Kantonaler Velowegnetzplan (Velofahren im Alltag)

—

22. September 2026

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] Amt für Sport SpA [5] Virginie Kauffmann [6] Benjamin Ruffieux [7] Tiefbauamt TBA [8] Tiefbauamt TBA [9] Simon Kellenberger [10] Simon Kellenberger [11] SBB CFF FFS [12] Simon Kellenberger [13] Virginie Kauffmann

Inhaltsverzeichnis

Das Velo als Hebel zur Bewältigung der Herausforderungen des Kantons 4

1 Kontext 6

1.1 Kontext und Anwendungsbereich des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag) 6

1.2 Verbindlichkeit der Inhalte des Plans 7

1.3 Nutzerinnen und Nutzer mit spezifischen Bedürfnissen 8

2 Strategischer Teil 10

2.1 Struktur und Übersicht des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag) 10

2.2 Ziele 11

2.3 Spezifische Handlungsfelder und Leitlinien 13

2.3.1 Förderung und Kommunikation 13

Information und Sensibilisierung 13

Bildung 13

Unterstützende Dienstleistungen 14

2.3.2 Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch 15

Leitlinien für die Planung des Netzes 15

Leitlinien für den Ausbau 17

2.3.3 Veloparkierung und Intermodalität 21

Richtlinien für die Veloparkierung 21

Leitlinien für die Intermodalität 22

2.3.4 Unterhalt und Veloführung bei Baustellen 23

3 Operativer Teil 24

3.1 Allgemeine Modalitäten 24

3.2 Organisation 25

3.3 Rahmenbedingungen 25

3.4 Die wichtigsten Umsetzungsinstrumente 26

Anhänge — 27

1. Karte des kantonalen Velowegnetzes 27

2. Karte des Netzes mit den Ziel- und Quellorten 31

3. Übersicht über die Zuständigkeiten (Zusammenfassung des MobG) 33

Das Velo als Hebel zur Bewältigung der Herausforderungen des Kantons

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.

Dank der geringen Umweltbelastung trägt die Nutzung des Velos insbesondere in Städten zur Lebensqualität bei. Für kurze und mittlere Distanzen ist es ein besonders effizientes Verkehrsmittel, vor allem in den Agglomerationen. In Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet es zudem eine Alternative zum Auto für längere Strecken.

Das Velo ist ein hervorragendes vielseitiges Mittel für Gemeinwesen: Es ist ein Hebel im Kampf gegen den Klimawandel sowie die 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 und in peripheren Regionen zugänglich wird. Mit dem Aufkommen von Lastenvelos, mit denen Personen und Güter transportiert werden können, diversifizieren sich 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. Dabei geht es insbesondere darum, ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz zu planen, das den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen entspricht: Sicherheit für alle, Schnelligkeit und Effizienz für Pendlerinnen und Pendler sowie Freiheit und Fahrspass für alle anderen.

Mit der steigenden Zahl der Velofahrenden und der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes gewinnen die Herausforderungen der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums und des respektvollen Miteinanders an Bedeutung. Der Ausbau der Veloinfrastruktur kommt daher allen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Raums zugute: Vom Fuss- und motorisierten Verkehr getrennte Velowege verbessern die Sicherheit und den Komfort für alle. Eine stärkere Nutzung des Velos für den Pendlerverkehr trägt zudem dazu bei, die Strassen und den öffentlichen Verkehr in den Spitzenzeiten zu entlasten.

[1] Die vier Kategorien der Velofahrenden 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, schätzen aber bestimmte Infrastrukturen in gewissen Situationen;
- 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 «Verweiger: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

Die Investitionen zugunsten des Velos 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.

Neben den baulichen Massnahmen müssen weitere Massnahmen ergriffen werden, um die sich ändernden Gewohnheiten zu begleiten. Diese Massnahmen in den Bereichen Kommunikation, Sensibilisierung und Anreize verstärken die Anstrengungen im Bereich der Infrastrukturen.

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, schaffen einen neuen Rahmen für die Politik des Kantons Freiburg zur Förderung des Veloverkehrs. 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. Der vorliegende kantonale Velowegnetzplan ersetzt diesen Sachplan.

Diese neue Planungsgrundlage ermöglicht es, die Ziele des Staats zu bekräftigen und weiterzuentwickeln. Sie bestätigt seinen Willen, das hohe Potenzial des Velos auszuschöpfen und den Anteil der aktiven Mobilität am Gesamtverkehr zu erhöhen, insbesondere durch die Fortsetzung und Intensivierung des Ausbaus hochwertiger Veloinfrastrukturen.[3] Diese Zielsetzungen entsprechen den Vorgaben des kantonalen Richtplans und stehen im Einklang mit dem Klimagesetz, das den Staat und die Gemeinden verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50 % zu reduzieren[4] und bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

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).

[3] Bis Ende 2025 wurden auf Kantonsstrassen 138,4 Kilometer Veloinfrastruktur realisiert. Auf rund 62 % des kantonalen Velowegnetzes besteht weiterhin ein nachgewiesener Handlungsbedarf, was etwa 430 Kilometern entspricht. Von den übrigen 38 % ist ein Teil des Netzes bereits ausgebaut; beim anderen Teil muss der Handlungsbedarf noch geprüft werden, insbesondere auf Strassen mit geringem motorisierten Verkehr.

[4] Im Vergleich zu 1990.

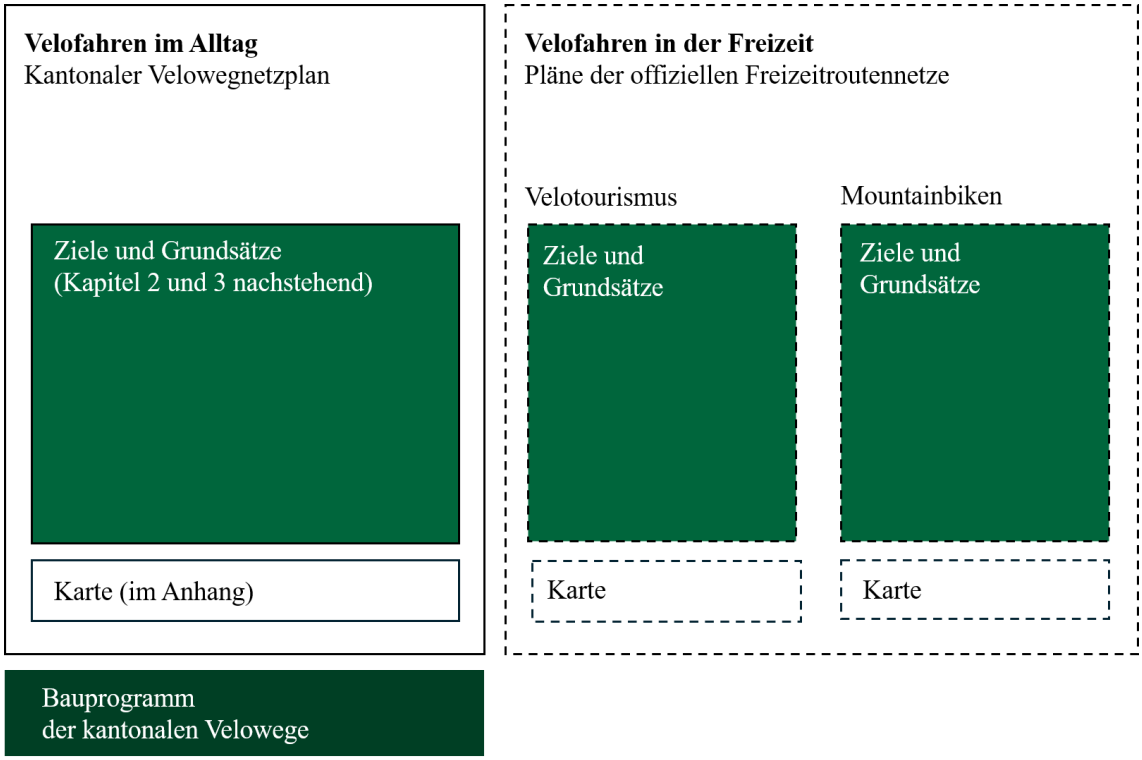


Abb. 1 Übersicht über die kantonalen Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs

Um die Velonutzung im Alltag zu fördern, verfolgt der Staat Freiburg einen ganzheitlichen Ansatz, der sowohl die Veloinfrastruktur als auch die Begleitung des Verhaltenswandels durch Fördermassnahmen umfasst. Das vorliegende Dokument legt deshalb eine umfassende Strategie vor: Es definiert die übergeordneten Ziele, präzisiert die Handlungsfelder und Leitlinien zu deren Umsetzung, legt das kantonale Velowegnetz fest und beschreibt die wichtigsten Umsetzungsmodalitäten.

Das Velofahren in der Freizeit wird gesondert behandelt, da es einer anderen Logik folgt. In diesem Fall steht das Freizeiterlebnis im Mittelpunkt («Der Weg als Ziel»), während die Alltagsmobilität auf die effiziente Erreichung des Bestimmungsorts ausgerichtet ist («Der Weg zum Ziel»). Obwohl sich die beiden Nutzungsformen ergänzen, entsprechen ihnen weitgehend unterschiedliche Routen und Netze.

Der Planungshorizont des kantonalen Velowegnetzes reicht bis ins Jahr 2042. Dies entspricht den Vorgaben des Bundesgesetzes über Velowege sowie den im kantonalen Richtplan berücksichtigten Szenarien. Der Plan wird mindestens alle zehn Jahre überprüft und bei Bedarf angepasst.

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 sowie Planerinnen und Planer auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene, Planungsbüros und Verbände.

Der kantonale Velowegnetzplan war Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung.

1.2 Verbindlichkeit der Inhalte des Plans

Der kantonale Velowegnetzplan legt die Ziele des Staats für das Velofahren im Alltag fest und bestimmt die Grundsätze zu deren Umsetzung (Netz, Infrastruktur und Begleitmassnahmen).

Die Karte des kantonalen Velowegnetzes (Anhang 1) ist für die Behörden verbindlich. Das kantonale Velowegnetz bildet ein übergeordnetes Grundgerüst, das durch regionale und kommunale Netze ergänzt und verdichtet werden muss, um den Bedürfnissen der Alltagsmobilität gerecht zu werden.[5] Diese Netze werden in den regionalen und

[5] Art. 36 Abs. 1.

kommunalen Richtplänen sowie in den Agglomerationsprogrammen festgelegt, die von den Gemeinden, Agglomerationen und Regionen erarbeitet werden. Gemäss dem Mobilitätsgesetz[6] sind Veloabstellanlagen den Velowegen gleichgestellt und deshalb ebenfalls in diese Planungen einzubeziehen.

Die Leitlinien für den Ausbau dienen als Orientierungshilfe und sind, soweit möglich und unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit, zu berücksichtigen. In jedem Fall wird im Rahmen spezifischer Studien geprüft, welche Massnahmen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zweckmässig sind. Gegebenenfalls werden alternative Linienführungen zu den auf der Karte dargestellten Routen festgelegt.

Die Leitlinien im Bereich Förderung richten sich in erster Linie an die kantonalen Behörden. Der Staat empfiehlt den Gemeinden jedoch, im Rahmen ihrer Möglichkeiten ebenfalls entsprechende Massnahmen umzusetzen.

Das Mobilitätsgesetz regelt die Aufgaben und Zuständigkeiten der verschiedenen Akteure in den Bereichen Planung, Ausbau und Unterhalt. Die wichtigsten Grundsätze sind in der Übersichtstabelle in Anhang 3 zusammengefasst.

1.3 Nutzerinnen und Nutzer mit spezifischen Bedürfnissen

Das Velo unterscheidet sich von anderen Verkehrsmitteln in verschiedenen Punkten:

- Der Antrieb des Velos erfordert Muskelkraft, weshalb Velofahrende 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 Anhalten und Wiederanfahren eine Verlängerung der Strecke um etwa 80 Meter.[7]
- 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 Velofahrende mehr Platz.
- Wer mit dem Velo unterwegs ist, ist den Witterungseinflüssen (Regen, Wind, Temperatur) ausgesetzt und daher sehr empfindlich gegenüber Wartezeiten.
- Da Velofahrende nicht durch eine Karosserie geschützt sind, sind sie besonders gefährdet: Jeder Sturz oder Aufprall wirkt sich direkt auf ihre körperliche Unversehrtheit aus.
- Das in der Regel begrenzte Federungssystem von Velos macht Velofahrende 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 angemessenen und einladenden Umgebung für das Velofahren.

[6] Art. 25 Abs. 2.

[7] Quelle: Frédéric Héran, Le retour de la bicyclette, 2014



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. Zudem werden darin die wichtigsten Modalitäten für die Umsetzung dargelegt (Abb. 2).

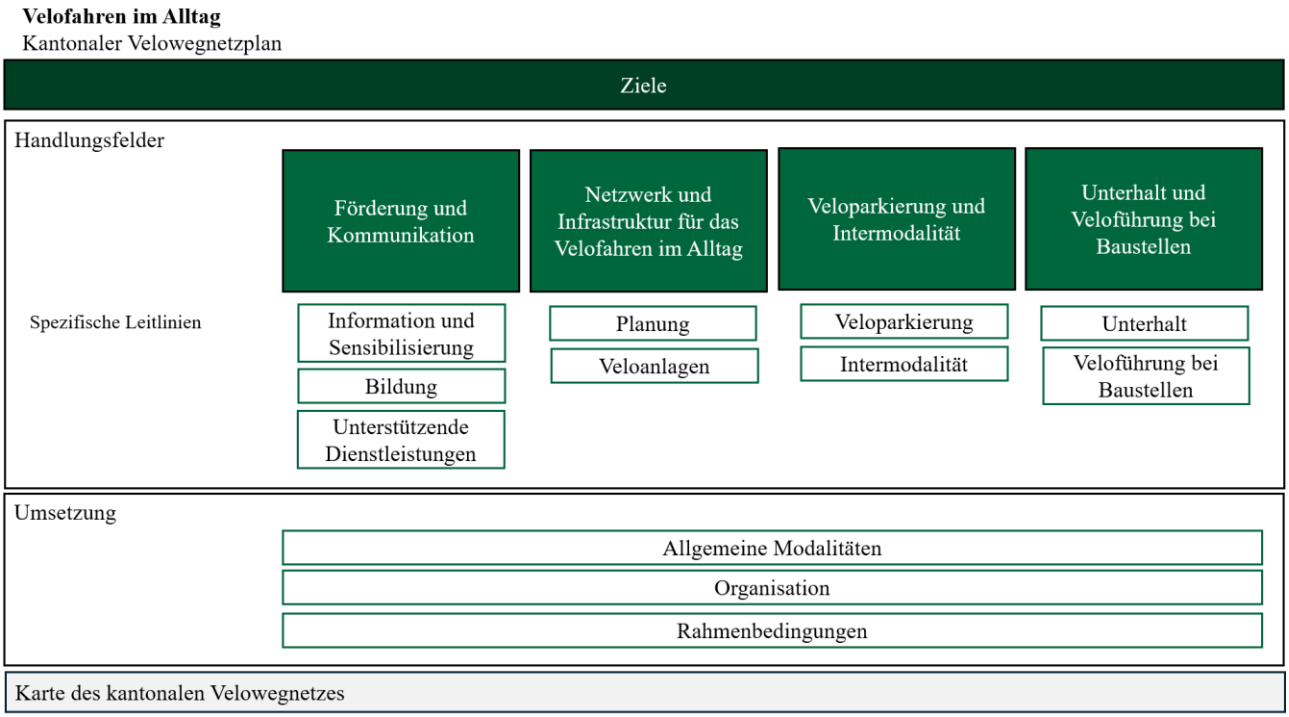


Abb. 2 Struktur und Übersicht des kantonalen Velowegnetzplans (Velofahren im Alltag)

Bestimmte strategische Elemente des kantonalen Velowegnetzplans werden langfristig in die kantonale Mobilitätsstrategie integriert, ebenso wie die Inhalte der übrigen vom Staat erarbeiteten sektoralen Planungen (öffentlicher Verkehr, Kantonsstrassen, Fussverkehr usw.). Diese Inhalte sind nachfolgend in einem grünen Feld vom Lauftext abgehoben.

Die kantonale Mobilitätsstrategie dient als übergeordneter Rahmen für die sektoralen Planungen und gewährleistet deren Kohärenz. Sie bietet den Behörden eine Orientierungshilfe für die Entscheidungen, die sie bei der Umsetzung ihrer Mobilitätspolitik treffen müssen.

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.[8]

Alle Menschen sollen das Velo unabhängig von ihrem Alter für den Schul- oder Arbeitsweg, für Einkäufe oder für die Freizeit nutzen können und von dessen vielfältigen Vorteilen profitieren. Der Staat berücksichtigt die unterschiedlichen Profile und Bedürfnisse der Velofahrenden. Er achtet besonders auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, nämlich Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Anfängerinnen und Anfänger.

Die folgenden 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 tragen dazu bei, dass sich Velofahrende sicher fühlen und sicher unterwegs sind. Der Staat will bis 2042 alle Verbindungen mit dem grössten Velopotenzial[9] entsprechend ausbauen (Abb. 3). Vielfältige Dienstleistungen, die von verschiedenen Akteuren erbracht werden, erleichtern das Velofahren. Die schrittweise Entwicklung 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.

[8] Bei der Verfolgung dieses Ziels berücksichtigt der Staat die räumlichen Besonderheiten des Kantons Freiburg, da das Potenzial des Veloverkehrs nicht in allen Gebieten gleich gross ist: In den Agglomerationen ist es besonders hoch, während es in den peripheren Regionen, in denen die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen grösser sind, geringer ausfällt.

[9] Dies umfasst sämtliche Velowege, einschliesslich der Velohauptrouten Agglomeration, sowie einen Grossteil der stark befahrenen Velowege (siehe Kapitel 2.3.2).

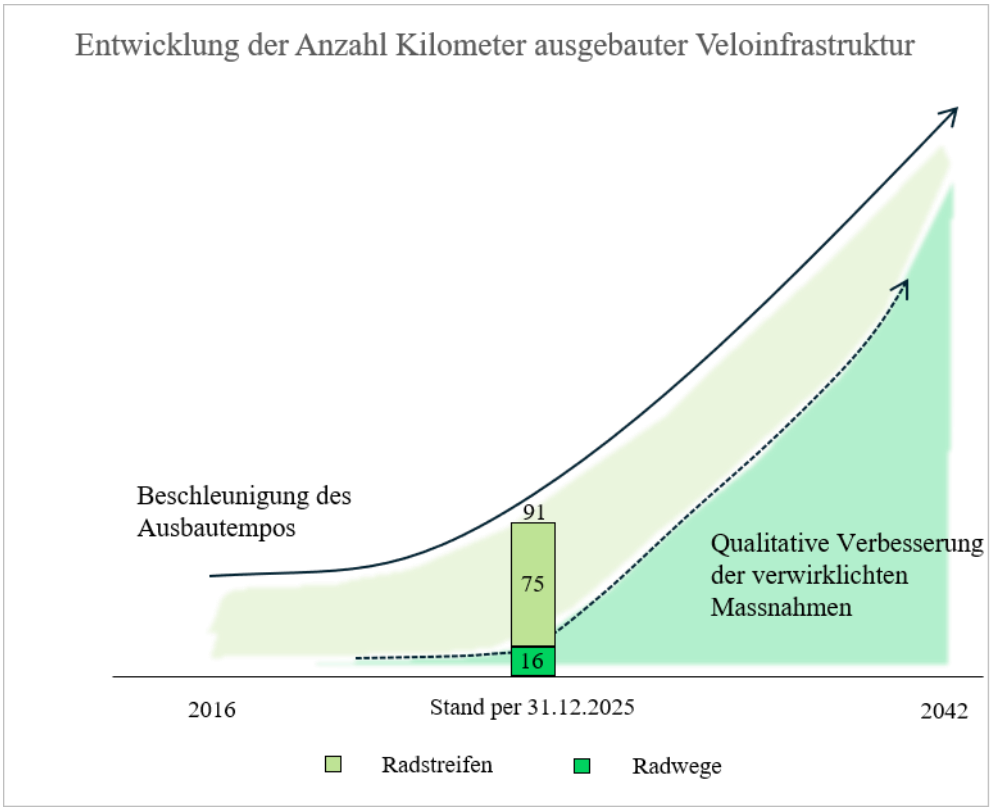


Abb. 3 Entwicklung der Anzahl Kilometer ausgebauter Veloinfrastruktur (Stand: 31.12.2025)[10] sowie erforderliches Ausbautempo zur Erreichung der festgelegten Ziele für den Ausbau des Netzes (bei einem durchschnittlichen Ausbau von 14 km pro Jahr[11]).

[10] Quelle: Tiefbauamt TBA.
[11] Die durchschnittliche Realisierungsrate von 14 km Veloinfrastruktur pro Jahr berücksichtigt die vom TBA und von den Gemeinden im Rahmen der Kompetenzübertragung gemäss Bauprogramm umgesetzten Projekte sowie die im Rahmen des baulichen Unterhalts realisierten Velowege.

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
  Begleitung und Erleichterung von Verhaltensänderungen
  (Kapitel 2.3.1)
- Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch
  Entwicklung eines Umfelds, das Sicherheit und Effizienz für die Fortbewegung im Alltag gewährleistet
  (Kapitel 2.3.2)
- Veloparkierung und Intermodalität
  Einrichtung von sicheren Veloabstellplätzen und Einbindung des Velos in ein verkehrsmittelübergreifendes Konzept
  (Kapitel 2.3.3)
- Unterhalt und Veloführung bei Baustellen
  Gewährleistung der Befahrbarkeit und Kontinuität der Velorouten zu jeder Zeit
  (Kapitel 2.3.4)

2.3.1 Förderung und Kommunikation

Die vom Kanton Freiburg angestrebte Verkehrsverlagerung erfordert eine Verhaltensänderung bei Personen, die nicht automatisch aufs Velo steigen, 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. Der Staat empfiehlt den Gemeinden und Regionen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten ebenfalls entsprechende Massnahmen umzusetzen, insbesondere dort, wo ein hohes Velopotenzial besteht: Obwohl die Bandbreite möglicher Massnahmen gross ist[12], erfolgt deren Umsetzung häufig am wirksamsten auf kommunaler Ebene.

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, die sich an bestimmte Zielgruppen oder die breite Öffentlichkeit richten, fördert er ein respektvolles und sicheres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden 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.

[12] Dazu gehören beispielsweise Pläne der Velorouten, finanzielle Beiträge für den Kauf oder den Unterhalt von Velos, Fahr- oder Velomechanikkurse, begleitete Velotouren für Seniorinnen und Senioren, Velobörsen sowie Wettbewerbe oder Challenges zur Förderung des Veloverkehrs in Schulen und Unternehmen.

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 Velofahrende zu verbessern.



Präventionskampagne [2]



Fahrtraining [3]



Mobiler Pumptrack, der den Freiburger Schulen und Gemeinden vom Amt für Sport zur Verfügung gestellt wird [4]

2.3.2 Velowegnetz und -anlagen für den Alltagsgebrauch

Wer sich für alltägliche Aktivitäten (Arbeit, Bildung, Einkäufe, Dienstleistungen, Vergnügen) an einen bestimmten Ort begeben muss, will dies so effizient wie möglich machen. Die Routen des Velowegnetzes 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 Velofahrenden zu erhöhen.

Die Zuständigkeiten für die Planung und den Ausbau des Velowegnetzes für den Alltagsgebrauch sind im Mobilitätsgesetz festgelegt (siehe Übersichtstabelle in Anhang 3).

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 Verlauf oder Ausbau besser geeignet sind. Es kann auch mit dem Fusswegnetz verbunden sein (gemeinsame Rad- und Fusswege).

Das kantonale Velowegnetz verbindet auf möglichst direktem Weg die Ziel- und Quellorte von kantonaler, regionaler oder interkommunaler Bedeutung sowie weitere Orte von gewisser Relevanz. Sie wurden anhand der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte[13], des Vorhandenseins einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit einem ausreichend hohen Nachfragepotenzial für die Kombination von Velo und öffentlichem Verkehr sowie des Vorhandenseins von Sekundar- und Hochschulen bestimmt.

Die Zahl der pro Ortschaft ausgewählten Ziel- und Quellorte richtet sich nach deren Grösse. Dabei handelt es sich um Dorf- oder Quartierzentren, Ausbildungsstätten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder andere bedeutende Orte, die Verkehrsströme erzeugen oder anziehen.

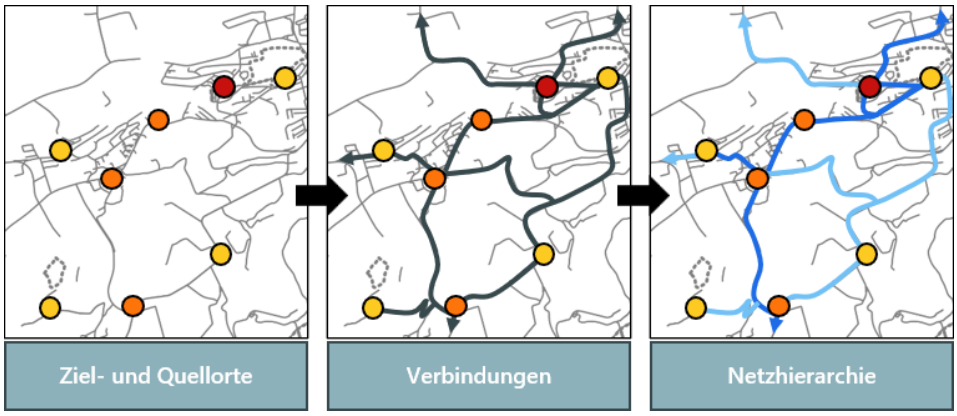


Abb. 4 Prozess zur Festlegung des kantonalen Velowegnetzes

Bei den Verbindungen zwischen den Ziel- und Quellorten werden die mit dem Velo gut zurücklegbaren Distanzen[14], die Topografie, die Beschaffenheit des Strassennetzes und die Raumordnung berücksichtigt (Umsteigemöglichkeiten an Bahnhöfen, Einzugsgebiet von Sekundar- und Hochschulen usw.). Das Bahnnetz und die Möglichkeit, die Chancen zu nutzen, die sich aus der Eisenbahnentwicklung (geplante neue Linien) ergeben, werden ebenfalls berücksichtigt.

- **Optimale Erschliessung dank der Verknüpfung mehrerer Netze**

Das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch mit einer Länge von rund 690 Kilometern bildet das Grundgerüst des Netzes. Es wird durch kommunale und regionale Velonetze ergänzt, die eine feinmaschige Erschliessung des Gebiets gewährleisten und damit auch Ortschaften und interessanten Orte anbinden, die bei der

[13] Es wurden ausschliesslich Ortschaften mit mehr als 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern und/oder 500 Arbeitsplätzen berücksichtigt.
[14] Einschliesslich E-Bikes (unter Berücksichtigung von Einzugsgebieten mit einem Radius von 5 und 7,5 km um die Ziel- und Quellorte).

Festlegung des kantonalen Velowegnetzes nicht berücksichtigt wurden. Im Sinne der Kontinuität ist das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch mit den Velowegen der Nachbarkantone verbunden.

Das Velotourismusnetz für den Freizeitgebrauch ergänzt das Velowegnetz für den Alltagsgebrauch. Auf einigen Abschnitten überschneiden sich die beiden Netze (Abb. 5). An anderen Orten bietet es 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 für den Alltagsgebrauch nicht rechtfertigt. Durch eine gute Abstimmung der beiden Netze in Planung und Umsetzung können Synergien genutzt werden.

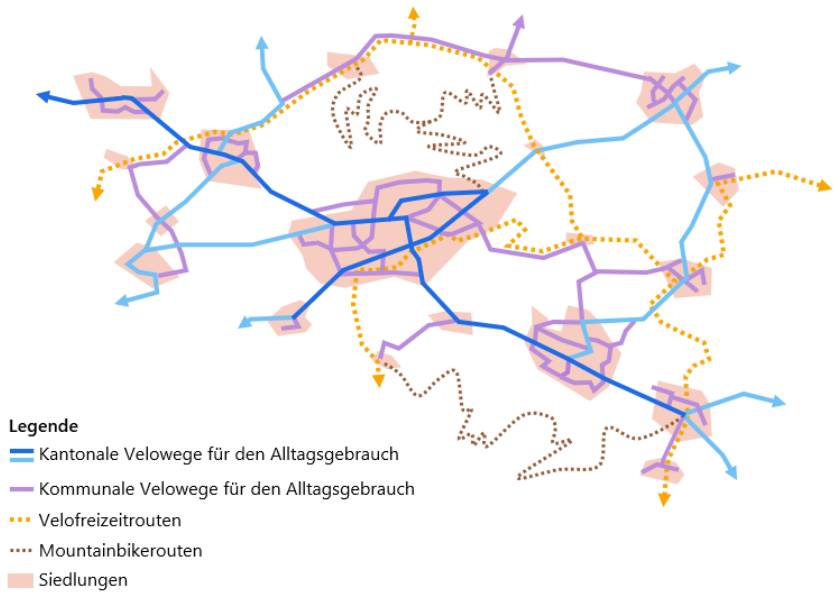


Abb. 5 Komplementarität der kantonalen und kommunalen Netze für den Alltags- und den Freizeitgebrauch

- **Hierarchieebenen, die die Funktion und das Potenzial jedes Abschnitts widerspiegeln**

Das kantonale Velowegnetz für den Alltagsgebrauch besteht aus zwei Hierarchieebenen, die im MobG definiert sind und denjenigen des ASTRA entsprechen.[15] Diese Ebenen beziehen sich auf die Funktion der jeweiligen Verbindung.

- Die Verbindungsvelowege erschliessen und verbinden die am stärksten urbanisierten Gebiete und verbinden vor allem Ziel- und Quellorte von kantonaler, regionaler oder interkommunaler Bedeutung miteinander. Dazu gehören auch die Velohauptrouten Agglomeration (TransAgglo, grüne Verbindung in Bulle).
- Die Sammelvelowege (mit hohem Veloverkehrsaufkommen) verdichten und ergänzen das Netz der Verbindungsvelowege im gesamten Kantonsgebiet.

Das potenzielle Veloverkehrsaufkommen ist ein wesentliches Merkmal für die Zuordnung eines Streckenabschnitts zu einer Hierarchieebene. Mit zunehmender Distanz nimmt dieses Aufkommen in der Regel ab. E-Bikes ermöglichen jedoch die Nutzung des Velos auch für längere Distanzen. Die Hierarchieebene eines Abschnitts wird bei der Festlegung seiner Priorität in der Planung sowie seines Ausbaustandards berücksichtigt. Sie ist jedoch nicht allein ausschlaggebend, da weitere Faktoren in die Beurteilung einfliessen (siehe unten und Kapitel 3.1).

[15] Äquivalenz der Hierarchieebenen

ASTRA Praxishilfe Velowegnetzplanung (2024)	**Kanton Freiburg** MobG (2023)
Velobahnen	Verbindungsvelowege (inkl. der Velohauptrouten Agglomeration) – 243 km
Hauptverbindungen	
Nebenverbindungen	Sammelvelowege (mit hohem Veloverkehrsaufkommen) – 446 km

Leitlinien für den Ausbau

- **Hochwertige, intuitive und velofreundliche Infrastruktur**

Die Qualität der Infrastruktur ist ein entscheidender Hebel zur Förderung des Veloverkehrs. Der Staat sorgt dafür, dass die Velowege ein zusammenhängendes, einheitliches und hinsichtlich Gestaltung und Ausstattung verständliches Netz bilden. Das Sicherheits- und Attraktivitätsniveau muss möglichst hoch sein, insbesondere um die Velonutzung durch besonders verletzliche Personengruppen wie Kinder, ältere Menschen und ungeübte Velofahrende zu fördern, aber auch, um das Potenzial des Velos im Pendlerverkehr bestmöglich auszuschöpfen.

Wo dies möglich und angemessen ist, werden die Velofahrenden räumlich vom Fussverkehr und vom motorisierten Verkehr getrennt. Stark frequentierte Strecken sind breit genug, damit sich Velofahrende überholen und/oder nebeneinander fahren können. Die gemeinsame Nutzung von Verkehrsanlagen (z. B. gemeinsamer Fuss- und Velowege oder Flurwege) durch den Veloverkehr und andere Verkehrsteilnehmende sollte auf Strecken mit mässigem Verkehrsaufkommen beschränkt bleiben und nur vorgesehen werden, wenn der Ausbaustandard die Sicherheit aller Nutzenden gewährleistet.

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 genutzt werden können, müssen sie für alle Verkehrsteilnehmenden frühzeitig erkennbar sowie einfach und übersichtlich gestaltet sein. Zudem sind die Folgen von Fahrfehlern, Unaufmerksamkeit oder Unsicherheiten möglichst gering zu halten.

Die Orientierung der Velofahrenden wird durch eine spezifische Signalisation erleichtert, wenn die bestehende nicht ausreicht. Dabei gelten die in den einschlägigen Normen und Vorschriften festgelegten Standards (rote Wegweiser).

Unter Berücksichtigung der Umwelt und der Energiefragen gewährleistet eine angemessene Beleuchtung die Sicherheit der Velofahrenden, 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 Hierarchieebene eines Abschnitts gibt Aufschluss über den angestrebten Ausbaustandard: Auf Abschnitten mit hohem Potenzial für den Veloverkehr ist der angestrebte Standard grundsätzlich höher als auf Verbindungen mit geringerem Potenzial (siehe Abb. 6). In diesem Sinn wird dem Ausbau von Strecken mit mehreren Funktionen (Alltags- und Freizeitverkehr) besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Bei der Bestimmung des Ausbaus muss jedoch durch die Analyse der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der Geschwindigkeit, des Aufkommens an motorisiertem Verkehr, der Steigungsverhältnisse, des verfügbaren Raums sowie allfälliger Hindernisse und weiterer Einschränkungen, bestätigt und präzisiert werden. Dabei sind auch die Nachfrage, das potenzielle Veloverkehrsaufkommen sowie die Bedürfnisse spezifischer Nutzergruppen zu berücksichtigen, da diese Faktoren für die Festlegung der geeigneten Ausgestaltung massgebend sind. In bestimmten Fällen kann eine Interessenabwägung erforderlich sein und die Wahl des Ausbaus beeinflussen (z. B. Schutz von Fruchtfolgeflächen, Kosten, …).

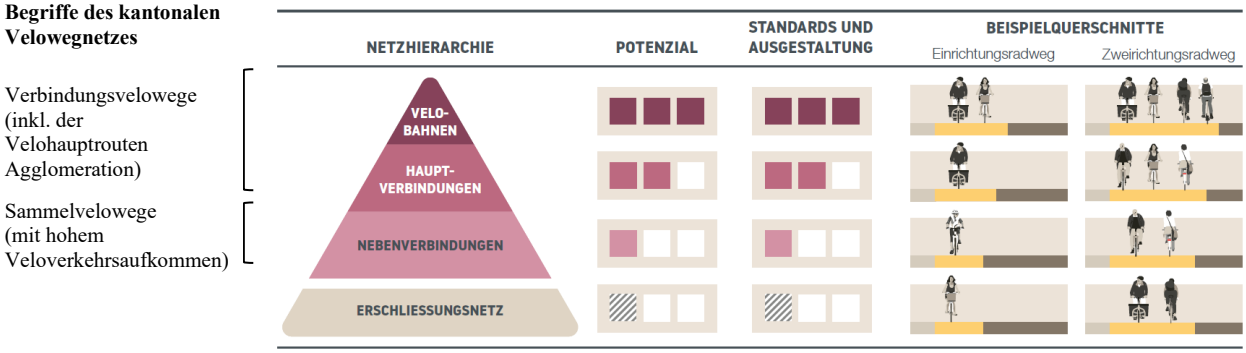


Abb. 6 Illustration des Prinzips unterschiedlicher Ausbaustandards je nach Hierarchieebene und Potenzial einer Veloverbindung. (Quelle: «Praxishilfe – Velowegnetzplanung», Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2024)

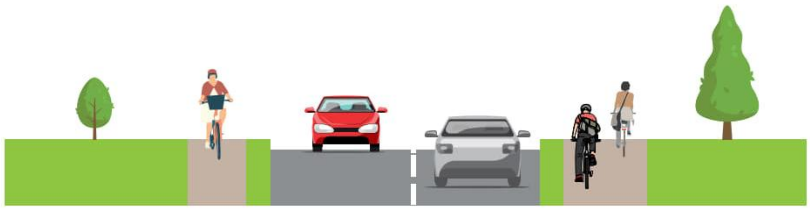
Die folgenden Abbildungen veranschaulichen einige geeignete Gestaltungsvarianten innerorts und ausserorts.[16]

Ausserorts (80 km/h)

Gemischter Weg, vollkommen strassenfrei:



Einrichtungsvelowege:

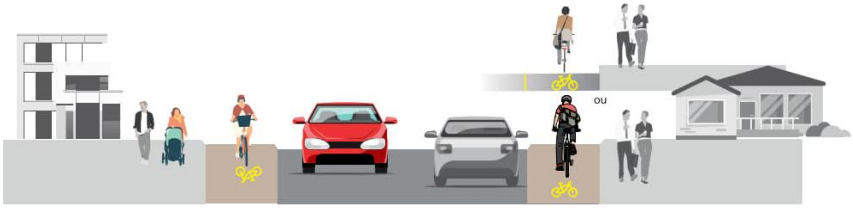


Zweirichtungsvelowege oder gemischte Velo-/Fusswege (bei häufigen Überquerungen zu vermeiden):

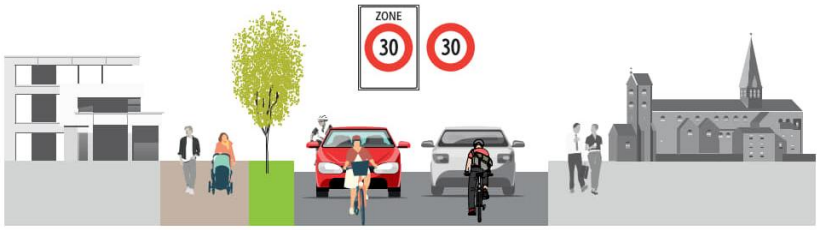


Innerorts (≤ 50 km/h)

Trottoirs und Velostreifen (oder Velowege), wenn es der Platz erlaubt:



Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen (geringes Aufkommen des motorisierten Verkehrs):



[16] Abbildungen in Anlehnung an die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 des Kantons Wallis (2024)

Beispiele für Umsetzungen im Kanton Freiburg



Zweirichtungsradweg, vom Fussverkehr getrennt [5]



Gemeinsamer Fuss- und Veloweg [6]



Abgesetzter Radweg an Kreisel [7]



Indirektes Linksabbiegen [8]



Unterführung unter einer Kantonsstrasse [9]



Brücke über Eisenbahnschienen [10]

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.

Im Allgemeinen wird das Abstellen von Velos durch die Gemeinden und durch private Trägerschaften geregelt. Der Staat überprüft im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, ob Veloabstellplätze angemessen berücksichtigt werden. Eine aktivere Rolle übernimmt er im Bereich der Veloparkierung in direktem Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr (siehe Anhang 3).

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**

An Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen Veloabstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität zur Verfügung stehen. An den wichtigsten Haltestellen ergänzen Velostationen als diebstahlsichere und witterungsgeschützte Veloparkieranlagen das Angebot.

- **Im öffentlichen Raum**

Die Behörden 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 ihrem Gemeindebaureglement die Mindestzahl an Veloabstellplätzen sowie die Qualitätsanforderungen an Veloabstellanlagen bei Neubauten und Umbauten fest. Dabei stützen sie sich auf die geltenden Normen und Richtlinien des Bundes sowie der Fachverbände.

- **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 erforderlich, um die Nutzung des Velos in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln zu fördern.

- **Velotransport im öffentlichen Verkehr**

Der Staat und die betroffenen Stellen streben eine kontinuierliche Verbesserung der Bedingungen für den Velotransport im öffentlichen Verkehr an, beispielsweise durch die Umrüstung von Fahrzeugen zur Erhöhung der Kapazitäten für die Velomitnahme oder durch die Beschaffung neuer, besser geeigneter Fahrzeuge.

- **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 [11]


Velostation bei Bahnhöfen [12]

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 Velofahrenden. 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 Velofahrenden zu gefährlichen oder unangenehmen Situationen führen kann. Der Staat (die Polizei) sorgt dafür, dass die Bedürfnisse der Velofahrenden 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 [13]

3 Operativer Teil

In diesem Kapitel werden die Modalitäten für die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes für den Alltagsgebrauch dargelegt und die wichtigsten Instrumente erläutert.

Der angestrebte Zeithorizont für die Umsetzung orientiert sich am Bundesgesetz über Velowege (Umsetzung bis 2042) sowie an den vom Bund vorgegebenen Fristen für die Agglomerationsprogramme[17].

3.1 Allgemeine Modalitäten

- **Eine Umsetzung nach Plan und gemäss den sich bietenden Gelegenheiten**

Der Staat setzt den kantonalen Velowegnetzplan proaktiv um. Zu diesem Zweck erstellt er jährlich ein Bauprogramm für die kantonalen Velowege. Darin werden die Reihenfolge der Massnahmen zum Ausbau des kantonalen Velowegnetzes sowie deren zeitliche Planung anhand der im folgenden Abschnitt aufgeführten Kriterien festgelegt. Darüber hinaus nutzt der Staat alle sich bietenden Gelegenheiten zur Umsetzung des Velowegnetzes, auch wenn diese nicht unmittelbar mit dem Veloverkehr zusammenhängen, beispielsweise Unterhaltsarbeiten, Strassenbau-, Raumplanungs- oder Umweltprojekte sowie Mitfinanzierungen des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Solche Gelegenheiten sind insbesondere für die Realisierung von Veloverbindungen der zweiten Hierarchieebene von Bedeutung. Ausserdem definiert der Staat einen mehrjährigen Aktionsplan für die Förderung.

- **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. Die Kombination von Alltags- und Freizeitfunktionen auf demselben Streckenabschnitt stellt dabei einen Vorteil dar. Bei der Priorisierung berücksichtigt er auch Massnahmen, mit denen ein erheblicher Mangel im Netz behoben werden kann (Schwachstelle; fehlende Verbindung; wichtige, schlecht ausgestattete Schnittstelle; usw.), sowie Massnahmen mit Vorbildcharakter, die eine positive Ausstrahlung haben. Im Interesse von Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit achtet der Staat zudem darauf, Massnahmen umzusetzen, die einfach zu realisieren sind und eine rasche Verbesserung der Qualität der Velowege ermöglichen («Quick Wins»).

Im Bereich der Förderung konzentriert sich der Staat im Sinne der Subsidiarität auf Massnahmen, die von kantonalem Interesse sind, und unterstützt diese. 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. Der Staat legt die Prioritäten fest und achtet dabei darauf auf eine gewisse territoriale Ausgewogenheit.

- **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.).

[17] Bei den Agglomerationsprogrammen der 5. Generation ist der Beginn der Arbeiten für Massnahmen der Priorität A für das Jahr 2032 und für die AP6 für das Jahr 2036 vorgesehen.

3.2 Organisation

- **Komplementarität und Koordination**

Die Planung und Umsetzung des Velowegnetzes für den Alltagsgebrauch erfolgt in koordinierter Weise durch den Staat, die Regionalverbände, die Agglomerationen und die Gemeinden, unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten sowie der Grundsätze der Komplementarität und Subsidiarität. Weitere Akteure können je nach Bedarf einbezogen werden, insbesondere Verbände, Transportunternehmen, Bildungsinstitutionen sowie Akteure aus Tourismus und Wirtschaft. Dasselbe gilt für die Umsetzung der Fördermassnahmen.

Eine enge Zusammenarbeit zwischen diesen Akteuren ist unerlässlich, um die Kohärenz des Velowegnetzes sicherzustellen, eine zügige Umsetzung zu ermöglichen und die Wirkung der getroffenen Massnahmen zu maximieren. Je nach Bedarf werden bestimmte Velothemen in der beratenden Mobilitätskommission[18] oder bei projektspezifischen Sitzungen behandelt.

- **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 kantonale Ämter, Gemeinden, Regionalverbände, Agglomerationen und die Bevölkerung. Es übernimmt die Koordination und bietet Beratung sowie fachliche Unterstützung in allen velorelevanten Fragen, insbesondere in den Bereichen Planung, Infrastruktur und Förderung. Idealerweise ist die Zuständigkeit für das Thema Velo auch in jeder Gemeinde und jedem Regionalverband festgelegt und wird dem Team Velo mitgeteilt. Darüber hinaus spielt das Team Velo eine wesentliche Rolle bei der Koordination mit den Nachbarkantonen, dem Bund sowie den Fachverbänden auf nationaler Ebene.

3.3 Rahmenbedingungen

- **Mobilisierung der erforderlichen Ressourcen**

Der Staat stellt ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, um den vorliegenden Netzplan umzusetzen, insbesondere um das Ziel zu erreichen, das er sich für den Aufbau des Netzes gesetzt hat.

Er finanziert die Massnahmen zur Einrichtung kantonaler Velorouten im Rahmen der für den Strassenbau und -unterhalt vorgesehenen Budgets. Er nutzt Synergien zwischen Projekten, um die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Infrastrukturen zu senken. 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.

Die Bauherrschaft kann Gemeinden übertragen werden, die über die erforderlichen fachlichen und technischen Ressourcen verfügen. Der Staat nimmt die Oberaufsicht wahr (Validierung der Projekte, Prüfung durch die Ämter, Begleitung der Verfahren sowie Überwachung der Bauausführung und der Kosten).

Die Tabelle in Anhang 3 gibt einen Überblick über die Zuständigkeiten.

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

Dank der Einrichtung eines Mobilitätsobservatoriums kennt der Staat die Entwicklung des Veloverkehrs auf seinem Gebiet und informiert darüber. 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.

[18] Das MobG (Art. 9) legt die Zusammensetzung dieser Kommission fest und sieht die Möglichkeit vor, Arbeitsgruppen für bestimmte Politikbereiche, wie beispielsweise das Velo, einzurichten.

3.4 Die wichtigsten Umsetzungsinstrumente

Die Umsetzung der in diesem Dokument festgelegten Ziele stützt sich auf folgende zentrale Instrumente:

- das Programm für den Bau kantonaler Velowege, zur Realisierung der erforderlichen Ausbauten;
- den mehrjährigen Aktionsplan zur Förderung des Veloverkehrs;
- die Massnahmen für den Veloverkehr des Mobilitätsplans der Kantonsverwaltung;
- das Monitoringsystem zur Überprüfung der Erreichung der im Plan festgelegten Ziele;
- die Sitzungen der beratenden Mobilitätskommission sowie weitere themenspezifische Treffen mit den betroffenen Akteuren;
- die Positionierung des Teams Velo als Anlauf- und Koordinationsstelle für Gemeinden, Regionen, Agglomerationen, Nachbarkantone und den Bund.

Am 22. September 2026 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
KANTONALES VELOWEGNETZ

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 / Informativer Inhalt

- Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utiliaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utiliaires hors canton (à confirmer) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu bestätigen)

N

0 5 10 km

Sources / Quellen:
© État de Berne - plan sectoriel pour le trafic cycliste/ Kanton Bern - Sachplan Veloverkehr, 2023
© État de Vaud, réseau utilitaire vélo / Kanton Waadt, Kantonales Radwegnetz, 2024
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/07/2026

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 / Informativer Inhalt

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

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

12/06/2026

0 1 2 km

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 / 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 / Informativer Inhalt

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

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

12/06/2026

N

0 1 2 km

2. Karte des Netzes mit den Ziel- und Quellorten

Die Karte zeigt die Logik, die bei der Festlegung des kantonalen Velowegnetzes zugrunde gelegt wurde. Sie ist rein informativ ohne verbindlichen Charakter.

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 AVEC PÔLES
KANTONALES VELOWEGNETZ MIT ZIEL- UND QUELLORTEN

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 / Informativer Inhalt

- Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utiliaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utilitaires hors canton (à confirmer) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu bestätigen)
- Pôle cantonal ou régional / Kantonaler oder regionaler Ziel- und Quellort
- Pôle intercommunal / Interkommunaler Ziel- und Quellort
- Autre pôle / Anderer Ziel- und Quellort

N

0 5 10 km

Sources / Quellen:
© État de Berne - plan sectoriel pour le trafic cycliste/ Kanton Bern - Sachplan Veloverkehr, 2023
© État de Vaud, réseau utilitaire vélo / Kanton Waadt, Kantonales Radwegnetz, 2024
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/07/2026

3. Übersicht über die Zuständigkeiten (Zusammenfassung des MobG)

Planung, Bau, Signalisation und Instandhaltung des Velowegnetzes:

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th></th><th>Planung</th><th>Priorisierung</th><th>Erstellung MIP</th><th>Bau und Ausbau*</th><th>Finanzierung</th><th>Signalisierung</th><th>Unterhalt</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Kanton</td><td rowspan="3">Kantonales Velowegnetz

Bestehend aus:
- Verbindungsvelowege
- Stark befahrene Sammelvelowege
(Art. 26 Abs. 2)</td><td>Für den Veloverkehr reservierte Wege</td><td rowspan="3">Staat
(Art. 42)</td><td rowspan="3">Staat
über sein Bauprogramm
(Art. 43)</td><td rowspan="3">Staat*
(Art. 91 Abs. 1)</td><td rowspan="4">Durch die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur:
- Staat: Weg auf oder entlang einer Kantonsstrasse oder im kantonalen Velowegnetz
- Gemeinde oder Privatperson: in allen anderen Fällen
(Art. 111, 112 und 113)</td><td>Staat
(Art. 171 Abs. 1 und 172 Abs. 1)</td><td rowspan="2">Staat*
(Art. 66 Abs. 1)</td><td>Staat*
(Art. 73 Abs. 1 und 74 Abs. 1)</td></tr>
<tr><td>Gemeinsame Rad- und Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebiets</td><td>⅔ Staat
⅓ Gemeinde
(Art. 172 Abs. 2)</td><td rowspan="2">Gemeinde
(Art. 73 Abs. 2 und 74 Abs. 2)</td></tr>
<tr><td>Gemeinsame Rad- und Fusswege innerhalb des Siedlungsgebiets</td><td rowspan="2">Gemeinde
(Art. 171 Abs. 2)</td><td rowspan="2">Gemeinde
(Art. 66 Abs. 2)</td></tr>
<tr><td>Gemeinden</td><td>Kommunales Velowegnetz

Bestehend aus:
- Mittel und wenig befahrene Sammelvelowege
- Erschliessungswege
(Art. 26 Abs. 3)</td><td>Kommunale Velowege</td><td>Gemeinde
(Art. 44)</td><td>Gemeinde
über ihr Erschliessungs-programm
(Art. 44)</td><td>Gemeinde
(Art. 91 Abs. 3)

(Plangenehmigung durch den Staat)</td></tr>
</table>

* Der Staat kann delegieren.

Veloparkierung

Im Allgemeinen werden Veloabstellanlagen von den Gemeinden und privaten Trägern geplant, realisiert und finanziert.
Der Staat:

- überprüft die Einbeziehung von Veloabstellplätzen in die Baubewilligung;
- plant die Verkehrsdrehscheiben und unterstützt die dortigen Veloabstellanlagen finanziell;
- kofinanziert Veloabstellanlagen an Bushaltestellen (Grundfläche und Anlehnbügel; Überdachungen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden).