



Kantonaler Richtplan Änderungen

Übersicht

		Seite
T 5	Thema "Velonetz" Text (T), Kapitel "Verkehr"	3
R 5	Thema "Velonetz" Bericht (B), Kapitel "Verkehr"	11
T 9	Thema "Velowandern" Text (T), Kapitel "Siedlung und Ausstattung"	13
R 9	Thema "Velowandern" Bericht (B), Kapitel "Siedlung und Ausstattung"	19
T 10	Thema "Mountainbike" Text (T), Kapitel "Siedlung und Ausstattung"	21
R 10	Thema "Mountainbike" Bericht (B), Kapitel "Siedlung und Ausstattung"	25

November 2013 – Vernehmlassungsunterlagen

Siehe auch:

Gesamtverkehrskonzept;
 Motorisierter Individualverkehr;
 Velowandern;
 Mountainbike

Betroffene Stellen

Koordinationsstelle:
 Amt für Mobilität

Gemeinden:

Gemeinden, die von der
 Planung des Radwegnetzes
 betroffen sind

Kantonale Stellen:
TBA, BRPA, **Kantonspolizei**

Andere Kantone:
 BE, NE, VD

Bund:
 ASTRA

Andere Stellen:
 FTV

1. PROBLEMSTELLUNG

Das Velo hat mehrere Vorzüge. Es ist ein umweltschonendes, leises und gesundes Fortbewegungsmittel. Es ist ausserdem ein wichtiger Träger eines nachhaltigen Tourismus.

Die topografischen Gegebenheiten sowie das Vorhandensein oder nicht von sicheren Verbindungen beeinflussen indessen die Zahl der potenziellen Velofahrerinnen und -fahrer. Die Velofahrerinnen und -fahrer sind einer Reihe von Nachteilen ausgesetzt (Witterungseinflüsse, geringer Schutz im Falle eines Zusammenpralls usw.); gleichzeitig ist dieses Fortbewegungsmittel aber auch mit verschiedenen Vorteilen verbunden, wie den geringen Kosten, die Möglichkeit, schneller im stockenden Verkehr voranzukommen, und den geringeren Parkierungsproblemen.

Es gibt zwei grosse Kategorien von Velobenutzerinnen und -benützern:

- Pendlerinnen und Pendler, oft in Verbindung mit Schule und Freizeitaktivitäten;
- Personen, die im Rahmen der sportlichen Betätigung, der Freizeit oder des Tourismus Rad fahren.

Beim Ausbau der Infrastrukturen muss in erster Linie die Sicherheit der Velo- und Motorradfahrenden gewährleistet werden.

2. GRUNDSÄTZE

ZIELE DER KANTONALEN POLITIK

- *Bedeutende Zunahme der Velofahrten, vor allem durch ein vermehrtes Umsteigen vom Auto aufs Velo, sei dies als alleiniges Verkehrsmittel oder in Kombination mit anderen.*
- *Gleichstellung des Velos mit den übrigen Verkehrsarten und Gestaltung eines attraktiven und sicheren Systems «Veloverkehr» im gesamten Kantonsgebiet.*
- *Reduktion der Strassenverkehrsunfälle mit Velobeteiligung auf dem Kantonsstrassennetz.*

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

- *Velofahrende sollen im ganzen Kanton attraktive und sichere Verbindungen vorfinden.*
- *Sie sind durchgehend und zusammenhängend geführt, untereinander vernetzt und zeichnen sich aus durch direkten, attraktiven Verlauf, hohe Sicherheit und hinreichenden Komfort.*
- *Kantonale Velorouten bilden das Rückgrat des Veloroutennetzes. Sie stellen die direkteste Verbindung her zwischen den Ortschaften und mit den Hauptverkehrsgeneratoren.*
- *Diese Verbindungen verlaufen in der Regel auf oder entlang der Kantonsstrassen und führen über andere Strassen, wenn sich diese besser eignen oder wenn die Führung auf der Kantonsstrasse keinen Sinn ergibt.*
- *Die Velorouten und -verbindungen der Regionen, Agglomerationen und Gemeinden ergänzen und verdichten das kantonale Netz auf der entsprechenden Stufe.*
- *An den wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird das Parkierangebot mit überwachten und sicheren Velostationen ergänzt.*

GRUNDSÄTZE ZUR KOORDINATION

- *Der Kanton arbeitet eng mit den Regionen, Agglomerationen, Gemeinden, Velo-Organisationen sowie den öffentlichen Transportunternehmen zusammen. Die Partner erfüllen die Aufgaben koordiniert und stufengerecht aufgrund klarer Verantwortlichkeiten.*
- *Die kommunalen und regionalen Radwegnetze werden mit dem kantonalen und den Netzen der Nachbarkantone koordiniert.*

3. AUFGABENVERTEILUNG

Der Staatsrat:

- *Setzt für die weitere Veloplanung und die Förderung des Veloverkehrs im Kanton Freiburg eine Koordinationskommission Velo ein, die sich aus den Ämtern und Fachstellen des Kantons sowie Vertretern der Regionen, Agglomerationen, Gemeinden und interessierten Organisationen zusammensetzt.*

Der Kanton:

- *Nimmt eine Vorbildfunktion wahr und schafft Anreize für die vermehrte Benützung des Velos im Alltag.*

Das Amt für Mobilität:

- *Verwaltet den Sachplan Velo und kontrolliert im Rahmen der Planungen die Umsetzung der im kantonalen Richtplan definierten Grundsätze sowie die Kohärenz der Radwegnetze mit dem kantonalen Netz.*
- *Begleitet die Arbeiten und die Realisierung der in der kantonalen Veloplanung vorgesehenen Elemente.*
- *Berät die Regionen und Gemeinden bei ihren Planungen und der Erstellung neuer Anlagen.*
- *Achtet bei der Erschliessung der Entwicklungsgebiete – insbesondere der strategischen Sektoren und der Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung – auf eine sichere, direkte und komfortable Erreichbarkeit mit dem Velo.*
- *Wirkt im Rahmen der Planungen und Bauprojekte darauf hin, dass im öffentlichen Raum und bei den öffentlichen Gebäuden und Anlagen genügend gut zugängliche und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.*
- *Bezeichnet die Bike+Ride-Standorte von kantonalen Bedeutung und unterstützt deren Realisierung.*
- *Schafft im Zusammenhang mit den Veloförderungsmaßnahmen die Voraussetzung für eine einvernehmliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, wobei der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der anderen Verkehrspartner im Vordergrund steht.*
- *Pflegt das Image des Velos als umweltfreundliches, günstiges, schnelles, modernes und gesundes Transportmittel.*
- *Fördert ergänzende Angebote, die zu einer stärkeren Benützung des Velos führen: Veloverleihsysteme, Velotransport, Integrierte Tarifverbünde und Mobilitätsmanagement in den Betrieben.*

Das Tiefbauamt:

- *Setzt im Rahmen seiner Projekte und in Zusammenarbeit mit dem MobA die in der kantonalen Veloplanung festgelegten Lösungen um.*

- *Verwirklicht die Massnahmen auf kantonalen Velorouten im Rahmen des Strassenbau- und -unterhaltsbudgets.*
- *Sorgt für einen velogerechten Unterhalt der Strassen bezüglich Reinigung, Belagsqualität und Schneeräumung.*
- *Koordiniert und stellt die **Strassensignalisation** sicher.*

Die Kantonspolizei:

- *Berücksichtigt bei Baustellen besonders die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer, da diese von Umleitungen, Engstellen und Belagsunebenheiten besonders betroffen sind.*
- *Unterstützt mit Verkehrsunterricht in den Schulen die Eltern dabei, die Schülerinnen, Schüler und Jugendliche zu sicheren Velofahrenden und verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmenden auszubilden.*
- *Verbessert mit Sensibilisierungskampagnen die Akzeptanz und Rücksichtnahme zwischen den Velofahrenden und den anderen Verkehrsteilnehmenden.*

Die Regionen:

- *Schaffen im Zusammenhang mit den Veloförderungsmassnahmen die Voraussetzung für eine einvernehmliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, wobei der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der anderen Verkehrspartner im Vordergrund steht.*
- *Planen ihr jeweiliges Velonetz im Rahmen der regionalen Richtpläne.*
- *Achten bei der Erschliessung von Entwicklungsgebieten (Verdichtung, Umnutzung, Entwicklungsschwerpunkte, neue Bauzonen) auf eine sichere, direkte und komfortable Erreichbarkeit mit dem Velo.*
- *Berücksichtigen bei der Planung der P+R-Anlagen die Parkierungsbedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer.*
- *Wirken im Rahmen der Planungen darauf hin, dass im öffentlichen Raum und bei den öffentlichen Gebäuden und Anlagen genügend gut zugängliche und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.*
- *Fördern ergänzende Angebote, die zu einer stärkeren Benützung des Velos führen.*
- *Nehmen eine Vorbildfunktion wahr und schaffen Anreize für die vermehrte Benützung des Velos im Alltag.*

Die Gemeinden:

- *Schaffen im Zusammenhang mit den Veloförderungsmassnahmen die Voraussetzung für eine einvernehmliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, wobei der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der anderen Verkehrspartner im Vordergrund steht.*
- *Planen ihr jeweiliges Velonetz im Rahmen der kommunalen Richtpläne.*
- *Achten bei der Erschliessung von Entwicklungsgebieten (Verdichtung, Umnutzung, Entwicklungsschwerpunkte, neue Bauzonen) auf eine sichere, direkte und komfortable Erreichbarkeit mit dem Velo.*
- *Wirken, im Rahmen der Planungen und Bauprojekte, darauf hin, dass im öffentlichen Raum und bei den öffentlichen Gebäuden und Anlagen genügend gut zugängliche und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.*

- *Fördern ergänzende Angebote, die zu einer stärkeren Benützung des Velos führen.*
- *Nehmen eine Vorbildfunktion wahr und schaffen Anreize für die vermehrte Benützung des Velos im Alltag.*

Die Nachbarkantone:

- *Informieren sich gegenseitig über ihr Radwegnetz und sorgen für die Koordination der interkantonalen Routen.*

4. UMSETZUNG

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Sachplan Velo

Der Sachplan Velo ist die konkrete Umsetzung der kantonalen Veloplanung.

Er bezeichnet die kantonalen Velorouten sowie die kommunalen Velorouten von kantonalen Bedeutung, die zusammen das kantonale Netz bilden. Dabei stützt er sich namentlich auf die Richtpläne der Regionen und Agglomerationen.

Er besteht aus dem Leitbild Velo, dem Plan «Hierarchie kantonales Velonetz», dem Plan «Kantonale Velonetzplanung», der die Detailblätter und Strassenausbaugrundlagen umfasst, sowie dem erläuternden Bericht.

Der Plan «Hierarchie kantonales Velonetz» ist die Grundlage für die Bestimmung der Prioritäten bei den zu verwirklichenden Veloeinrichtungen.

Der Plan «Kantonale Velonetzplanung» dient als Grundlage für die Planung der Veloeinrichtungen und die Detailstudien, die bei Strassenprojekten oder Unterhaltsarbeiten verwirklicht werden sollen.

Regionale Studien

Die Regionen müssen in **ihrer Planung** die Definition des kantonalen Velonetzes integrieren und eventuell bestehende lokale Netze **berücksichtigen**.

Ortsplanung

Die innerhalb der Ortschaften gelegenen Radnetze müssen Gegenstand einer kommunalen Radwegplanung sein. Die Informationen über die Veloplanung sind im **kommunalen** Richtplan enthalten.

Die kommunale Radwegplanung achtet darauf, dass – insbesondere in der Nähe der wichtigsten verkehrserzeugenden Anlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – genügend Abstellplätze für Velos bereitgestellt werden.

Das Gemeindebaureglement legt für Bauten und Einrichtungen die zu erstellende Anzahl Veloparkplätze und die qualitativen Anforderungen fest. Es bezieht sich dabei auf die einschlägigen Normen und Richtlinien.

VERFAHREN FÜR DIE REALISIERUNG EINES PROJEKTES

Bei jedem Neu-, Aus- oder Umbau von Strassen werden mögliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs mitberücksichtigt und gegebenenfalls realisiert.



Die *Veloanlagen* unterliegen dem unter Artikel 37 des Strassengesetzes festgelegten Verfahren.

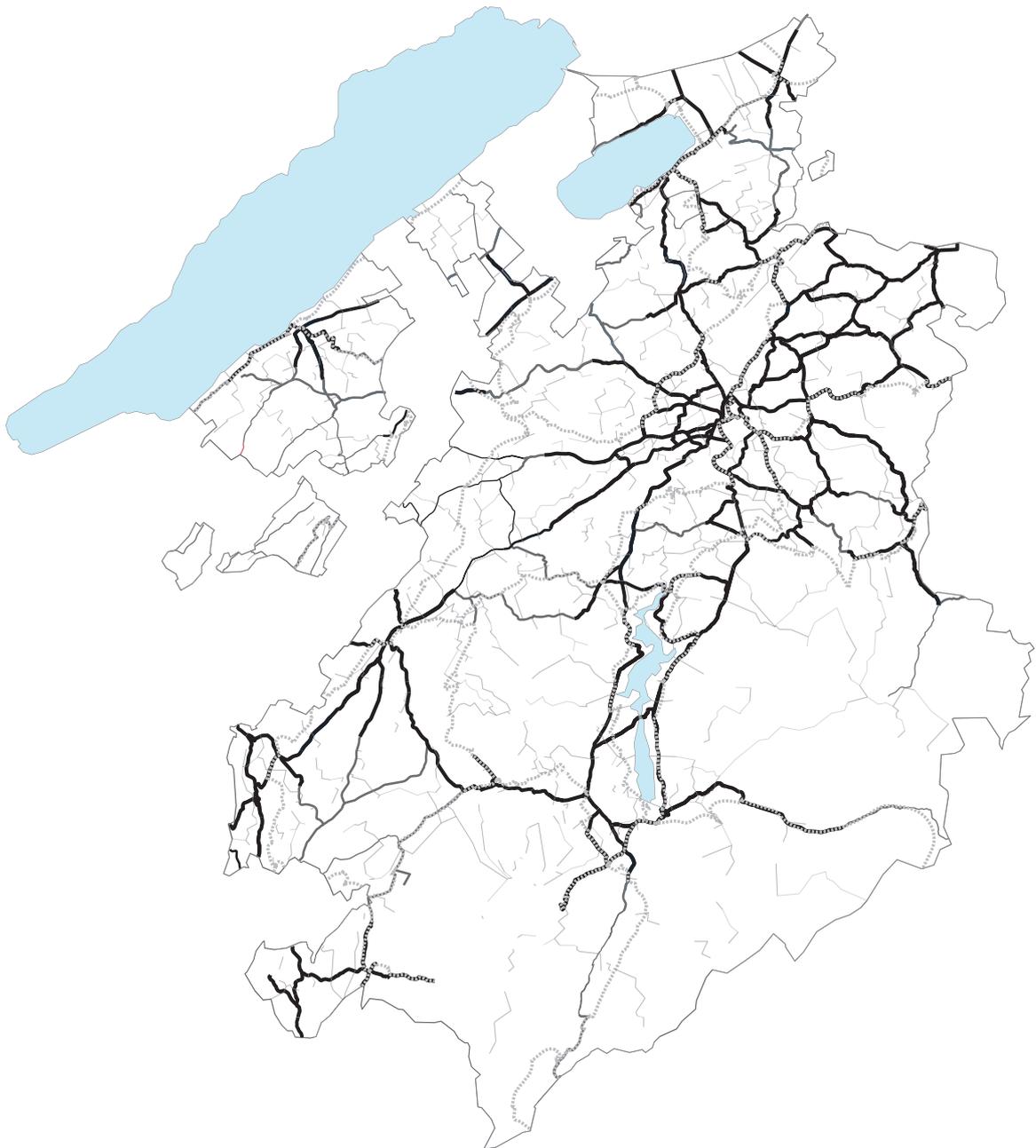
Die allgemeine Strassensignalisation gilt auch für den Veloverkehr; im Prinzip kommen keine gesonderten Velo-Wegweiser zur Anwendung.

5. BIBLIOGRAPHISCHE HINWEISE

- *Sachplan Velo, Amt für Mobilität, August 2013.*



Kantonales Wegnetz



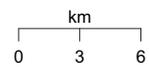
Legende

Hierarchie kantonales Velonetz

-  Hierarchiestufe 1
-  Hierarchiestufe 2
-  Hierarchiestufe 3

Velowanderwegnetz

-  Nationale und regionale Velowanderwegen (SchweizMobil)



Source:
GEOSTAT, SuisseMobile, swisstopo

Mitwirkende Stellen

MobA und BRPA

Rechtlicher Rahmen

Neue eidgenössische oder kantonale Gesetzesgrundlage seit dem alten kantonalen Richtplan

Verwaltungspraxis

Neue Ziele der kantonalen Politik

Neue Grundsätze und Massnahmen für die Umsetzung

Keine kantonale Studie erforderlich

Neue Auswirkungen auf die Ortsplanung

Neue Aufgabenverteilung

1. PROBLEMSTELLUNG

Abhängig von den Bedürfnissen der Benutzer werden drei Arten von Radwegnetzen unterschieden:

- das **Alltags**velonetz (**Arbeit, Schule, Einkäufe**);
- das Velowandernetz (**Freizeit** und Tourismus);
- Die MTB-Strecken (Mountainbike).

Dieser Teil des Richtplans befasst sich nur mit dem Alltagsvelonetz.

2. GRUNDSÄTZE

ZIELE DER KANTONALEN POLITIK

Das Leitbild Velo wurde am 6. Juni 2011 vom Staatsrat verabschiedet. Mit dem Leitbild Velo verdeutlicht der Staatsrat die Grundsatzbeschlüsse zugunsten einer nachhaltigen Mobilität und legt fest, wie die Vorgaben im Bereich des Veloverkehrs umgesetzt werden sollen. Er schafft damit die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine gezielte und koordinierte Veloförderung sowie Impulse zur Ausnützung des bestehenden Handlungsspielraumes.

Das Ziel soll vor allem mit baulichen, gestalterischen und organisatorischen Verbesserungen des Strassenraumes erreicht werden. Begleitend sollen die Massnahmen und deren Gebrauch der Bevölkerung kommuniziert werden.

Der Kanton nimmt seinen Informationsauftrag wahr und informiert die Öffentlichkeit aktiv über die Vorteile des Velofahrens und die Aktivitäten der Veloförderung.

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

Es soll überall im Kanton Velo gefahren werden, nicht nur in den dicht besiedelten städtischen Gebieten. Die Qualität des Velonetzes hat einen direkten Einfluss auf dessen Nutzung. Das Velo wird grundsätzlich auf vorhandenen Verkehrsflächen geführt. Die Flächen sind so zu gestalten, dass auch Velos darauf Platz haben und sicher fahren können (Koexistenz auf Mischverkehrsflächen). Es ist eine Verkehrskultur anzustreben, die geprägt ist von gegenseitigem Respekt und von Rücksichtnahme, Toleranz und Fairness unter den Verkehrsteilnehmenden.

Velo-Wegweiser kommen nur zur Anwendung, wenn der Veloverkehr anders geführt ist als der übrige Verkehr, oder wenn mit der üblichen Signalisation die Velofahrenden ungenügend klar gelenkt werden können. Die Markierung verdeutlicht die erwünschte Führung der Verkehrsteilnehmenden auf den Verkehrsflächen.

Mehr Sicherheit heisst nicht automatisch mehr Kosten. Die Massnahmen sollen möglichst im Rahmen der laufenden Strassenprojekte und der üblichen Aufgaben der kantonalen Dienststellen erfolgen.

Der Plan «Hierarchie kantonales Velonetz» legt auf kantonalen Ebene das in Abhängigkeit vom Fahrradpotenzial und vom Vorhandensein von Freizeitveloverbindungen eingeteilte Alltagsvelonetz dar.

Hierarchiestufe des Alltagsnetz	Alltagsnetz - nach Potenzialklassen		
	hohes Potenzial	mittleres Potenzial	geringes Potenzial
	Hierarchie- stufe 1	Hierarchie- stufe 2	Hierarchie- stufe 3
Hierarchiestufe des Alltagsnetz bei übertragener Velowanderoute	(national oder regionale) Velowanderoute vorhanden		
	Hierarchie- stufe 1	Hierarchie- stufe 1	Hierarchie- stufe 2

Der Plan «Kantonale Velonetzplanung» verdeutlicht auf kantonaler Ebene die Abschnitte, die einer Massnahme bedürfen, aber auch jene, die a priori velotauglich sind.

Die kantonale Zweiradplanung enthält keinen Zeitplan für ihre Realisierung. Dieser muss auch Kriterien wie den baulichen Strassenzustand, das Ausbauprogramm des Strassennetzes, die Fertigstellung oder Ergänzung von bestehenden Strecken, die Finanzierungsmöglichkeiten usw. berücksichtigen.

Die Detailblätter ergänzen den Plan «Kantonale Velonetzplanung» und geben für die analysierten Achsen und Abschnitte Auskunft über die Eigenschaften des Abschnitts, die allfälligen Probleme aus Sicht der Velofahrerinnen und -fahrer und die vorgeschlagenen Lösungsansätze.

In diesem Anhang des Sachplans Velo werden in nicht abschliessender Weise die empfohlenen Strassenausbaustandards für die Umsetzung der kantonalen Velonetzplanung vorgestellt.

An Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie nach Möglichkeit im öffentlichen Raum bzw. bei den öffentlichen Gebäuden und Anlagen müssen in ausreichender Zahl gut zugängliche und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

Ergänzende Angebote, die Anreize für die vermehrte Benützung des Velos schaffen, sind:

- ein kundenfreundlicher Velotransport im öffentlichen Verkehr, namentlich bei Verbindungen mit grösseren Höhendifferenzen und entlang von Velowanderrouen, wobei die infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten der Verkehrsbetriebe vorbehalten bleiben;
- automatische Veloverleihsysteme, die sich durch eine einfache Bedienung und ein dichtes Netz mit Stationen auszeichnen, als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr;
- Velodienstleistungen wie Velotransport oder Veloverleih, die in den Tarifverbund des öffentlichen Verkehrs integriert sind und so die kombinierte Mobilität fördern;
- Mobilitätspläne in den Betrieben, um die Benützung des Velos zu fördern.



Siehe auch:

Touristische
Entwicklungsschwerpunkte;
Mountainbike;
Velonetz

Betroffene Stellen:

Koordinationsstelle:
Amt für Mobilität

Gemeinden:

Alle

Kantonale Stellen:
TBA, Kantonspolizei

Andere Kantone:
BE, NE, VD

Bund:
BUWAL, BAV, ARE, ASTRA

Andere Stellen:
FTV, Stiftung *SchweizMobil*,
Regionalverbände

1. PROBLEMSTELLUNG

Das Velowandern als Freizeit- und Feriengestaltung trägt zur regionalen Wirtschaft und zum Tourismus bei und fördert die Gesundheit. Die Qualität und Vielfalt des Velowandernetzes sind wichtige Elemente für die Stärkung des Tourismus.

Die von der Stiftung *SchweizMobil* (vorher «Veloland Schweiz») geplanten und realisierten neun **nationalen** Radwanderrouten – drei von ihnen durchqueren das Kantonsgebiet – haben den Freiburger Tourismusverband bewogen, innerkantonale Verbindungen zwischen diesen nationalen Routen und den kantonalen Tourismuspolen sowie Verbindungen zu grenznahen Waadtländer und Berner Tourismusorten zu schaffen oder zu erneuern.

Seit seiner Eröffnung Ende 1998 hat sich das freiburgische Velowandernetz **vergrössert und zählt heute rund 520 km markierte nationale oder regionale Routen**. Es bietet den Radwandern die Möglichkeit, einzelne Strecken zu einer Rundfahrt zu verbinden. Obwohl sich das freiburgische Velowandernetz hauptsächlich aus Strassen mit schwachem Autoverkehr zusammensetzt, verlaufen gewisse Abschnitte auch auf Hauptstrassen.

2. GRUNDSÄTZE

ZIELE DER KANTONALEN POLITIK

- *Förderung des Velowandern und Mountainbikings auf dem kantonalen Gebiet, zusammen mit den Partnern und im Rahmen der kantonalen Politik für eine nachhaltige Entwicklung.*
- *Erhaltung eines zusammenhängenden, sicheren und attraktiven kantonalen Velowandernetzes und laufende Verbesserung dieses Netzes.*
- *Hilfestellung bei der Planung und Realisierung von lokalen Routen.*

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

- *Das gesamte Routennetz ist so zu planen und zu gestalten, dass es für alle Benutzer attraktiv ist und sich gut vermarkten lässt.*
- *Die nationalen und regionalen Routen der Stiftung SchweizMobil, die Bestandteil des kantonalen Velowandernetzes sind, werden berücksichtigt.*
- *Die Velowanderrouten verbinden die Regionen und Kantonsteile miteinander und erschliessen die touristischen Zentren.*
- *Die Velowanderrouten sichern die Anschlüsse an die Netze der Nachbarkantone und sind mit den wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in geeigneter Weise verknüpft.*
- *Die Velorouten und -verbindungen der Regionen, Agglomerationen und Gemeinden ergänzen und verdichten das kantonale Netz auf der entsprechenden Stufe.*
- *Die lokalen Ergänzungsrouten und Rundstrecken können in ihrem Gebiet die übergeordneten Routennetze verfeinern oder eigenständige Freizeitangebote bilden.*
- *Bei der Routenwahl wird die mögliche Nutzung verkehrsarmer Wege wie der im Rahmen von Bodenverbesserungen erstellten Wege geprüft.*

- *Freizeitrouten werden durchgehend und einheitlich signalisiert. Deren Signalisation wird regelmässig kontrolliert und unterhalten.*
- *Als Orientierungshilfe sind die Strecken mit Informationsständen ausgestattet.*

GRUNDSÄTZE ZUR KOORDINATION

- *Bei der Planung einer Velowanderroute werden die möglichen Synergien mit dem kantonalen Alltagsvelonetz, dem kantonalen Velowandernetz und den Velonetzen der Nachbarkantone berücksichtigt.*

3. AUFGABENVERTEILUNG

Das Amt für Mobilität:

- *Verwaltet den Sachplan Velo und kontrolliert im Rahmen der Planungen die Umsetzung der im kantonalen Richtplan definierten Grundsätze sowie die Kohärenz der Velowanderrouten mit dem kantonalen Netz.*
- *Sichert in Zusammenarbeit mit dem FTV die Koordination mit den betroffenen Gemeinden bei der Planung einer Radwegroute.*
- *Verwirklicht, kontrolliert und unterhält in Zusammenarbeit mit dem TBA die Markierung des nationalen und regionalen Velowandernetzes.*
- *Verlangt von den Partnern unter Berücksichtigung ihrer infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten, dass sie einen kundenfreundlichen Velotransport anbieten, vor allem bei Verbindungen mit grösseren Höhendifferenzen und entlang von Velowanderrouten.*

Das Tiefbauamt:

- *Erteilt die Bewilligungen betreffend die Strassensignalisation.*

Die Kantonspolizei:

- *Berücksichtigt bei Baustellen besonders die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer, da diese von Umleitungen, Engstellen und Belagsunebenheiten besonders betroffen sind.*

Die Regionen:

- *Können in Zusammenarbeit mit dem **MobA** und dem FTV Radwanderwegrouten planen und markieren.*

Die Gemeinden:

- *Können in Zusammenarbeit mit dem **MobA** und dem FTV Velowanderrouten planen und markieren.*

Die Nachbarkantone:

- *Informieren sich gegenseitig über ihr Velowandernetz und sorgen für die Koordination der interkantonalen Routen.*

Der Freiburger Tourismusverband:

- *Informiert die Gesuchsteller, die eine Velowanderroute erstellen wollen, über die zu beachtenden Grundsätze.*
- *Überwacht **in Zusammenarbeit mit dem MobA die Planung, Markierung und den Unterhalt der Velowanderrouten.***



Die Verkehrsvereine:

- Arbeiten je nach den örtlichen Bedingungen mit den Gemeinden für die Markierung und den Unterhalt des Velowanderrouten zusammen.

Die Gesuchsteller:

- Müssen für die Realisierung einer Velowanderroute die Planungsstudien und **baulichen Massnahmen** durchführen sowie die Markierung vornehmen und den Unterhalt sicherstellen.
- Nehmen Kontakt auf zu allen Eigentümern der benützten Wege, um die Durchgangsrechte zu erlangen, und mit den Eigentümern der Grundstücke, auf denen sie Markierungen anzubringen wünschen.

4. UMSETZUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

Der Kanton erstellt Richtlinien für die Planung, Realisierung, Markierung, Finanzierung und den Unterhalt der Velowanderrouten.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Sachplan Velo

Der Sachplan Velo ist die konkrete Umsetzung der kantonalen Veloplanung.

Er besteht aus dem Leitbild Velo, dem Plan «Hierarchie kantonales Velonetz», dem Plan «Kantonale Velonetzplanung», der die Detailblätter und Strassenausbaugrundlagen umfasst, sowie dem erläuternden Bericht.

Er legt das kantonale Freizeitvelonetz fest.

Regionale Studien

Die Streckenführung des kantonalen Velowandernetzes muss auf der Karte des regionalen Richtplans eingetragen sein.

Ortsplanung

Die Streckenführung des nationalen und kantonalen Velowandernetzes muss auf der Karte des **Gemeinderichtplans** eingetragen sein.

Dasselbe gilt für die auf dem Gemeindegebiet bestehenden und geplanten Velowanderrouten von lokalem Interesse.

VERFAHREN FÜR DIE REALISIERUNG EINES PROJEKTES

- *Vor der Planung oder Markierung einer Velowanderroute erkundigt sich der Gesuchsteller beim FTV, der das MobA und die betroffenen Ämter konsultiert.*
- Erfordert die Realisierung einer **geplante** Route bauliche Massnahmen **auf einer Gemeinde- oder Kantonsstrasse**, erkundigt sich der Gesuchsteller beim MobA über das durchzuführende Verfahren.
- Bauliche Massnahmen für Velowanderabschnitte können gegebenenfalls mittels Ausführungspläne vorgesehen werden, die zu diesem Zweck erstellt werden.



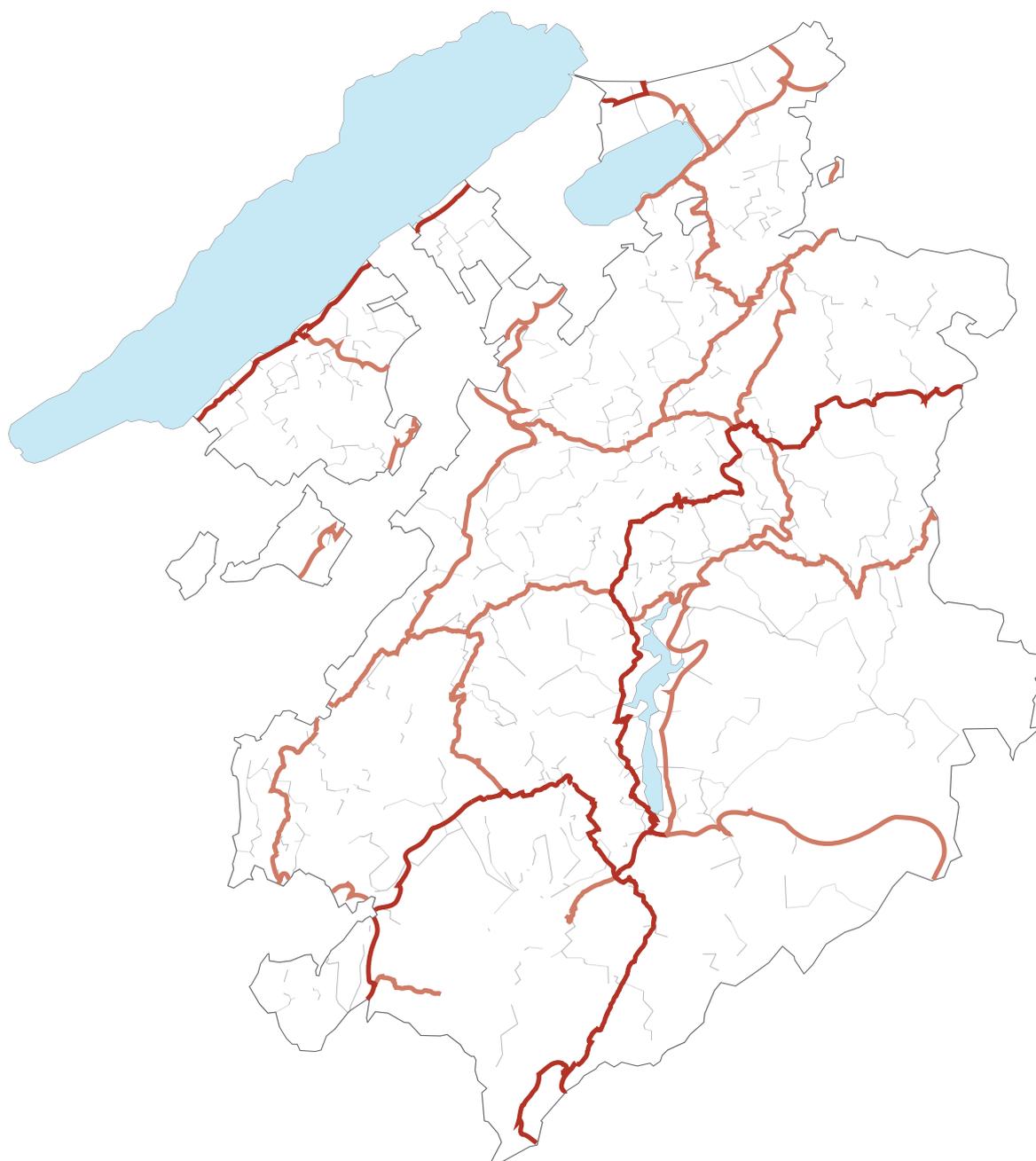
- Der Gesuchsteller erkundigt sich beim MobA über die Vorschriften, die **bei der Markierung** zu beachten sind.
- Die Markierung der Route wird vom Gesuchsteller und **auf seine Kosten** durchgeführt.

5. BIBLIOGRAPHISCHE HINWEISE

- *Sachplan Velo, Amt für Mobilität, August 2013.*



Radwandernetz



Legende

Velowanderwegnetz

 Nationale Velowanderrouten (SchweizMobil)

 Regionale Velowanderrouten (SchweizMobil)

0 3 6
km
Source:
GEOSTAT, SuisseMobile, swisstopo



Mitwirkende Stellen

MobA, FTV und BRPA

1. PROBLEMSTELLUNG

In diesem Thema werden im Wesentlichen die Ziele und Grundsätze für das Velowandern *gemäss Leitbild Velo, das den ersten Teil des Sachplan Velo bildet, übernommen.*

4. PROBLEMSTELLUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

Mit den Richtlinien für Velowanderrouten zuhanden der Gesuchsteller sollen die Verfahren für die Schaffung neuer Routen geklärt und die Mindestanforderungen festgelegt werden, um die Qualität und Homogenität der Markierung auf kantonaler Ebene zu gewährleisten.

Für die Ausarbeitung dieser Richtlinien wird das MobA eine Arbeitsgruppe mit den betroffenen Dienststellen und dem FTV bilden.

Rechtlicher Rahmen

Unveränderte eidgenössische oder kantonale Gesetzesgrundlage seit dem alten kantonalen Richtplan

Verwaltungspraxis

Neue Ziele der kantonalen Politik

Neue Grundsätze und Massnahmen für die Umsetzung

Kantonale Studie erforderlich

Keine neue Auswirkungen auf die Ortsplanung

Neue Aufgabenverteilung



Siehe auch:

Wanderwege;
Velowandern;
Reitsport;
Velonetz;
Umsetzung der Bundesinventare

1. PROBLEMSTELLUNG

Das Mountainbike (MTB) hat sich als Fortbewegungsmittel im Freizeitbereich immer mehr durchgesetzt. Die Suche der Mountainbiker nach attraktiven und sicheren Routen bewog Sportklubs, Verkehrsvereine und gewisse Privatpersonen, MTB-Strecken einzurichten.

Gegenwärtig werden diese MTB-Strecken im Allgemeinen auf kommunaler oder interkommunaler Ebene errichtet; weitergehende Netzbildungen sind selten. Durch den Kanton Freiburg führt nur eine von der Stiftung SchweizMobil erfasste nationale MTB-Route. Die Errichtung von **regionalen und interregionalen MTB-Strecken** mit einer einheitlichen Markierung kann eine attraktive Ergänzung des kantonalen Tourismus- und Freizeitangebots sein.

Der MTB-Sport schafft unweigerlich gewisse Konflikte mit den Eigentümern und den übrigen Benützern der befahrenen Wege. Auf Wanderwegen oder -pfaden kann es zu Schwierigkeiten mit Wanderern kommen. Die häufige Benützung von Routen kann auf bestimmten Abschnitten zu erheblichen Beschädigungen führen. Da das Mountainbiking zudem häufig in ökologisch empfindlichen Gebieten ausgeübt wird, können Abkürzungen, die entlang der MTB-Strecken benützt werden, zu Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt führen oder die Bodenerosion fördern.

2. GRUNDSÄTZE

ZIELE DER KANTONALEN POLITIK

- Förderung einer regionalen und interregionalen Planung der MTB-Strecken.
- ***Hilfestellung bei der Planung und Realisierung von lokalen Routen.***
- Förderung des Anlegens von zusammenhängenden, sicheren und attraktiven MTB-Strecken ***und laufende Verbesserung dieses Streckens.***
- Sorge für die Erhaltung der Wege, die für MTB-Strecken benützt werden.

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

- ***Die nationalen und regionalen Routen der Stiftung SchweizMobil, die Bestandteil des kantonalen Velowandernetzes sind, werden berücksichtigt.***
- Die Ausgangsorte für MTB-Strecken sind so planen, dass sie Parkplätze aufweisen und durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind.
- Ergreifen von Gestaltungs- und Informationsmassnahmen, wenn die MTB-Strecke an einem geschützten Biotop entlangführt oder dieses durchquert.
- Vermeidung der Schutzzonen und der Gebiete, in denen störungsempfindliche Tiere leben.
- ***MTB-Strecken werden durchgehend und einheitlich signalisiert. Deren Signalisation wird regelmässig kontrolliert und unterhalten.***
- ***Als Orientierungshilfe sind die Strecken mit Informationsständen ausgestattet.***

Betroffene Stellen:

Koordinationsstelle:
Amt für Mobilität

Gemeinden:

Alle

Kantonale Stellen:
TBA

Andere Kantone:
BE, NE, VD

Bund:
ARE, BUWAL, BAV

Andere Stellen:
FTV, Regionalverbände

GRUNDSÄTZE ZUR KOORDINATION

- *Bei der Planung einer MTB-Route* werden die möglichen Synergien mit dem kantonalen **Alltagsvelonetz**, dem kantonalen Velowandernetz, den Reit- und **Wanderwegen und den Velonetzen der Nachbarkantone** berücksichtigt.

3. AUFGABENVERTEILUNG

Das Amt für Mobilität:

- *Verwaltet den Sachplan Velo und kontrolliert im Rahmen der Planungen die Umsetzung der im kantonalen Richtplan definierten Grundsätze sowie die Kohärenz der MTB-Routen mit dem kantonalen Netz.*
- *Sichert in Zusammenarbeit mit dem FTV die Koordination mit den betroffenen Gemeinden bei der Planung einer MTB-Strecke.*
- *Verlangt von den Partnern unter Berücksichtigung ihrer infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten, dass sie einen kundenfreundlichen Velotransport anbieten, vor allem bei Verbindungen mit grösseren Höhendifferenzen und entlang von Velowanderrouten.*

Das Tiefbauamt:

- Erteilt die Bewilligungen betreffend die Strassensignalisation.

Die Regionen:

- Können in Zusammenarbeit mit dem **MobA** und dem FTV MTB-Strecken planen und markieren.

Die Gemeinden:

- Können in Zusammenarbeit mit dem **MobA** und dem FTV MTB-Strecken planen und markieren.

Die Nachbarkantone:

- Informieren sich gegenseitig über ihre MTB-Strecken und sorgen für die Koordination eventueller interkantonalen Routen.

Der Freiburger Tourismusverband:

- Informiert die Gesuchsteller, die eine MTB-Route erstellen wollen, über die zu beachtenden Grundsätze.
- Überwacht **in Zusammenarbeit mit dem MobA** Planung, Bau, Markierung und Unterhalt der MTB-Routen;

Die Verkehrsvereine:

- Arbeiten je nach den örtlichen Bedingungen mit den Gemeinden für die Markierung und den Unterhalt des MTB-Routennetzes zusammen.

Die Gesuchsteller:

- Müssen für die Realisierung einer MTB-Strecke die Planungsstudien und **baulichen Massnahmen** durchführen, sowie die Markierung vornehmen und den Unterhalt sicherstellen.
- Nehmen Kontakt auf zu allen Eigentümern der benützten Wege, um die Durchgangsrechte zu erlangen, und mit den Eigentümern der Grundstücke, auf denen sie Markierungen anzubringen wünschen.



4. UMSETZUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

- *Der Kanton erstellt* Richtlinien für die Planung, Realisierung, Markierung, Finanzierung und den Unterhalt der MTB-Strecken.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Sachplan Velo

Der Sachplan Velo ist die konkrete Umsetzung der kantonalen Veloplanung.

Er besteht aus dem Leitbild Velo, dem Plan «Hierarchie kantonales Velonetz», dem Plan «Kantonale Velonetzplanung», der die Detailblätter und Strassenausbaugrundlagen umfasst, sowie dem erläuternden Bericht.

Regionale Studien

Die Streckenführung der MTB-Strecken muss auf der Karte des regionalen Richtplans eingetragen werden.

Ortsplanung

Die Streckenführung der MTB-Strecken muss auf der Karte des **Gemeinderichtplans** eingetragen werden.

Bei der Realisierung von MTB-Routen auf Gemeindegebiet muss der **Gemeinderichtplan** abgeändert werden, um die Streckenführung der MTB-Strecken zu integrieren.

Die Gemeinden prüfen, ob Planungsmassnahmen notwendig sind, um die räumliche Abstimmung mit andern Tätigkeiten sicherzustellen.

VERFAHREN FÜR DIE REALISIERUNG EINES PROJEKTES

- *Vor der Planung und Markierung einer MTB-Route erkundigt sich der Gesuchsteller beim FTV, der das MobA und die betroffenen Ämter konsultiert.*
- Erfordert die Realisierung einer **geplante** Route bauliche Massnahmen, erkundigt sich der Gesuchsteller beim **MobA** über das durchzuführende Verfahren.
- Bauliche Massnahmen für MTB-Strecken können gegebenenfalls mittels Ausführungspläne vorgesehen werden, die zu diesem Zweck erstellt werden.
- Die Markierung der Route wird vom Gesuchsteller und auf seine Kosten durchgeführt.

5. BIBLIOGRAPHISCHE HINWEISE

- *Sachplan Velo, Amt für Mobilität, August 2013.*



Mitwirkende Stellen

MobA, FTV und BRPA

1. PROBLEMSTELLUNG

In diesem Thema werden im Wesentlichen die Ziele und Grundsätze für das Mountainbiken gemäss Leitbild Velo, das den ersten Teil des Sachplan Velo bildet, übernommen.

2. GRUNDSÄTZE

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

Das Mountainbiken wird in der Regel in der Natur ausgeübt, namentlich auf Wegen und Pfaden, die auch von anderen benutzt werden (Wanderer, Reiter usw.). Deshalb müssen die möglichen Auswirkungen dieser Betätigung auf die Natur (Fauna, Flora usw.) und die möglichen Konflikte mit den anderen Benutzerinnen und Benützern berücksichtigt werden. Somit können verschiedene Dienststellen (WaldA, LwA, BNS) betroffen sein.

4. UMSETZUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

Mit den Richtlinien für MTB-Strecken zuhanden der Gesuchsteller sollen die Verfahren für die Schaffung neuer Strecken geklärt und die Mindestanforderungen festgelegt werden, um die Qualität und Homogenität der Strecken auf kantonaler Ebene zu gewährleisten.

Für die Ausarbeitung dieser Richtlinien wird das MobA eine Arbeitsgruppe mit den betroffenen Dienststellen (WaldA, LwA, BNS usw.) und dem FTV bilden.

Rechtlicher Rahmen

Unveränderte eidgenössische oder kantonale Gesetzesgrundlage seit dem alten kantonalen Richtplan

Verwaltungspraxis

Neue Ziele der kantonalen Politik

Neue Grundsätze und Massnahmen für die Umsetzung

Kantonale Studie erforderlich

Keine neue Auswirkungen auf die Ortsplanung

Neue Aufgabenverteilung

