



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Reichengasse 32, 1701 Freiburg

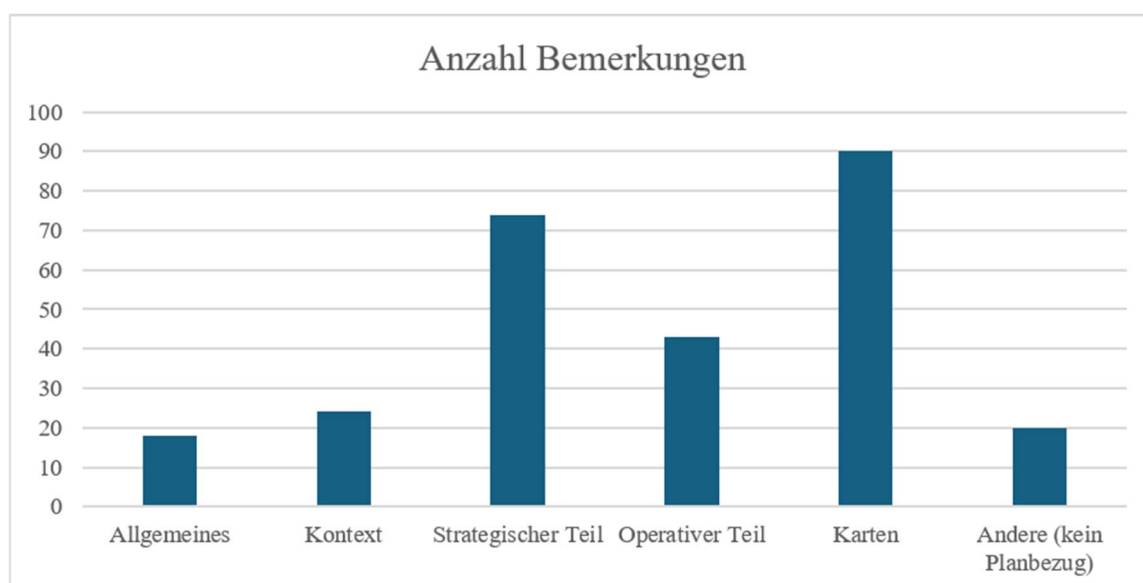
T +41 26 304 14 33
www.fr.ch/moba

Vernehmlassungsbericht

Kantonaler Velowegnetzplan (Velofahren im Alltag)

22. September 2026

Vom 17. November 2025 bis zum 16. Februar 2026 hat der Staat Freiburg den kantonalen Velowegnetzplan (Velofahren im Alltag) in die Vernehmlassung gegeben. Die rund 80 eingegangenen Stellungnahmen von unterschiedlichen Akteuren¹ verdeutlichen das grosse Interesse an der Förderung des Velofahrens im Alltag und deren Bedeutung. Nach einer thematischen Auswertung wurden rund 270 Anmerkungen durch die zuständigen kantonalen Stellen geprüft und bearbeitet (siehe nachfolgende Grafik).



¹ Die Stellungnahmen stammen von 37 Gemeinden und übergeordneten Verbänden, 14 Direktionen und Ämtern des Staats, 10 Verbänden und Regionalverbänden, der Oberamtspersonenkonferenz, 4 politischen Parteien, 7 Interessenvertretungen, 2 Nachbarkantonen, 2 Transportunternehmen sowie 3 Privatpersonen.

Zusammenfassend zeigen die eingegangenen Stellungnahmen, dass die Erarbeitung eines strategischen Plans zur Förderung des Velofahrens im Alltag durch den Staat begrüsst wird. Positiv hervorgehoben wird insbesondere, dass der Plan im Einklang mit dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) und dem kantonalen Mobilitätsgesetz (MobG), die beide 2023 in Kraft getreten sind, sowie mit den Zielen des kantonalen Richtplans und des kantonalen Klimaplanes steht. Die Anerkennung der Rolle und des Potenzials des Velofahrens im Alltag sowie die Ziele des kantonalen Velowegnetzes wurden insgesamt sehr positiv aufgenommen. In den Stellungnahmen werden zudem der ganzheitliche Ansatz, die verbesserte Übersichtlichkeit der neuen Dokumentenstruktur sowie die Qualität der geleisteten Arbeit hervorgehoben.

Das vorliegende Dokument greift die wichtigsten kritischen Punkte auf und erläutert, wie diese berücksichtigt wurden.

1. Wichtigste Änderungen gegenüber dem Sachplan Velo 2018	3
2. Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan	3
3. Verbindlichkeit des kantonalen Velowegnetzplans	3
4. Klärung der jeweiligen Zuständigkeiten	4
5. Getrennte Behandlung des Velofahrens im Alltag und des Velotourismus	5
6. Ziele der kantonalen Velopolitik	6
7. Konzeption und Hierarchie des kantonalen Velowegnetzes	7
8. Ausbaustandards	8
9. Umsetzung	8
<u>Übersicht über die Zuständigkeiten (Zusammenfassung des MobG)</u>	<u>10</u>

1. Wichtigste Änderungen gegenüber dem Sachplan Velo 2018

Der kantonale Velowegnetzplan ersetzt den Sachplan Velo 2018 (SPV). Während die übergeordneten Ziele insgesamt unverändert bleiben, wurden einige wesentliche Anpassungen vorgenommen:

- > Paradigmenwechsel infolge des Inkrafttretens des Veloweggesetzes und des MobG: Während der SPV 2018 das kantonale Velowegnetz eng an das kantonale Strassennetz band, entkoppelt der kantonale Velowegnetzplan diese beiden Netze. Das kantonale Velowegnetz kann dadurch auch Strecken umfassen, die abseits der Kantonsstrassen verlaufen und Vorteile hinsichtlich Trassierung, Verkehrssicherheit, Gestaltung oder Erschliessung bieten. Gestützt auf das Veloweggesetz wurden die Qualitäts- und Gestaltungsanforderungen erhöht. Dadurch wird dem Veloverkehr bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur ein grösseres Gewicht beigemessen.
- > Netzgestaltung: Die der Netzgestaltung zugrunde liegende Methodik stützt sich systematischer auf die Identifizierung von Ziel- und Quellorten unterschiedlicher Hierarchieebenen sowie der diese verbindenden Achsen, die anhand objektiver Kriterien festgelegt werden. Die methodischen Grundlagen wurden präzisiert, wodurch den kantonalen Behörden eine klarere Entscheidungsgrundlage zur Verfügung steht. Zudem wurde die Übereinstimmung des Netzes mit den im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsgebieten überprüft. Diese methodische Präzisierung führte zu einer Anpassung des im SPV festgelegten Netzes. Einzelne Verbindungen wurden aufgehoben, andere neu aufgenommen (siehe auch Kapitel «Konzeption und Hierarchie des kantonalen Velowegnetzes»).
- > Massnahmenblätter: Die im SPV 2018 enthaltenen Massnahmenblätter wurden nicht in die vorliegende Planung übernommen. Ihr Inhalt vermittelte eine Präzision, die den tatsächlichen Kenntnissen zum Zeitpunkt der Planerarbeitung nicht entsprach, da er lediglich auf einer ersten Einschätzung des Handlungsbedarfs und möglicher Massnahmen beruhte. Zudem haben die Weiterentwicklung der fachlichen Grundlagen im Bereich Veloverkehr seit Inkrafttreten des Veloweggesetzes sowie die seither gewonnenen Erfahrungen dazu geführt, dass der damalige Orientierungsbedarf heute geringer ist. Der Staat verfolgt daher nun einen Ansatz, der auf vertiefenden, abschnittsbezogenen Studien beruht. Dadurch können die erforderlichen Ausbaumassnahmen präziser bestimmt und die lokalen Gegebenheiten angemessen berücksichtigt werden.

2. Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan

Der kantonale Velowegnetzplan baut auf dem Sachplan Velo von 2018 auf und übernimmt dessen für den Planungshorizont 2042 relevanten Inhalte. Die inhaltliche Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist somit gewährleistet. Nach der Genehmigung durch die RIMU wird der kantonale Velowegnetzplan für die Behörden verbindlich. Das Blatt T204 des kantonalen Richtplans wird entsprechend angepasst.

3. Verbindlichkeit des kantonalen Velowegnetzplans

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). Das MobG verlangt in Artikel 53, dass in jedem Netzplan zumindest die Ziele und Grundsätze für die

Routen, die das betreffende Netz bilden, festgelegt werden. Der Staat hat sich für eine umfassende Auslegung dieser Bestimmung entschieden. Der kantonale Velowegnetzplan beschränkt sich deshalb nicht auf die Festlegung des Netzes, sondern definiert auch die übergeordneten Ziele für die Entwicklung des Veloverkehrs sowie die zu deren Erreichung vorgesehenen Handlungsansätze. Er behandelt somit sowohl Fragen der Netzgestaltung und des Infrastrukturausbaus als auch Aspekte der Veloförderung.

Die Verbindlichkeit der Inhalte des Plans für die Gemeinden richtet sich nach dem jeweiligen Inhalt:

- > Die im Anhang des Plans enthaltene Karte des kantonalen Velowegnetzes ist für alle Behörden verbindlich. Das kantonale Velowegnetz bildet das Grundgerüst, an das die kommunalen Velowegnetze sowie die in den regionalen Richtplänen festgelegten Velowegnetze anschliessen müssen (Art. 36 Abs. 1 MobG). Die Abstimmung dieser Netze auf den verschiedenen Planungsebenen ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Bedürfnisse für das Velofahren im Alltag zu decken. Der Status der in der Karte des kantonalen Velowegnetzes ausgewiesenen Verbindungen wurde präzisiert. Deren Verlauf gilt grundsätzlich als festgelegt. Im Rahmen von Vorstudien können jedoch alternative Linienführungen geprüft werden. Diese Studien werden vom Staat durchgeführt und finanziert. Die betroffenen Gemeinden und Regionalverbände werden in die Arbeiten einbezogen.
- > 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.
- > Die Leitlinien im Bereich Förderung richten sich in erster Linie an die kantonalen Behörden. Der Staat empfiehlt den Gemeinden und Regionen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten ergänzende Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs umzusetzen, insbesondere in Gebieten mit einem hohen Entwicklungspotenzial für den Veloverkehr.

Diese Aspekte werden in Kapitel 1.2 des Plans näher erläutert.

4. Klärung der jeweiligen Zuständigkeiten

Um eine wirksame Velopolitik umzusetzen und insbesondere ein für den Alltagsgebrauch ausreichend dichtes und zusammenhängendes Velowegnetz zu schaffen, betont der Staat die Bedeutung der Zusammenarbeit und Koordination der beteiligten Akteure auf allen institutionellen Ebenen.

Der Staat ist für das kantonale Velowegnetz zuständig. Die Gemeinden haben ihrerseits gemäss dem 2023 in Kraft getretenen MobG die Pflicht, auf kommunaler Ebene ein kommunales Velowegnetz zu planen und zu realisieren. Sie verfügen über eine Frist von sechs Jahren ab der Verabschiedung der kantonalen Mobilitätsstrategie durch den Staatsrat, um die kommunalen Pläne zu erstellen (Art. 207 Abs. 1 MobG). Den Regionen und Gemeinden erwachsen aus dem kantonalen Velowegnetzplan somit keine zusätzlichen Aufgaben.

Der Staat kann die Bauherrschaft weiterhin an Gemeinden delegieren, die über technische Dienste mit den erforderlichen personellen und fachlichen Ressourcen verfügen. Er wird jedoch seine

Oberaufsicht verstärkt wahrnehmen, um die Qualität der umgesetzten Massnahmen sowie die Kostenkontrolle sicherzustellen.

Der Staat anerkennt die Rolle der Regionen bei der Planung des Velowegnetzes zweiter Ordnung (Sammelvelowege mit mittlerem und geringem Verkehrsaufkommen; Art. 26 Abs. 3 MobG), insbesondere in den dünner besiedelten Gebieten des Kantons sowie zur Abfederung des Ressourcenmangels der kleinsten Gemeinden. Über ihre regionalen Richtpläne bringen die Regionen eigene Vorschläge ein. Der Staat berücksichtigt diese regionalen Planungen bei der Ausgestaltung des kantonalen Velowegnetzes.

Dem kantonalen Velowegnetzplan wurde ein Anhang beigelegt, der die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure in den Bereichen Planung, Ausbau, Signalisation und Unterhalt unter Verweis auf die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen darlegt. Diese Übersichtstabelle wurde auch dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht beigelegt. Der Anhang behandelt zudem die Veloabstellplätze und weist darauf hin, dass deren Planung, Realisierung und Finanzierung grundsätzlich den Gemeinden und privaten Akteuren obliegen. Gleichzeitig werden die Aufgaben des Staats in diesem Bereich präzisiert (siehe Anhang).

5. Getrennte Behandlung des Velofahrens im Alltag und des Velotourismus

Der Staat anerkennt die Komplementarität des Velofahrens im Alltag und des Velotourismus, insbesondere hinsichtlich der Vernetzung der Wegnetze: Das Velotourismusnetz ergänzt und verdichtet das Alltagsvelonetz, wobei sich die jeweiligen Routen überschneiden oder ergänzen.

Bei der Planung des kantonalen Alltagsvelonetzes wurde die Abstimmung mit dem derzeit bekannten Velotourismusnetz sichergestellt. Die laufenden Arbeiten an diesem Netz zeigen, dass sich das Velotourismusnetz voraussichtlich nur geringfügig verändern wird oder allenfalls zu einer leichten Verdichtung des Routennetzes führen dürfte.

Es gibt zwei Gründe für die getrennte Behandlung des Velofahrens im Alltag und in der Freizeit:

- > Gemäss dem MobG unterliegen die entsprechenden Pläne unterschiedlichen Verfahren.²
- > Die beiden Netze beruhen auf unterschiedlichen Planungslogiken. Beim Velotourismus steht das Freizeiterlebnis im Vordergrund («Der Weg als Ziel»), während beim Velofahren im Alltag die direkte und effiziente Verbindung zwischen Ausgangs- und Zielort massgebend ist («Der Weg zum Ziel»). Diese unterschiedlichen Zielsetzungen können teilweise getrennte Netze und Routen erfordern.

Eine gute Abstimmung der beiden Netze in Planung und Umsetzung sind jedoch nötig, um Synergien nutzen zu können. Der Plan des Velotourismusnetzes wird in den kommenden Monaten öffentlich aufgelegt. Das Ausmass der Komplementarität der beiden Netze kann jederzeit auf den Online-Karten des Kantons nachvollzogen werden.

² Der Plan des Velotourismusnetzes ist für Private verbindlich und muss daher öffentlich aufgelegt werden. Der kantonale Velowegnetzplan (Velofahren im Alltag) hingegen ist ausschliesslich für die Behörden verbindlich und unterliegt deshalb lediglich einer öffentlichen Vernehmlassung.

6. Ziele der kantonalen Velopolitik

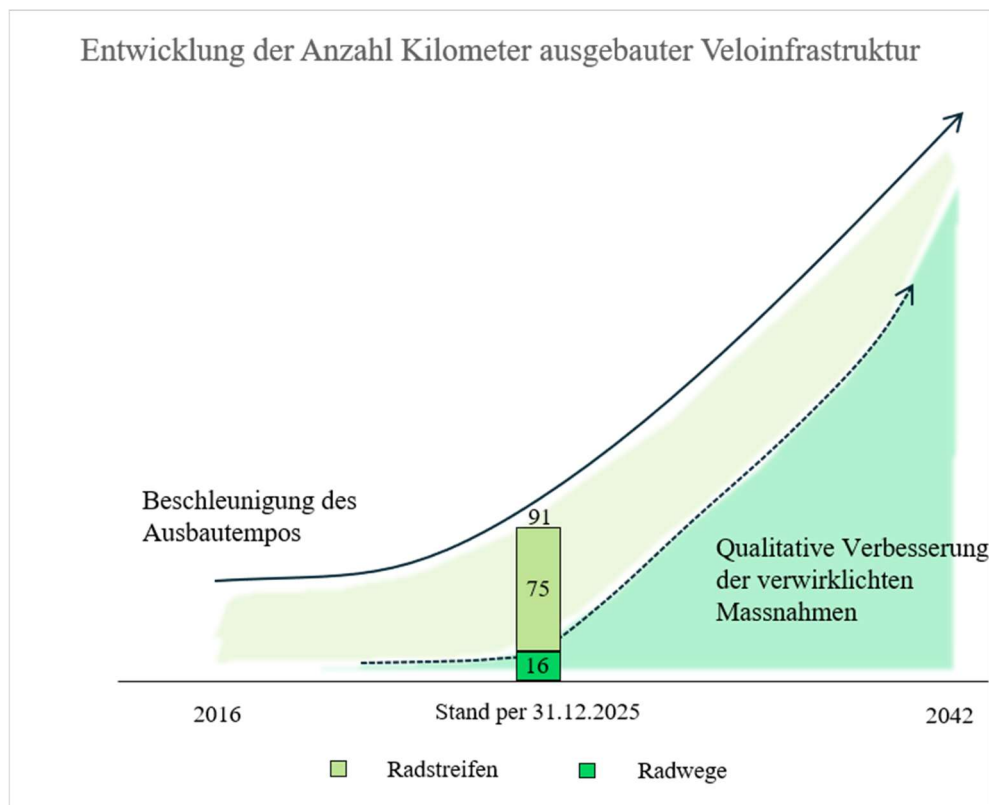
Der kantonale Velowegnetzplan wurde um verschiedene quantitative Angaben ergänzt, um die Ziele des Staats zu verdeutlichen. Der Modal Split ist ein häufig verwendeter Indikator zur Messung der Bedeutung des Veloverkehrs. Aus verschiedenen Gründen haben die zuständigen Behörden jedoch darauf verzichtet, entsprechende Zielwerte in den Plan aufzunehmen:

- > Die derzeit verfügbaren Daten sind nicht ausreichend aussagekräftig. Die neuesten Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr stammen aus dem Jahr 2021 und spiegeln eine aussergewöhnliche Situation wider, die durch die Covid-19-Pandemie geprägt war. Die nächsten Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 2027 veröffentlicht. Sie werden insbesondere wichtige Anhaltspunkte für das Monitoring und die Umsetzung des Leitbilds Velo liefern.
- > Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, die über den Einflussbereich der kantonalen Velopolitik hinausgehen, wie beispielsweise die kommunale Parkierungspolitik. Die Angabe eines Zielwerts für den Veloverkehr allein erscheint daher wenig sinnvoll, solange keine entsprechenden Zielwerte für die übrigen Verkehrsträger festgelegt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, die Ziele der kantonalen Velopolitik anhand der Kilometer realisierter Infrastruktur zu definieren, die den Anforderungen des Veloweggesetzes und des MobG entsprechen. Dieser Ansatz ermöglicht es, den Grad der Velofreundlichkeit des Kantons zumindest teilweise abzubilden.

Bis Ende 2025 waren auf den Kantonsstrassen 138,4 Kilometer Veloinfrastruktur fertiggestellt worden. Dies entspricht einer Zunahme um 68 % innerhalb von neun Jahren. Von den 690 Kilometern des kantonalen Velowegnetzes besteht gemäss Schätzungen bei 62 % weiterhin ein nachgewiesener Handlungsbedarf. 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.

Das Veloweggesetz schreibt vor, dass die Velowegnetze bis 2042 zu verwirklichen sind. Der Kanton verfolgt das realistische Ziel, bis dahin sämtliche Verbindungen mit dem grössten Veloverkehrspotenzial auszubauen. Dazu gehören alle Verbindungsvelowege (einschliesslich der Velohaupttrouten Agglomeration) sowie ein grosser Teil der stark befahrenen Sammelvelowege. Als Ziel wurde ein durchschnittlicher Ausbau von 14 km pro Jahr festgelegt. Die durchschnittliche Realisierungsrate berücksichtigt die vom TBA sowie von den Gemeinden im Rahmen der Kompetenzübertragung gemäss Bauprogramm umgesetzten Projekte und die im Rahmen des baulichen Unterhalts realisierten Velowege. Die Analyse der Entwicklung zeigt, dass bis zum festgelegten Zeithorizont voraussichtlich eine Lücke gegenüber den im Bundesrecht vorgegebenen Zielen bestehen bleibt. Diese Differenz stellt die Erreichung der grundlegenden Ziele jedoch nicht infrage, da die wichtigsten Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs bis dahin umgesetzt sein werden.



Entwicklung der Anzahl Kilometer ausgebauter Veloinfrastruktur (Stand: 31.12.2025)³ sowie erforderliches Ausbautempo zur Erreichung der festgelegten Ziele für den Ausbau des Netzes (bei einem durchschnittlichen Ausbau von 14 km pro Jahr⁴).

7. Konzeption und Hierarchie des kantonalen Velowegnetzes

Der Plan wurde hinsichtlich des Velowegnetzes, seiner Bestandteile und seiner Konzeption präzisiert. Dabei wurden insbesondere die Definition der Ziel- und Quellorte sowie die Übereinstimmung zwischen den vom ASTRA festgelegten Hierarchieebenen⁵ und den Hierarchieebenen des kantonalen Velowegnetzes erläutert, die in Artikel 26 Abs. 1 MobG festgelegt sind.

Insbesondere gilt:

- > Bei der Festlegung der vom kantonalen Velowegnetz erschlossenen Ziel- und Quellorte wurden zukünftige Entwicklungen (beispielsweise im Bereich der Bahn, der Urbanisierung oder von Arbeitszonen) berücksichtigt, sofern deren Realisierungswahrscheinlichkeit innerhalb des vom Plan angestrebten Zeithorizonts hoch war. Es ist insbesondere zu beachten, dass der Plan mindestens alle zehn Jahre einer Überprüfung unterzogen wird (Art. 52 Abs. 1 MobG) und dass später Anpassungen vorgenommen werden können.

³ Quelle: Tiefbauamt TBA.

⁴ 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.

⁵ Praxishilfe Velowegnetzplanung, 2024.

- > Das durch die elektrische Unterstützung entstehende neue Potenzial (Zunahme der mit dem Velo zurückgelegten Distanzen dank E-Bikes) wurde bei der Konzeption des Netzes berücksichtigt, insbesondere durch die Festlegung von Einzugsgebieten mit einem Radius von 5 km beziehungsweise 7,5 km um die Ziel- und Quellorte.

Der Zusammenhang zwischen der Hierarchieebene einerseits und der Umsetzungspriorität sowie dem Ausbaustandard andererseits wurde geklärt. Die Hierarchieebene spielt zwar eine Rolle bei der Festlegung der Umsetzungspriorität und des Ausbaustandards, bestimmt diese jedoch nicht systematisch, da weitere Faktoren berücksichtigt werden müssen (beispielsweise die örtlichen Gegebenheiten bei der Festlegung des Ausbaustandards). Auch die Priorisierung der Massnahmen stützt sich auf verschiedene Kriterien, zu denen das Potenzial eines Abschnitts (Anzahl der potenziell betroffenen Velofahrenden) gehört. Dieses Kriterium ist wichtig, wird jedoch bei der Festlegung der Prioritäten nicht als einziges berücksichtigt. So wurden die Grundsätze für die Priorisierung der Massnahmen im Plan ergänzt, um dem Anliegen der territorialen Gleichbehandlung besser Rechnung zu tragen. Die Bedeutung der sich bietenden Möglichkeiten⁶ wurde ebenfalls hervorgehoben: Neben dem Potenzial für wirtschaftlich interessante Synergien begünstigen diese die Realisierung von Veloinfrastrukturen auf Achsen der zweiten Hierarchieebene.

Von den beteiligten Stellen wurden zahlreiche Anträge auf Aufnahme weiterer Ziel- und Quellorte und Verbindungen in das Netz eingereicht. Alle Anträge wurden von den zuständigen Behörden eingehend geprüft und angenommen oder abgelehnt. Um das Dokument nicht zu überfrachten, werden die Gründe für die Entscheide hier nicht dargelegt. Das Team Velo steht den Antragstellerinnen und Antragstellern jedoch zur Verfügung, um die entsprechenden Erläuterungen zu geben.

8. Ausbaustandards

Der Wunsch nach näheren Erläuterungen zu den Ausbaustandards wurde berücksichtigt: Zusätzlich zu den Fotos und den bereits im Text festgelegten Grundsätzen wurden dem Dokument schematische Musterquerschnitte hinzugefügt, welche einige Standardfälle veranschaulichen.

9. Umsetzung

Der operative Teil wurde ergänzt, insbesondere um die wichtigsten Instrumente zur Umsetzung des Plans hervorzuheben. Dabei gilt, dass der kantonale Velowegplan in erster Linie strategischen Charakter hat und dass seine Umsetzung durch die kantonalen Bauprogramme für den Ausbau der kantonalen Velowege und durch einen mehrjährigen Aktionsplan für die Veloförderung erfolgt. Die Ausgestaltung des Aktionsplans ist noch festzulegen, während jene des Bauprogramms im MobG (Art. 43) verankert ist. Darin ist insbesondere festgelegt, dass das kantonale Bauprogramm mindestens alle fünf Jahre überprüft und laufend aktualisiert wird (Art. 52 Abs. 3).

Die Frage der kantonalen Unterstützung für die Gemeinden wurde in mehreren Vernehmlassungsantworten angesprochen. Es sei daran erinnert, dass mit dem Inkrafttreten des MobG die kantonale Unterstützung der Gemeinden deutlich verstärkt wurde. Der Staat finanziert in

⁶ Einschliesslich solcher, deren Ursprung nicht zwingend im Veloverkehr liegt, wie beispielsweise Unterhaltsarbeiten, Strassenbauprojekte, städtebauliche Vorhaben oder Umweltprojekte.

der Regel die Vorstudien für die kantonale Velowegplanung, unabhängig davon, wem die Mobilitätsinfrastruktur gehört. Im Rahmen der durch das Raumplanungs- und Baugesetz (Art. 113c RPBG) gebotenen Möglichkeiten kann er den Regionen zudem finanzielle Unterstützung bei der Planung ihres Velowegnetzes gewähren. Ausbau und Unterhalt des kantonalen Velowegnetzes für den Alltagsgebrauch werden vollständig durch den Kanton finanziert, selbst wenn dieses eine Gemeindestrasse nutzt (Ausnahme: Bei gemischten Fuss- und Velowegen innerorts wird der Ausbau zu einem Drittel von der Gemeinde finanziert; der Unterhalt obliegt vollständig der Gemeinde).

Der Staat weist zudem darauf hin, dass das Team Velo den Akteuren, die dies wünschen, technische Unterstützung und Beratung bietet, insbesondere zur Begleitung kleiner Gemeinden, die nicht über ausreichende Ressourcen und Kompetenzen verfügen (teamvelo@fr.ch).

Was den Veloverleih betrifft, erachtet es der Staat nicht als notwendig, die bereits im Mobilitätsgesetz (Art. 163) vorgesehene Möglichkeit einer allfälligen kantonalen Kofinanzierung besonders hervorzuheben. Er behält sich jedoch vor, lediglich die Angebote zu unterstützen, die die für das reibungslose Funktionieren eines Veloverleihsystems erforderliche kritische Masse erreichen.

Einige Akteure haben bedauert, dass im kantonalen Velowegnetz nicht konkretisiert wird, welche Mittel für die Umsetzung der darin festgelegten Ziele erforderlich sind. Der Staat hält jedoch an seiner Vorgehensweise fest. Denn die Beträge, die gegebenenfalls genannt werden könnten, hätten lediglich indikativen Charakter, da die zur Sicherung des Velowegnetzes erforderlichen Massnahmen erst im Rahmen der Vorstudien festgelegt werden können und die endgültigen Kosten erst nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens bekannt sind. Anstelle grosser Ankündigungen bevorzugt der Staat einen pragmatischen Ansatz, bei dem die Suche nach konkreten, den tatsächlichen Bedürfnissen angepassten Lösungen im Vordergrund steht.

Wir hoffen, dass dieser Vernehmlassungsbericht und die am kantonalen Velowegnetz vorgenommenen Änderungen die Absichten des Staats verdeutlichen und auf die von den beteiligten Stellen vorgebrachten Punkte eingehen konnten.

Wir danken den Vernehmlassungsteilnehmenden für die Qualität und Relevanz ihrer Stellungnahmen, auf deren Grundlage mehrere Verbesserungen am Plan vorgenommen werden konnten.

Anhang

—

Übersicht über die Zuständigkeiten (Zusammenfassung des MobG)

Übersicht über die Zuständigkeiten (Zusammenfassung des MobG)

Planung, Bau, Signalisation und Instandhaltung des Velowegnetzes:

			Planung	Priorisierung	Erstellung MIP	Bau und Ausbau*	Finanzierung	Signalisierung	Unterhalt
Kanton	Kantonales Velowegnetz	Für den Veloverkehr reservierte Wege	Staat (Art. 42)	Staat über sein Bauprogramm (Art. 43)	Staat* (Art. 91 Abs. 1)	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)	Staat (Art. 171 Abs. 1 und 172 Abs. 1)	Staat* (Art. 66 Abs. 1)	Staat* (Art. 73 Abs. 1 und 74 Abs. 1)
	Bestehend aus: - Verbindungsvelowege - Stark befahrene Sammelvelowege (Art. 26 Abs. 2)	Gemeinsame Rad- und Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebiets					2/3 Staat 1/3 Gemeinde (Art. 172 Abs. 2)		
		Gemeinsame Rad- und Fusswege innerhalb des Siedlungsgebiets							
Gemeinden	Kommunales Velowegnetz Bestehend aus: - Mittel und wenig befahrene Sammelvelowege - Erschliessungswege (Art. 26 Abs. 3)	Kommunale Velowege	Gemeinde (Art. 44)	Gemeinde über ihr Erschliessungsprogramm (Art. 44)	Gemeinde (Art. 91 Abs. 3) (Plangenehmigung durch den Staat)		Gemeinde (Art. 171 Abs. 2)	Gemeinde (Art. 66 Abs. 2)	Gemeinde (Art. 73 Abs. 2 und 74 Abs. 2)

* 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).