dienstleistungen können die unterschiedlichsten Bereiche abdecken, beispielsweise den Zugang zu einem Fahrzeug (Bikesharing, Velobörsen usw.) oder dessen Wartung (Reparaturstationen, Pumpen usw.). Der Staat ermutigt private Akteure wie Geschäfte, Restaurants, Hotels, Unternehmen, ihre Attraktivität für Velofahrerinnen und -fahrer zu verbessern.



Präventionskampagne [2]



Fahrtraining [3]

2.3.2 Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch

Wer sich für alltägliche Aktivitäten (Arbeit, Bildung, Einkäufe, Dienstleistungen, Freizeit) an einen bestimmten Ort begeben muss, will dies so effizient wie möglich machen. Die Routen des Velonetzes für den Alltagsgebrauch müssen deshalb möglichst direkt sein. Vor diesem Hintergrund sorgt der Staat für den Ausbau der Veloinfrastruktur im gesamten Gebiet des Kantons Freiburg und für die Verbesserung ihrer Qualität, um die objektive Sicherheit zu gewährleisten und das Sicherheitsempfinden der Velofahrerinnen und -fahrer zu erhöhen.

Leitlinien für die Planung des Netzes

■ Ein eigenständiges Netz

Das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch ist ein eigenständiges, vom kantonalen Strassennetz unabhängiges Netz. Es kann Kantonsstrassen benutzen oder ihnen folgen, aber auch andere Straßen oder Wege mitbenutzen, wenn diese hinsichtlich Ausbau oder Verlauf besser geeignet sind. Es kann auch mit dem Fusswegnetz verbunden sein (gemeinsame Rad- und Fusswege).

Das kantonale Velowegnetz verbindet auf möglichst direktem Weg die kantonalen, regionalen und interkommunalen Zentren und Sehenswürdigkeiten sowie eine Reihe weiterer wichtiger Orte. Die Zentren und ihre Hierarchisierung wurden anhand der Einwohnerzahl und/oder der Zahl der Arbeitsplätze, der Anbindung an attraktive öffentliche Verkehrsmittel oder der Präsenz von Sekundar- und Hochschulen definiert. Die übrigen Zentren und Ortschaften von geringerer Bedeutung sind durch kommunale Velowegnetze zu erschliessen.

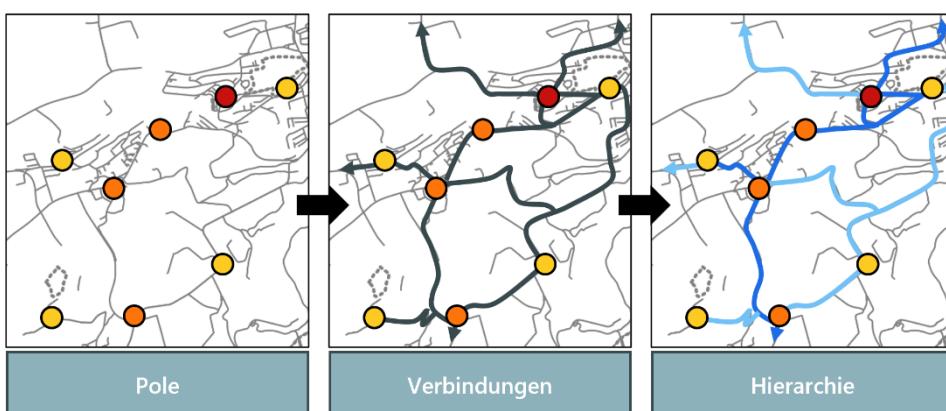


Abb. 3 Prozess zur Festlegung des kantonalen Velowegnetzes

Die Verbindungen zwischen den Zentren berücksichtigen die Entfernung, die Topografie, die Beschaffenheit des Strassennetzes und die Raumordnung (z. B. Umsteigemöglichkeiten an Bahnhöfen, Einzugsgebiet von Sekundar- und Hochschulen). Das Bahnnetz und die Möglichkeit, die Chancen zu nutzen, die sich aus der Eisenbahnentwicklung (geplante neue Linien) ergeben, werden ebenfalls berücksichtigt.

Die im Anhang auf der Karte des kantonalen Velowegnetzes aufgeföhrten Trassees haben informativen Charakter. Sie müssen durch Vorstudien bestätigt werden, die vom Kanton Freiburg in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden durchgeführt werden.

■ Optimale Erschliessung dank der Verknüpfung mehrerer Netze

Im Sinne der Kontinuität ist das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch mit den Velowegen der Nachbarkantone verbunden. Es bildet ein Grundgerüst und wird durch kommunale Velowegnetze ergänzt, die für die Feinerschliessung sorgen.

Das Velowegnetz für den Freizeitgebrauch ergänzt das Velowegnetz für den Alltagsgebrauch. Auf einigen Abschnitten überschneiden sich die beiden Netze (Abb. 4). Es bietet alternative Routen, um abseits des Verkehrs in einer attraktiveren Umgebung zu fahren, und erschliesst ländliche Gebiete, deren Bevölkerungs- und/oder Beschäftigungsdichte eine Erschliessung durch das kantonale Velowegnetz nicht rechtfertigt.

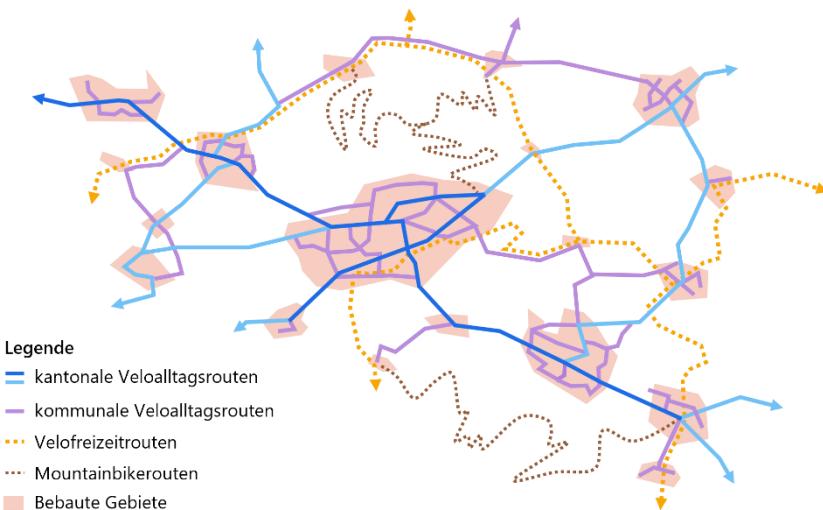


Abb. 4 Komplementarität der kantonalen und kommunalen Netze für den Alltags- und den Freizeitgebrauch

■ Hierarchische Ebenen, die die Funktion und das Potenzial jedes Abschnitts widerspiegeln

Das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch besteht aus zwei hierarchischen Ebenen. Diese Ebenen beziehen sich auf die Funktion und das Velopotenzial eines Abschnitts:

- Die Verbindungsvelowege erschliessen und verbinden die am stärksten urbanisierten Gebiete und verbinden vor allem Orte von kantonaler, regionaler oder interkommunaler Bedeutung miteinander. Die strukturierenden Agglomerationsrouten (TransAggo, die grüne Verbindung in Bulle) bilden eine Unterkategorie.
- Die (stark befahrenen) Sammelvelowege verdichten und ergänzen das Netz der Verbindungsvelowege im gesamten Kantonsgebiet.

Leitlinien für den Ausbau

■ Hochwertige, intuitive und velofreundliche Infrastruktur

Der Staat sorgt dafür, dass die Velowege ein zusammenhängendes, homogenes und in Bezug auf die angebotenen Einrichtungen intuitives Netz bilden. Sicherheit und Komfort müssen maximiert werden. Wenn möglich und sinnvoll, wird der Veloverkehr vom Auto- und Fussverkehr getrennt. Stark frequentierte Strecken sind breit genug, damit sich Velofahrerinnen und -fahrer überholen und/oder nebeneinander fahren können. Der Belag der Velowege ist so zu wählen, dass er einen hohen Fahrkomfort bietet und gleichzeitig den Anforderungen an die Durchlässigkeit und die Integration in das Landschaftsbild Rechnung trägt. Velowege müssen grundsätzlich frei von Hindernissen sein, insbesondere auf Abschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen.

Kreuzungen erfordern besondere Aufmerksamkeit. Damit sie sicher befahren werden können, müssen sie für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar und einfach und übersichtlich gestaltet sein. Bei Bedarf erleichtert eine spezifische Signalisation die Orientierung für Velofahrerinnen und -fahrer.

Unter Berücksichtigung der Umwelt und der Energiefragen gewährleistet eine angemessene Beleuchtung die Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrer, insbesondere an potenziell gefährlichen Stellen.

Die Einrichtungen entsprechen dem Stand der Technik. Ist eine konforme Einrichtung nicht möglich (topografische oder bauliche Gegebenheiten, unverhältnismässiges Kosten-Nutzen-Verhältnis), wird eine alternative Routenführung mit ausreichender Sicherheit und Komfort gesucht oder eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht gezogen.

Das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch wird periodisch evaluiert, um die Gefährlichkeit und den Handlungsbedarf bei einzelnen Abschnitten oder Punkten zu ermitteln. Die Ergebnisse dieser Evaluation werden bei der Erstellung und Aktualisierung des Bauprogramms berücksichtigt.

■ Abgestufte Standards

Die oben genannten Hierarchiestufen dienen als Orientierung für den Ausbaustandard: Auf Strecken mit hohem Velopotenzial ist der Standard grundsätzlich höher als auf Verbindungen mit geringerem Potenzial (siehe Abb. 5). In diesem Sinn wird dem Ausbau von Strecken mit mehreren Funktionen (Alltags- und Freizeitverkehr) besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die örtlichen Gegebenheiten (Geschwindigkeit, motorisierter Verkehr) und die Nachfrage (Veloverkehrsaufkommen und spezifische Nutzergruppen) bleiben wesentliche Faktoren für die Festlegung der Ausstattung.

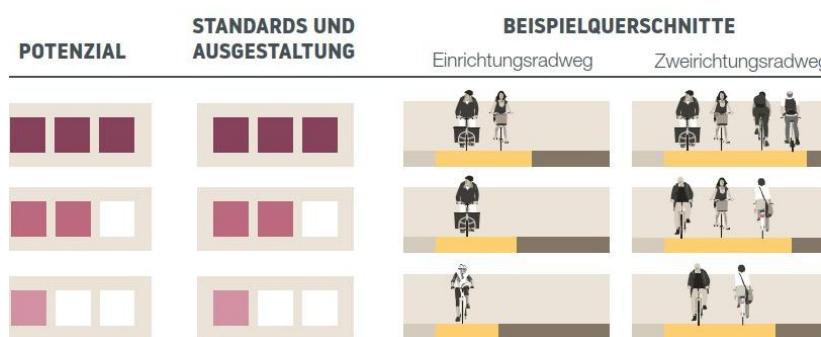


Abb. 5 Illustration des Prinzips unterschiedlicher Ausbaustandards je nach Potenzial einer Veloverbindung (Auszug aus der «Praxishilfe – Velowegnetzplanung», Bundesamt für Straßen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2024)



Zweirichtungsradweg [4]



Gemeinsamer Fuss- und Veloweg [5]



Abgesetzter Radweg an Kreisel [6]



Indirektes Linksabbiegen [7]



Unterfuhrung unter einer Kantonsstrasse [8]



Brücke über Eisenbahnschienen [9]

2.3.3 Veloparkierung und Intermodalität

Velowegnetze, die die Fortbewegung mit dem Velo ermöglichen sind wichtig; ebenso wichtig ist, dass die Velos am Zielort einfach und sicher abgestellt werden können. Entsprechend ist das Angebot an Veloabstellplätzen eine unverzichtbare Ergänzung zum Velowegnetz. Es verhindert zudem das willkürliche und ungeordnete Abstellen von Velos, das in dicht bebauten Gebieten besonders problematisch ist.

Die Veloparkierung spielt auch bei der Förderung der Intermodalität eine wichtige Rolle. Die Kombination von Velo und öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine interessante Alternative zum Auto.

Richtlinien für die Veloparkierung

■ Hochwertige Anlagen

Im Hinblick auf ihre ordnungsgemäße Nutzung und Effizienz müssen Veloparkieranlagen folgende Grundanforderungen erfüllen: Lage in unmittelbarer Nähe des Zielortes, leicht und sicher erreichbar, Haltevorrichtungen an dem der Velorahmen angelehnt und gesichert werden kann, Wetterschutz für Langzeitparkierung, ausreichender Platz für Lastenräder und Spezialfahrräder, sicherheitsrelevante Beleuchtung. In bestimmten Fällen werden die Parkieranlagen durch weitere Ausrüstungen ergänzt (Schliessfächer, Ladestationen für Elektrovelos, kleine Werkzeugsets, Pumpen usw.).

■ An Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Der Staat, die Regionen und die Gemeinden sorgen dafür, dass an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs genügend Veloabstellplätze in ausreichender Qualität vorhanden sind. An den wichtigsten Haltestellen ergänzen Velostationen, mit anderen Worten diebstahlsichere und witterungsgeschützte Veloparkieranlagen, das Angebot. Der Staat hält den Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität auf dem neuesten Stand und unterstützt die Realisierung von Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) von kantonalem Interesse.

■ Im öffentlichen Raum

Der Staat, die Regionen und die Gemeinden sorgen dafür, dass in öffentlichen Räumen sowie bei öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen (Schulen und Ausbildungsstätten, Sport- und Kultureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten usw.) genügend Veloabstellplätze in ausreichender Qualität vorhanden sind.

■ Für Neu- und Umbauten

Die Gemeinden legen in ihren Bauvorschriften für neue und umgebaute Gebäude die Mindestzahl der Veloabstellplätze sowie die Qualitätsstandards fest. Sie stützen sich dabei auf die geltenden Normen und Richtlinien.

■ Für bestehende Gebäude

Der Staat fördert durch Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen die Einrichtung von Veloanlagen bei bestehenden Gebäuden (Arbeitsorte, Geschäfte, Restaurants, Hotels usw.).

Leitlinien für die Intermodalität

Neben der Bereitstellung von Veloparkieranlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind weitere Massnahmen zur Förderung der Intermodalität erforderlich.

■ Velotransport im öffentlichen Verkehr

Der Staat und die betroffenen Stellen streben eine kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen für den Velotransport im öffentlichen Verkehr an (z. B. durch die Anschaffung neuer Fahrzeuge mit mehr Platz für Velos).

■ Weitere Angebote

Um die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu fördern und zu erleichtern, können weitere Angebote unterstützt werden (Bikesharing, Kombibillette, Integration in Tarifverbunde usw.).



Intermodalität Velo-Zug-Auto [10]



Velostation bei Bahnhöfen [11]

2.3.4 Unterhalt und Veloführung bei Baustellen

Die Schaffung eines sicheren und attraktiven Umfelds für das Velofahren erfordert kontinuierliche Anstrengungen. Der Unterhalt der Anlagen und eine gute Verkehrsführung bei Bauarbeiten sind dabei eng miteinander verknüpft.

- **Unterhalt zur Sicherstellung der Befahrbarkeit zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter**

Die Befahrbarkeit der Velorouten zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter ist eine Grundvoraussetzung für ihre Nutzung. Die regelmässige Reinigung der Velowege (Laub- und Schmutzbeseitigung, Schneeräumung), der rechtzeitige Ersatz beschädigter Beläge und die Instandhaltung der Signalisationen und Markierungen gewährleisten die Sicherheit und den Komfort der Velofahrerinnen und -fahrer. Die Parkierungsanlagen sind Teil der Veloinfrastruktur und müssen ebenfalls regelmässig unterhalten werden, um das ganze Jahr über zugänglich zu bleiben. Die jeweiligen Zuständigkeiten von Staat und Gemeinden sind im Mobilitätsgesetz festgelegt.

- **Veloführung bei Baustellen**

Baustellen auf Velorouten bedeuten oft Umleitungen, Verengungen und/oder unebene Beläge, was für die Velofahrerinnen und -fahrer zu gefährlichen oder unangenehmen Situationen führen kann. Der Staat (die Polizei) sorgt dafür, dass die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer in solchen Situationen systematisch berücksichtigt werden, insbesondere durch eine angemessene Signalisation. Bei Bedarf wird eine Ausweichroute eingerichtet. Wenn eine grössere Parkierungsanlage nicht mehr zugänglich ist, wird eine Ersatzlösung angeboten.



Signalisation bei Bauarbeiten [12]

3 Operativer Teil

Die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzplans für den Alltagsgebrauch wird durch Leitlinien geleitet, die quer durch die vier zuvor identifizierten Handlungsfelder verlaufen.

3.1 Allgemeine Leitlinien

■ Eine Umsetzung nach Plan ... und bei sich bietenden Gelegenheiten

Der Staat setzt den kantonalen Velowegnetzplan proaktiv um. Er erstellt ein Bauprogramm, das die Reihenfolge der Arbeiten festlegt. Ausserdem definiert er einen mehrjährigen Aktionsplan für die Förderung. Der Staat nutzt zudem alle sich bietenden Gelegenheiten (Unterhaltsarbeiten, Strassen-, Stadtentwicklungs- und Umweltprojekte usw.), um seinen Plan umzusetzen.

■ Priorisierung von Massnahmen für eine gezielte Nutzung der Ressourcen

Beim Ausbau setzt der Staat seine Ressourcen gezielt ein und investiert vorrangig dort, wo das Velopotenzial am grössten ist. Bei der Priorisierung berücksichtigt er auch Massnahmen, mit denen ein erheblicher Mangel im Netz behoben werden kann (Unfallschwerpunkte; Netzlücke; wichtige, schlecht ausgestattete Schnittstelle; usw.), sowie Massnahmen mit Vorbildcharakter, die eine positive Ausstrahlung haben. Er achtet auch darauf, Massnahmen umzusetzen, die einfach zu realisieren sind und eine rasche Verbesserung der Qualität der Velowege ermöglichen («Quick Wins»). Die Velotourismusrouten werden bei der Erstellung des Bauprogramms für das Alltagsnetz berücksichtigt, um mögliche Synergien zu identifizieren und Massnahmen zu priorisieren, die möglichst vielen zugutekommen.

Im Bereich der Förderung konzentriert sich der Staat im Sinne der Subsidiarität auf Massnahmen, die von kantonalem Interesse sind. Der kantonale Charakter definiert sich unter anderem über die Zahl der potenziell erreichbaren Nutzerinnen und Nutzer, die Vorbildfunktion einer Massnahme oder ihre Übertragbarkeit auf andere Orte innerhalb des Kantons.

■ Agilität und Innovation

Der Staat nutzt die Möglichkeiten temporärer Anlagen, um Lösungen zu testen und das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer zu untersuchen. Er unterstützt Pilotprojekte in den Bereichen Ausbau und Förderung.

■ Vorbildfunktion

Der Staat fördert das Velo als Verkehrsmittel auf allen Ebenen der Kantonsverwaltung durch Informationskampagnen, Anreize und geeignete Anlagen (z. B. überdachte Abstellplätze, Duschen, Schliessfächer usw.).

3.2 Organisation

- **Ein Ansprechpartner für das Thema Velo**

Der Staat verfügt mit dem Team Velo über eine dienststellenübergreifende Stelle für Aufgabestellungen im Bereich Veloverkehr. Das Team Velo ist Ansprechpartner für die kantonalen Ämter, die Gemeinden und die Bevölkerung. Es übernimmt eine koordinierende und unterstützende Funktion in allen Fragen rund um das Velo, sei es im Bereich des Ausbaus oder der Förderung. Idealerweise ist die Zuständigkeit für das Thema Velo auch in jeder Gemeinde festgelegt und wird dem Team Velo mitgeteilt.

- **Komplementarität und Koordination**

Die Planung und Realisierung des Velowegnetzes sowie die Umsetzung der Fördermassnahmen werden zwischen den betroffenen Parteien (Regionen, Agglomerationen, Gemeinden, Vereine, Schulen und Ausbildungsstätten, Tourismus und Wirtschaft usw.) unter Berücksichtigung der Komplementarität und Subsidiarität koordiniert. Je nach Bedarf werden bestimmte Velothemen in der beratenden Mobilitätskommission oder bei projektspezifischen Treffen behandelt.

3.3 Rahmenbedingungen

- **Mobilisierung der erforderlichen Ressourcen**

Der Staat stellt ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, um die Nutzung des Velos zu fördern. Er finanziert die Massnahmen zur Einrichtung kantonaler Velorouten im Rahmen der für den Strassenbau und -unterhalt vorgesehenen Budgets. Er definiert die nötigen Mittel für die Umsetzung weiterer Massnahmen (Verbesserung des Parkierungsangebots, Fördermassnahmen usw.) und stellt sie bereit. Soweit möglich werden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen laufender Projekte und der üblichen Aufgaben der kantonalen Ämter durchgeführt und finanziert. Der Staat kann bestimmte Aufgaben an die Gemeinden delegieren.

- **Überwachung zur Erfolgskontrolle und Anpassung des Programms**

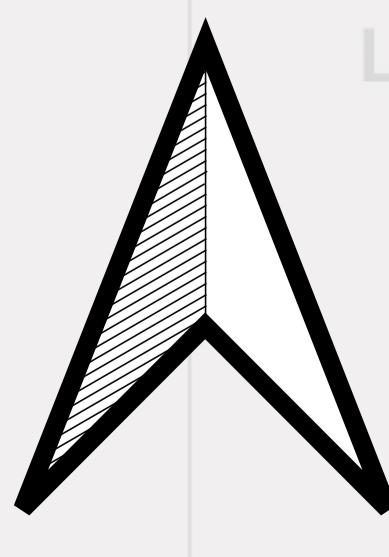

Der Staat kennt und kommuniziert die Entwicklung der Velonutzung auf seinem Gebiet. Zu diesem Zweck richtet er ein Monitoring ein, das die wichtigsten Indikatoren erfasst (z. B. Veloaufkommen auf bestimmten Achsen, Länge in Kilometern der realisierten Ausbaumassnahmen) und sorgt für dessen regelmässige Aktualisierung. So kann er die Wirkung der getroffenen Massnahmen messen und diese bei Bedarf anpassen.

Am _____ von der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt angenommen

Jean-François Steiert
Staatsrat, Direktor

Anhänge

1. Karte des kantonalen Velowegnetzes



,

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG
WWW.FR.CH

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

RESEAU CYCLABLE CANTONAL - EXTRAIT FRIBOURG KANTONALES VELOWEGNETZ - AUSSCHNITT FREIBURG

Voies cyclables pour la vie quotidienne / Velowege für den Alltagsgebrauch

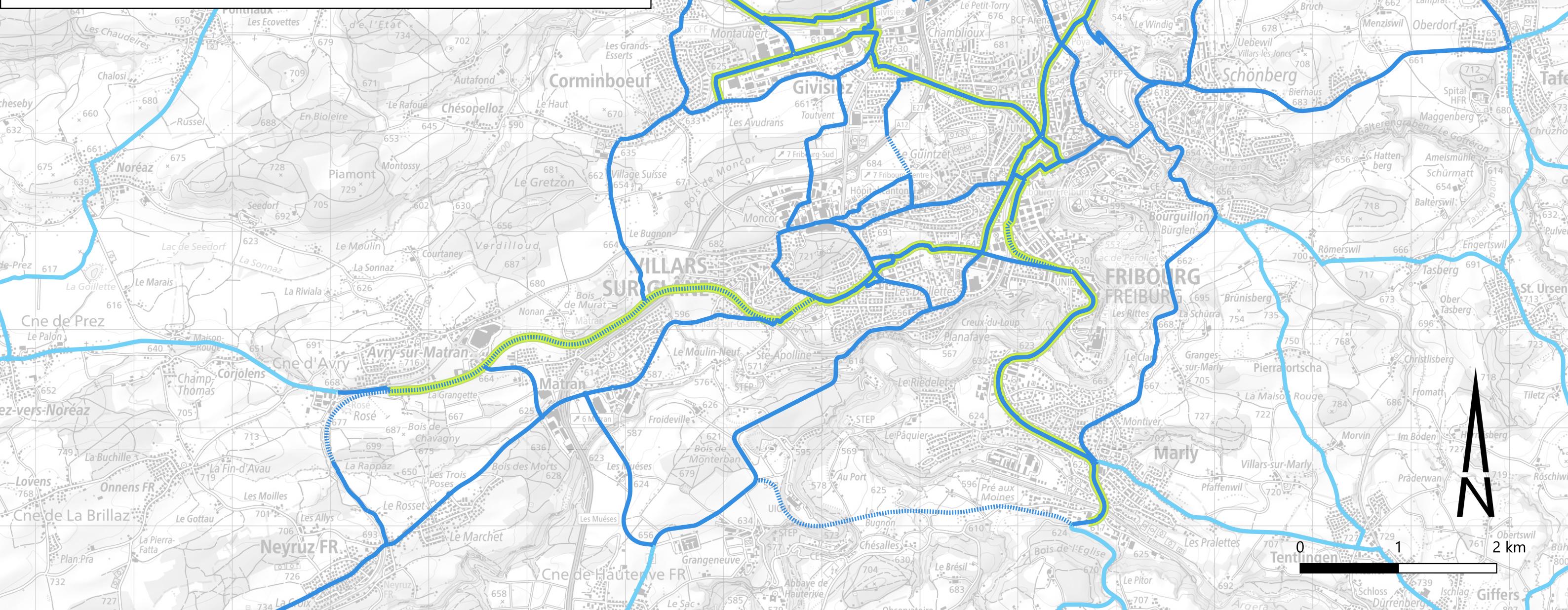
- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

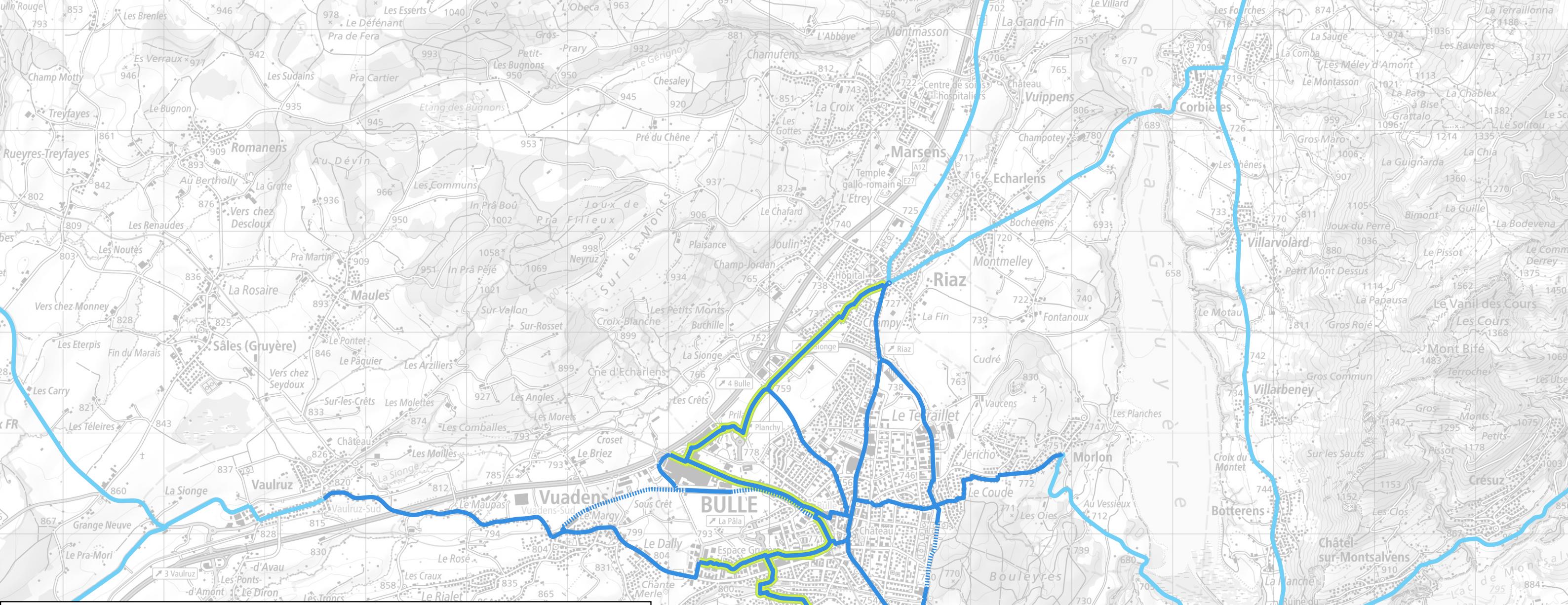
Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters

- - - Frontière cantonale / Kantongrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten

Sources / Quellen:
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/02/2025





,

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG
WWW.FR.CH

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

RESEAU CYCLABLE CANTONAL - EXTRAIT BULLE KANTONALES VELOWEGNETZ - AUSSCHNITT BULLE

Voies cyclables pour la vie quotidienne / Veloweg für den Alltagsgebrauch

- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters


- - - Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten



0 1 2 km

2. Karte des Netzes mit den Polen

Die Karte zeigt die Logik, die bei der Festlegung des kantonalen Velowegnetzes zugrunde gelegt wurde.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

WWW.FR.CH

RESEAU CYCLABLE CANTONAL AVEC PÔLES KANTONALES VELOWEGNETZ MIT POLEN

Voies cyclables pour la vie quotidienne /
Velowäge für den Alltagsgebrauch

- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters

- Frontière cantonale / Kantongrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utilitaires hors canton (à discuter) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu diskutieren)
- Pôle cantonal ou régional / Kantonaler oder regionaler Quell-/Zielort
- Pôle intercommunal / Interkommunaler Quell-/Zielort
- Autre pôle / Anderer Quell-/Zielort