

Wegleitung kommunale Velowegnetzplanung



Inhaltsverzeichnis

1	Ziel der Wegleitung
2	Velowegnetzpläne nach Wegzweck und Zuständigkeit
2.1	Unterteilung der Netze und Abgrenzung
2.2	Kantonale und kommunale Velowegnetzpläne
2.3	Ziele der kommunalen Velowegnetzplanung
3	Velowegnetz Alltag
3.1	Netzaufbau
3.2	Kommunaler Velowegnetzplan Alltag
4	Velowegnetz Freizeit
4.1	Netzaufbau
4.2	Velowandern
4.3	Mountainbike
4.4	Mountainbike-Infrastruktur
4.5	Kommunaler Velowegnetzplan Freizeit
5	Vorgehen Velowegnetzplanung
5.1	Zuständigkeiten Gemeinden und Kanton
5.2	Verfahren
6	Umsetzung
6.1	Zuständigkeit Strassenträger
6.2	Mitfinanzierung
6.3	Signalisation
6.4	Fristen
7	Datenabgabe
8	Literatur- und Quellenangaben

Herausgeber

3	Tiefbauamt Kanton Schwyz
6	Fachstelle Langsamverkehr
6	Postfach 1251
7	6431 Schwyz
7	Telefon 041 819 25 15
8	E-Mail velo@sz.ch
8	Internet www.sz.ch
9	Juni 2025

12 Bearbeitung

12	Remy Frommenwiler
13	Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Schwyz
13	Maurus Köchli
16	Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton Schwyz
17	Marco Starkermann
17	Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
17	Melanie Hauser
17	Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
18	Oliver Maier
18	Metron Verkehrsplanung AG, Brugg (Illustrationen)
18	Adrian Stäuble
19	BikerNetzwerk AG, Unterterzen

19 Fotos und Abbildungen

Fachstelle Langsamverkehr

Abbildung 11: Stoos-Muotatal Tourismus GmbH

Abbildung 14: SchweizMobil

1 Ziel der Wegleitung



Velofahren ist gesund und schont die Umwelt

Velofahren hat zahlreiche positive Auswirkungen auf das physische und psychische Wohlbefinden und macht Freude. Es ist eine umweltfreundliche Fortbewegungsart. Velofahren ist platzsparend, leise und verursacht keine Emissionen. Das Velofahren führt zu einer Entlastung vom motorisierten Verkehr und kann somit zur Erhöhung der Lebensqualität in Siedlungsgebieten beitragen.

Das Velofahren in der Freizeit ist etablierter und wichtiger Bestandteil zur Förderung der Gesundheit und des nachhaltigen Tourismus. Und auch im Alltagsverkehr, z. B. für die Bewältigung von Pendlerstrecken, kommt dem Velo eine immer grössere Bedeutung zu.



Die Velowegnetzplanung als Grundstein

Mit der Velowegnetzplanung wird der Grundstein für ein zusammenhängendes Netz mit durchgehenden Verbindungen gelegt. Entsprechend wichtig ist es, dass die Netzplanung sorgfältig angegangen wird und zwischen Kanton und Gemeinden koordiniert erfolgt.

Velowegnetzplanung als Chance

Die Velowegnetzplanung kann dazu dienen, in einem koordinierten Prozess die Anliegen der Velofahrer mit denen der betroffenen Grundeigentümer und weiteren Beteiligten abzugleichen. Besonders ausserhalb des Siedlungsraums kann es zielführend sein, die unterschiedlichen und sich teilweise widersprechenden Ansprüche auf eine gemeinsame Basis zu stellen. Durch eine adäquate Mitwirkung der Betroffenen bietet sich die Chance einer möglichst breit abgestützten Planungsgrundlage.

Der gesetzliche Auftrag

Seit dem 1. Januar 2023 ist das **Bundesgesetz über Velowege** (Veloweggesetz, SR 705) in Kraft. Die Kantone werden zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet. Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit inkl. Mountainbike sind in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten und periodisch zu überprüfen. Im Veloweggesetz sind für die Planung von Velowegnetzen folgende Grundsätze festgelegt:

- zusammenhängend;
- direkt;
- attraktiv;
- sicher und homogen.

Das **kantonale Gesetz über Velowege** (KVWG, SRSZ 444.100) ist per 1. Februar 2024 in Kraft getreten und setzt das Bundesgesetz auf kantonaler Ebene um. In der kantonalen Anschlussgesetzgebung ist das Vorgehen für die Planung und Umsetzung der Velowegnetze beschrieben, es werden Zuständigkeiten definiert und die Finanzierung der Velowege geregelt.

Die Wegleitung als Hilfestellung für die Gemeinden

Die vorliegende Wegleitung soll den Gemeinden bei der Erstellung der kommunalen Velowegnetzpläne als Hilfestellung dienen. Sie formuliert Grundsätze zur Velowegnetzplanung, definiert Begriffe, erläutert den Netzaufbau für den Alltags- und den Freizeitverkehr und gibt Empfehlungen für das Vorgehen bei der Planung. Dadurch wird eine möglichst harmonisierte und abgestimmte kommunale Velowegnetzplanung gefördert. Die Wegleitung basiert auf den rechtlichen Vorgaben von Bund und Kanton sowie den Praxishilfen des Bundes – insbesondere jene zur Velowegnetzplanung und Mountainbike-Wegnetzplanung – und ergänzt diese für den Kanton Schwyz.

Die Wegleitung richtet sich vorwiegend an:

- Planungsbehörden in den Gemeinden;
- Fachleute;
- Personen aus der Politik;
- Fachorganisationen und Interessenverbände.



Der Kanton und die Gemeinden sind verpflichtet, bis Ende 2027 das Velowegnetz in behördenverbindlichen Plänen festzulegen (Art. 19 Veloweggesetz, § 25 KVWG).



Abbildung 1: Übersicht zur Einbettung der Wegleitung kommunale Velowegnetzplanung

Nicht Bestandteil der Wegleitung sind:

- **Ausbaustandards** und geeignete Führungsformen der Veloinfrastruktur. Siehe hierfür die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen des ASTRA sowie Normalien/Standards zur Veloinfrastruktur des Kantons und anderen Organisationen (VSS, Velokonferenz usw.).
- Detaillierte Festlegungen zur **Umsetzung** der Velowege wie bspw. die Regelung des Baus, des Betriebs und des Unterhalts, Zuständigkeiten und Umfang der Haftung, die (Mit-) Finanzierung der Veloinfrastruktur durch den Kanton und die Gemeinden etc. Diese Themen werden in einer separaten Vollzugshilfe des Kantons beschrieben und behandelt.

2 Velowegnetzpläne nach Wegzweck und Zuständigkeit

2.1 Unterteilung der Netze und Abgrenzung

Die Velowegnetze bilden wichtige Routen und Verbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr ab. Diese werden in den beiden eigenständigen Netzen **Alltag** und **Freizeit** festgehalten. Wo Synergien bestehen, können sich die Netze überlagern.

Die Gliederung nach Alltag und Freizeit erfolgt nach dem Wegzweck. Das Velowegnetz Alltag umfasst Wege zur Arbeit, zur Schule, für den Einkauf oder auch zum Hallenbad. Bei ihnen steht der Weg zum Ziel im Vordergrund.

Beim Freizeitverkehr ist der Weg das Ziel, das heisst, dass bei diesen Wegen unter anderem das Naturerlebnis im Vordergrund steht. Ebenfalls Bestandteil des Freizeitvelowegnetzes sind Wege für das Mountainbiken.

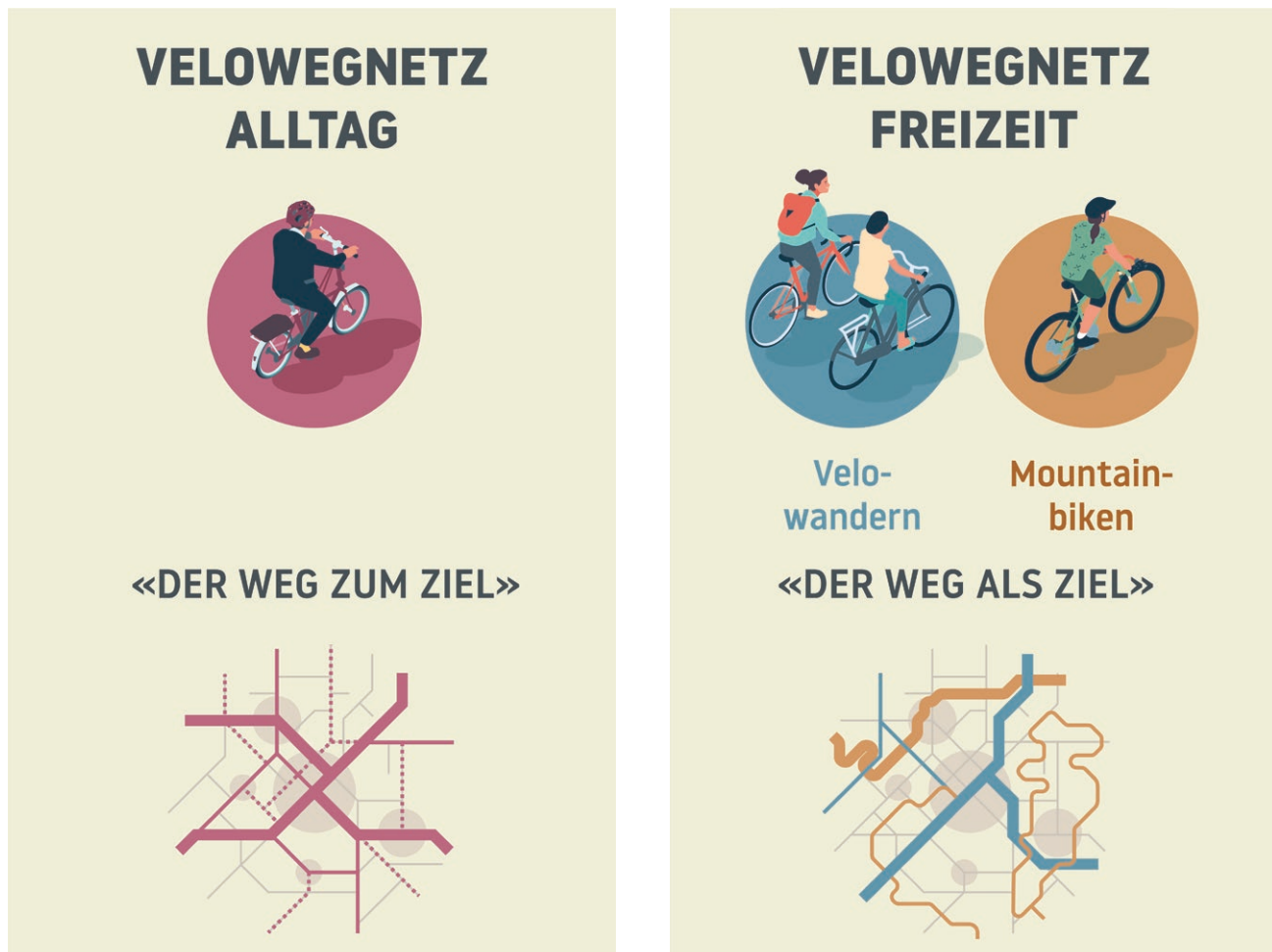


Abbildung 2: Das Velowegnetz wird in die beiden Netze Alltag und Freizeit gegliedert

2.2 Kantonale und kommunale Velowegnetzpläne

Gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über Velowege hat **der Kanton** dafür zu sorgen, dass die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festgehalten und diese Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Das **kantonale Velowegnetz** erschliesst kantonal und regional bedeutende Ziele und Quellen. Im Alltagsverkehr sind dies bspw. Ortszentren, grössere Wohngebiete, kantonale Entwicklungsschwerpunkte, kantonale Bildungsstätten, regional bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, bedeutende Arbeitsgebiete, Einkaufszentren, Bahnhöfe und wichtige Bushaltestellen mit entsprechenden Veloparkierungsanlagen, Spitäler und kulturelle Einrichtungen.

Wichtige Ziele für den Freizeitverkehr sind (nicht abschliessend): Etappenorte/Ortszentren mit Bahnhöfen, Talstationen von Bergbahnen, Naherholungsgebiete, Sehenswürdigkeiten/Attraktionen und besondere Landschaften wie bspw. entlang eines Gewässers.

Den Gemeinden kommt bei der Velowegnetzplanung eine grosse Bedeutung zu. Sie kennen ihre Bevölkerung sowie deren Bedürfnisse und Wünsche am besten, und sie haben unter Umständen bereits eigene Strategien, Konzepte oder Leitbilder erstellt, welche auf eine Förderung des Veloverkehrs abzielen. Deshalb sind die Gemeinden gemäss § 6 des kantonalen Gesetzes über Velowege zuständig für die Erstellung der kommunalen Velowegnetzpläne.

In den kommunalen Velowegnetzplänen müssen nicht alle möglichen Verbindungen festgehalten werden. Vielmehr genügt es, wenn die wichtigsten Ziel- und Quellorte bestimmt werden und zweckmässig miteinander verbunden sind.

2.3 Ziele der kommunalen Velowegnetzplanung

Das kommunale **Alltagsvelowegnetz** wird aufgrund der Wunschlinien zwischen den wichtigen Ziel- und Quellorten entwickelt. Kommunale Velowegnetze schliessen an das kantonale Netz an und verfeinern dieses. Wichtige kommunale Ziel- und Quellorte können Wohngebiete oder -quartiere, bedeutende Zielgebiete für das Arbeiten und Einkaufen, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete, öffentliche Gebäude (Gemeindeverwaltung, Spital), Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder öffentliche Veloparkierungsanlagen sein.

Für den **Freizeitverkehr** können zusätzlich Wege für die lokale Naherholung, zu Sehenswürdigkeiten oder auch touristischen Einrichtungen wie Bikeparks oder Übernachtungsmöglichkeiten bezeichnet werden.

Weitere Planungsgrundsätze für die kommunale Velowegnetzplanung:

- Das kommunale Velowegnetz richtet sich nach den Bedürfnissen der Nutzer. Jeder soll sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen.
- Damit die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden können, sollen vermehrt weniger Geübte zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur.
- Das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei dessen Nutzung auf kurzen (0–5 km) und dank der E-Bikes auch auf mittleren Strecken (5–15 km). Wenn es dafür mehr genutzt werden soll, muss es jedoch Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten – hinsichtlich Planbarkeit, Zeit, Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit.
- Auch in Gemeinden mit hügeliger Topografie ist das Potenzial für den Veloverkehr aufgrund der Zunahme von E-Bikes gross. Die höheren Geschwindigkeiten stellen zusätzliche Anforderungen an eine qualitativ hochwertige Infrastruktur.
- Lokale Freizeitangebote können gezielt gefördert und in ein stimmiges Wegnetz eingebunden werden; bspw. durch Mountainbike-Infrastrukturen, -Anlagen und -Pisten.

3 Velowegnetz Alltag

3.1 Netzaufbau

Das Alltagsnetz wird in der Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundes definiert. Die Einteilung erfolgt in drei Hierarchiestufen:

- Velobahnen;
- Hauptverbindungen;
- Nebenverbindungen.

Die Verbindungen der drei Hierarchiestufen übernehmen unterschiedliche Funktionen im Velowegnetz:

Velobahnen (kantonal)

Velobahnen sind qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Entlang von Velobahnen wird eine Bündelung der Veloalltagsbeziehungen angestrebt. Sie weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen sowie möglichst getrennt vom Fussverkehr.

Hauptverbindungen (kantonal)

Die Hauptverbindungen bilden das starke Gerüst des Velowegnetzes. Sie erschliessen regional bedeutende Zentren und Zielorte. Hauptverbindungen sind zügig und unterbrechungsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Aufgrund ihrer Bedeutung sollen Hauptverbindungen einen möglichst hohen Ausbaustandard aufweisen.

Nebenverbindungen (kantonal und kommunal)

Die Nebenverbindungen vervollständigen das Velowegnetz durch Verbindungen zu kommunal wichtigen Zielorten. Mit Nebenverbindungen können auch periphere Siedlungen oder Gebiete mit einem weniger hohen Potenzial für den Veloalltagsverkehr in das Velowegnetz integriert werden. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenverbindungen oft auch tangentielle Beziehungen sichergestellt.

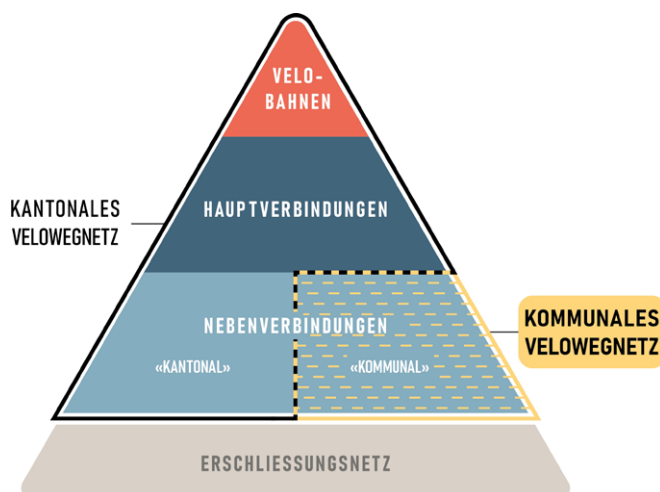


Abbildung 3: Netzaufbau Velowegnetz Alltag

Erschliessungsnetz (kein Eintrag im Plan)

Der flächigen Erschliessung dient das Erschliessungsnetz. Es umfasst alle Strassen und Wege, welche für den Veloverkehr offen sind. Dieses Netz wird im behördenverbindlichen Velowegnetzplan **nicht festgelegt**, muss für den Veloverkehr aber trotzdem sicher sein. Es können spezifische Massnahmen analog den Nebenverbindungen notwendig sein.

Zuweisung der Netzhierarchie

Die Netzhierarchien richten sich nach dem Velopotenzial. Dabei ist nicht die aktuelle Velofrequenz massgebend, sondern die erwartete zusätzliche Nachfrage, welche sich durch die Bereitstellung eines attraktiven Angebots ergibt. Die Herleitung des Velopotenzials kann entweder qualitativ oder quantitativ erfolgen. Für kommunale Velowegnetzpläne bietet sich eine qualitative Herleitung auf der Basis einer fachlichen Einschätzung in Kombination mit Lokalwissen an.

In der Hierarchie gemäss ASTRA sind in den **kommunalen Velowegnetzplänen nur Nebenverbindungen** abzubilden. Bei bedeutenden kommunalen Wegen mit einem höheren Standard im Sinne einer Hauptverbindung ist eine Aufnahme im kantonalen Velowegnetzplan zu prüfen.

3.2 Kommunalen Velowegnetzplan Alltag

Im kommunalen Velowegnetzplan werden behördenverbindliche und orientierende Inhalte abgebildet.

Festlegung (behördenverbindlich)

- **Kommunale Velowegverbindungen:** Der kommunale Velowegnetzplan enthält die notwendigen Netzverdichtungen.
- **Netzlücken:** Netzabschnitte, auf denen keine Verbindung existiert, werden als Netzlücken bezeichnet. Schwachstellen oder ungenügende Veloinfrastrukturen gelten nicht als Netzlücken.
- **Veloparkierung:** Die Veloparkierung ist ebenfalls Bestandteil der Netzplanung. Grössere, öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen werden im Netzplan abgebildet, wenn sie eine übergeordnete Bedeutung haben und hinsichtlich Raumsicherung und Finanzierung relevant sind.

Als **orientierender Bestandteil** wird empfohlen, das kantonale Velowegnetz abzubilden. Durch die Darstellung der beiden Velowegnetze kantonale und kommunale wird die Abstimmung sichergestellt. Das zusammenhängende Alltagsnetz wird ersichtlich.

Weitere mögliche orientierende Inhalte sind: Velowegnetz Freizeit, Öffentlicher Verkehr inkl. Bahn, Bus und Seilbahnen, wichtige Ziel- und Quellgebiete wie Schulen, Sport- und Freizeitanlagen sowie bedeutende Zielgebiete für Arbeiten und Einkaufen, weitere Rauminformationen (Siedlungsgebiet, Wald, Gewässer, Autobahn).

Auf der nachfolgenden Doppelseite ist ein exemplarisches Beispiel für das Velowegnetz Alltag dargestellt. Es dient als Orientierungshilfe hinsichtlich Netzaufteilung des kantonalen und kommunalen Wegnetzes, Netzlogik und -dichte.

Das kantonale und die kommunalen Velowegnetze bilden zusammen das gemäss Bundesgesetz über die Velowege geforderte Alltagsnetz. Die Maschenweite des Alltagsvelowegnetzes soll innerorts etwa 200 bis 500m betragen.



Abbildung 4: Abgesetzter Zweirichtungs-Rad-/Gehweg ausserorts (Fännstrasse Immensee, Küssnacht)

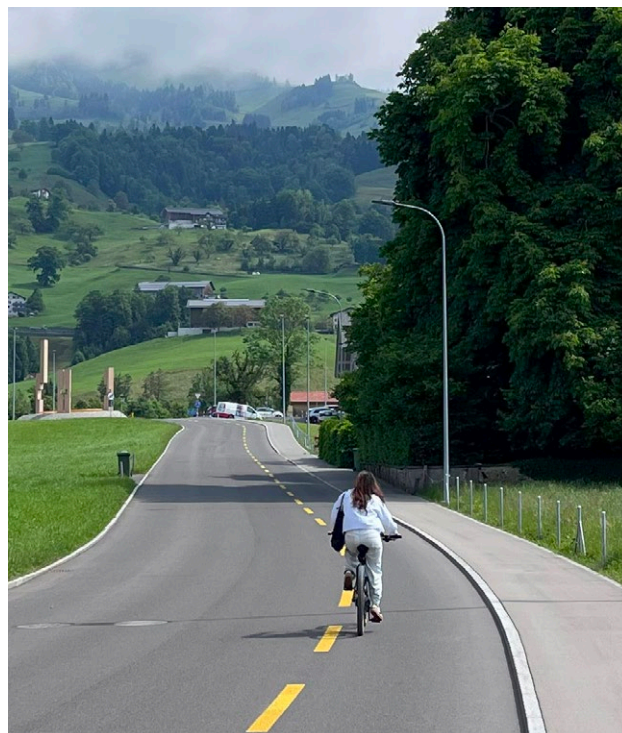
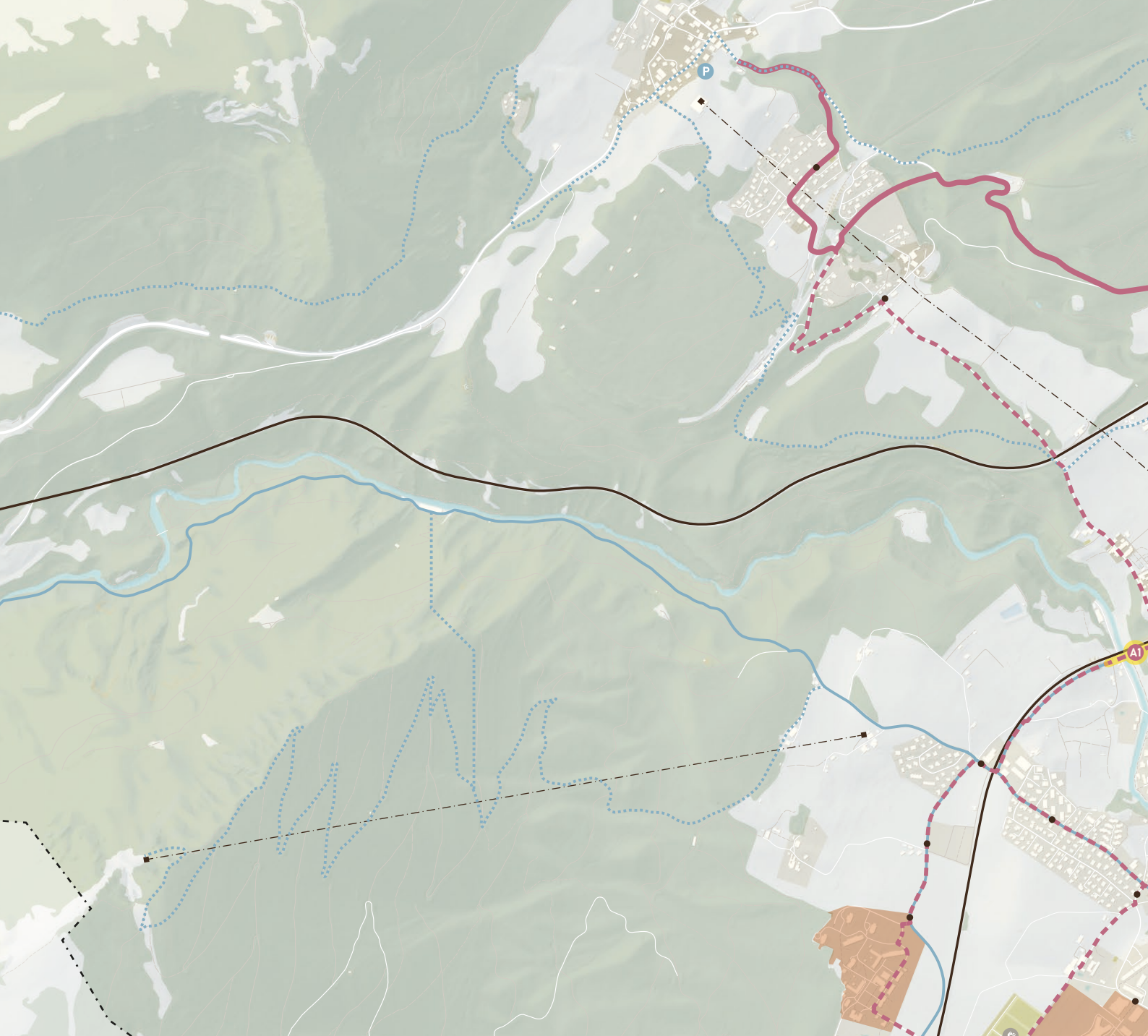







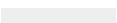

Abbildung 5: Kernfahrbahn mit einem bergwärts führenden Radstreifen (Bienenheimstrasse Seewen, Schwyz)
Radstreifen bergwärts: 1,80m/Kernfahrbahn: 5,20m



Festlegung kommunaler Velowegnetzplan Alltag

-  Kommunale Nebenverbindung
-  Netzlücke mit Nummer Massnahme
-  Kommunale Veloabstellanlage



Orientierend

-  Kantonales Velowegnetz Alltagsverkehr
-  Velowegnetz Freizeit (Velowandern / MTB)
-  angrenzendes Netzelement
-  Kantonale Veloabstellanlage







Öffentlicher Verkehr

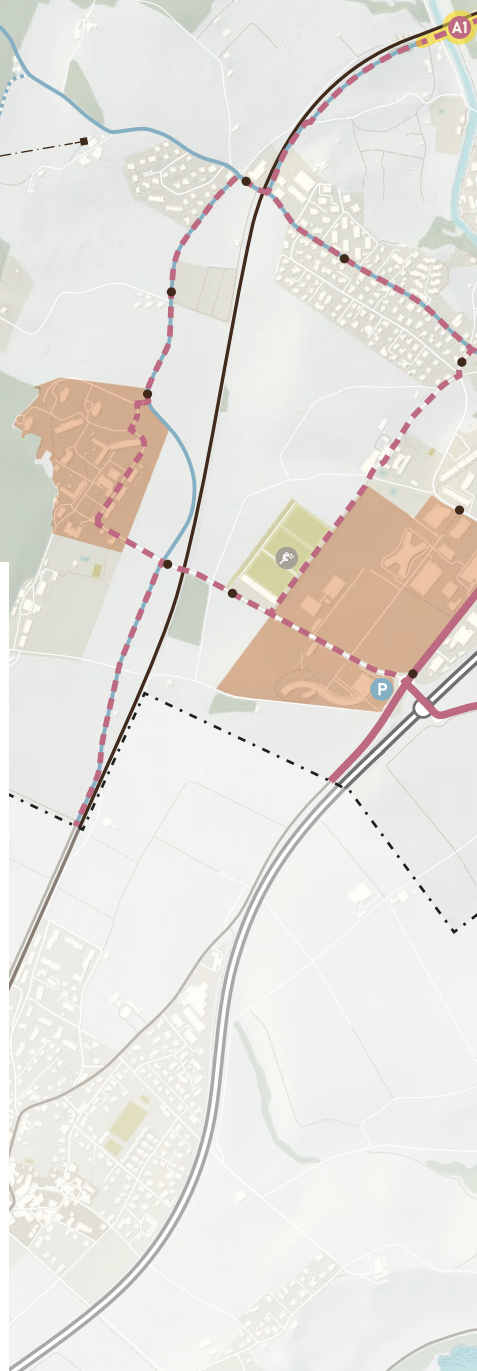
-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Bushaltestelle
-  Schiff / Fähre
-  Seilbahn

wichtige Ziel- und Quellgebiete

-  bedeutendes Zielgebiet
-  Schule / Sport- und Freizeitanlage

Hintergrund

-  Gemeindegrenze
-  Autobahn mit Anschluss
-  Siedlungsgebiet mit Kernzonen
-  Zonen des öff. Interesses und Sportanlagen
-  Wald
-  Gewässer





Kommunaler Velowegnetzplan Alltag

0 200 400 600 800 1km



Abbildung 6: Netzplan Velowegnetz Alltag

4 Velowegnetz Freizeit

4.1 Netzaufbau

Velowegnetze für die Freizeit umfassen Wege und Routen, die für die Naherholung befahren werden sowie touristische Angebote. Bei diesen Wegnetzen steht die Erholungsqualität im Vordergrund, häufig stellt der Weg das Ziel dar. Wichtig sind das Landschafts- und Naturerlebnis. Beim Mountainbiken werden zudem fahrtechnische Herausforderungen angestrebt.

Das Velowegnetz Freizeit besteht aus den Netzen Velowandern und Mountainbiken.

Das **kantonale Velowegnetz** Freizeit umfasst alle Freizeitrouten und -verbindungen von übergeordneter Bedeutung. Dies beinhaltet auch die Routen von «Veloland Schweiz» und «Mountainbikeland Schweiz» im Sinne von «Best of»-Routen. Diese Routen werden vom Kanton in Zusammenarbeit mit SchweizMobil festgelegt.

Das **kommunale Velowegnetz** Freizeit kann bei Bedarf das kantonale Velowegnetz mit bedeutenden Freizeitrouten oder Mountainbikeinfrastrukturen ergänzen.

4.2 Velowandern

Der Begriff Velowandern bezeichnet den Velofreizeitverkehr ohne das Mountainbiken. Um insbesondere die Zielgruppen der Familien mit Kindern und der Einsteiger verstärkt anzusprechen, sind verschiedene Anforderungen zu erfüllen (siehe auch Zielgruppen im Veloland Schweiz, Materialien Langsamverkehr Nr. 166; ASTRA, SchweizMobil). Es sind dies:

- eine attraktive Umgebung;
- die Anbindung an den öffentlichen Verkehr;
- eine gleichbleibende Art und Qualität der Veloinfrastruktur über längere Strecken (Homogenität);
- die Trennung vom motorisierten Verkehr;
- eine fehlerverzeihende und selbsterklärende Infrastruktur;
- Beläge aus Asphalt, Beton oder gut rollbarer Naturbelag.

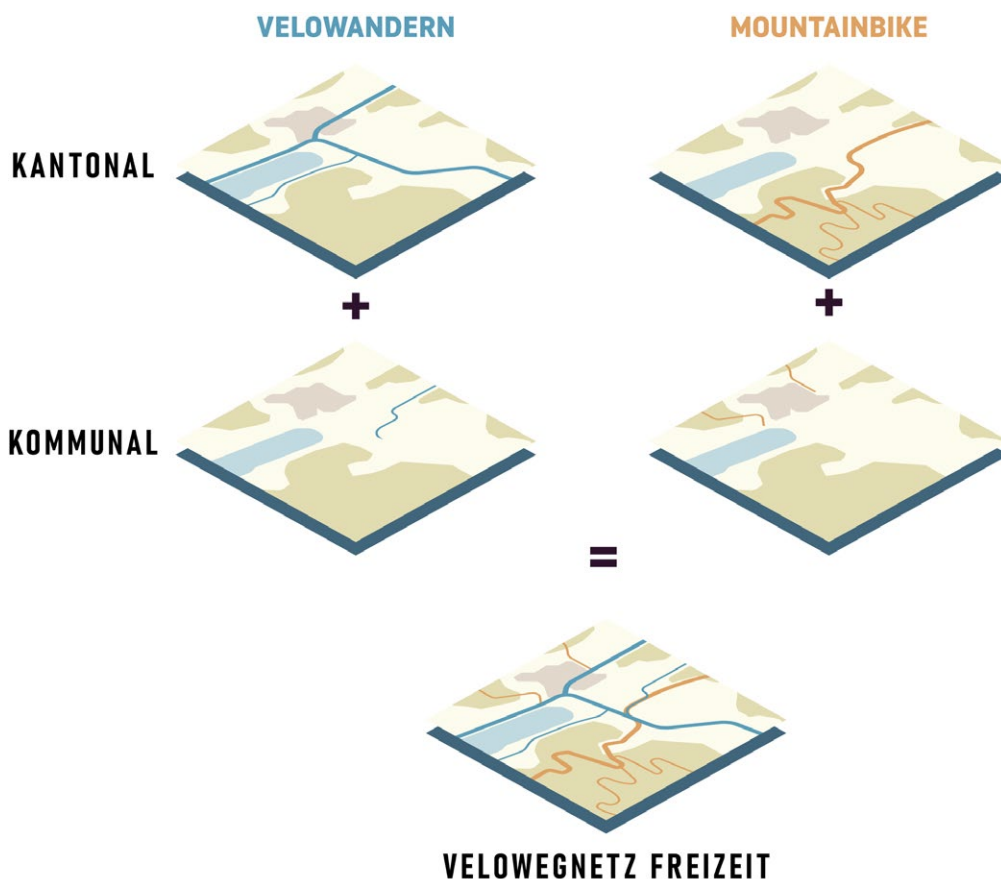


Abbildung 7: Netzaufbau Velowegnetz Freizeit

4.3 Mountainbike

Mountainbiken findet oftmals in siedlungsnahen Erholungsräumen oder touristisch geprägten Gebieten statt. Signalisierte Mountainbikerouten sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade, die meistens mit anderen Nutzerinnen und Nutzern geteilt werden. Bei der Planung von Mountainbikerouten ist es deshalb besonders wichtig, zu prüfen, wo Wege zusammengelegt werden können und wo sie getrennt geführt werden müssen.

4.4 Mountainbike-Infrastruktur

Die Mountainbike-Infrastrukturen können in vier Typen unterteilt werden.

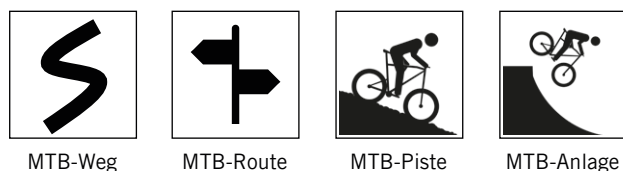


Abbildung 8: Systematik der Mountainbike-Infrastruktur gemäss MTB-Konzept Kanton Schwyz, 2022

Mountainbike-Wege, auch Trails genannt, sind Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonbelag. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- bzw. Tragepassagen aufweisen. Oft handelt es sich dabei um bestehende Wanderwege bzw. Fusswege. Davon ausgenommen sind illegal erstellte Wege (sog. «wilde Trails»).

Mountainbikerouten sind signalisierte MTB-Wege. Sie verlaufen primär auf bestehenden Weginfrastrukturen (Wege und Pfade). Offiziell signalisierte Routen bieten die entsprechende Rechtssicherheit für die Mountainbiker im Hinblick auf die Eignung des Weges; zugleich verpflichtet es die Benutzer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern.

Mountainbike-Pisten werden nur in eine Richtung befahren (in der Regel abwärts, bei sogenannten «Uphill-Pisten» aufwärts). Auf ihnen ist kein Misch- oder Gegenverkehr vorgesehen. Sie enthalten gebaute Elemente wie bspw. Starttore, Anlieger, Sprünge, Holzkonstruktionen und sind speziell signalisiert.

Abbildung 9: Eine korrekte Signalisation und ein Sicherheitskonzept sind Voraussetzung für die Einrichtung von MTB-Pisten (Buechberg, Wangen)

Pisten dienen der touristischen Wertschöpfung oder der Erfüllung spezifischer Ansprüche der lokalen/regionalen Mountainbike-Community. Sie haben grosses Kanalisierungs- und Lenkungspotenzial. Fahrtechnisch einfache MTB-Pisten können auch in MTB-Routen integriert werden.

Mountainbike-Anlagen sind geschlossene Systeme, die mit Mountainbikes oder anderen Fahrrädern befahren werden. Sie befinden sich normalerweise bei Schul- oder Sportanlagen sowie in touristisch geprägten Gebieten. Folgende MTB-Anlagen werden unterschieden:

- ein **Bikepark** ist ein Parcours mit verschiedenen Elementen und Fahrspuren;
- ein **Pumptrack** umfasst einen geschlossenen und flachen Rundkurs mit Wellen und Kurven;
- ein **Jumptrack** bezeichnet eine Fahrspur mit einer Abfolge von Absprüngen und Landungen.


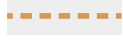


Insbesondere MTB-Pisten und -Anlagen, aber auch «normale» Trails sind aufgrund der erhöhten Beanspruchung der Infrastruktur durch Velos unterhaltsintensiver als Wanderwege. Pisten und Anlagen erfordern deshalb immer eine **Trägerschaft**, welche sich darum kümmert, dass die Infrastruktur gefahrlos benutzt werden kann.

Kommunale Mountainbikerouten und -verbindungen berücksichtigen in erster Linie die lokalen Bedürfnisse (Freizeitangebot, Trainingsstrecke, Feierabendrunde). Sie können als Lenkungs- und Entflechtungsinstrument eingesetzt werden. Einzelne Streckenabschnitte können auch Pisten beinhalten oder MTB-Anlagen ergänzen.


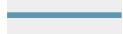
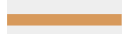
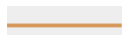







Festlegung kommunaler Velowegnetzplan Freizeit

-  Kommunale Velowanderroute und -verbindung
-  Kommunale Mountainbikeroute und -verbindung
-  Netzlücke Velo/MTB mit Nummer Massnahme
-  Kommunale Mountainbike-Anlage






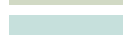
Orientierend

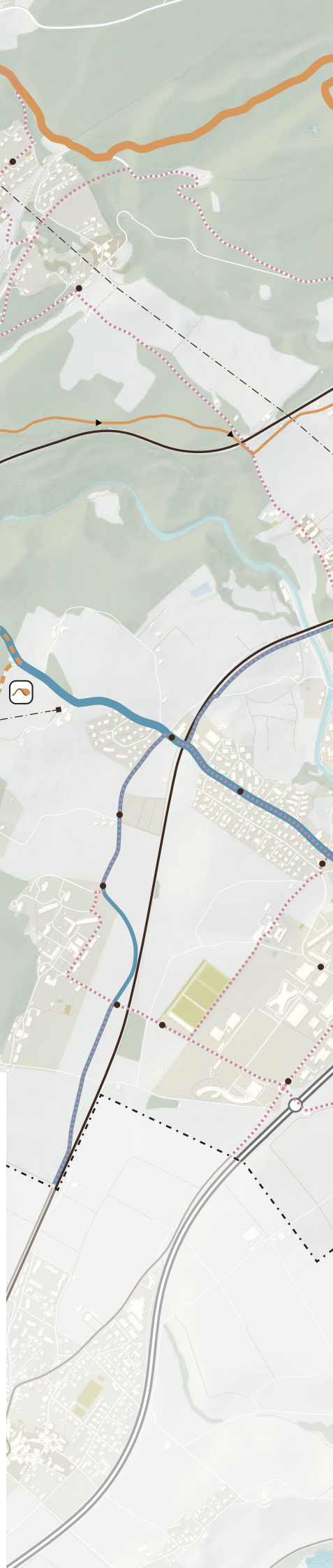
-  Velolandroute
-  weitere Velowanderroute und -verbindung (kantonal)
-  Mountainbikeland-Route
-  weitere Mountainbikeroute und -verbindung (kantonal)
-  Empfohlene Fahrtrichtung (MTB)
-  Velowegnetz Alltag
-  angrenzendes Netzelement

Öffentlicher Verkehr

-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Bushaltestelle
-  Schiff / Fähre
-  Seilbahn

Hintergrund

-  Gemeindegrenze
-  Autobahn mit Anschluss
-  Siedlungsgebiet mit Kernzonen
-  Zonen des öff. Interesses und Sportanlagen
-  Wald
-  Gewässer





Kommunaler Velowegnetzplan Freizeit

0 200 400 600 800 1km



Abbildung 10: Netzplan Velowegnetz Freizeit

4.5 Kommunalen Velowegnetzplan Freizeit

Im kommunalen Velowegnetzplan Freizeit werden behördenverbindliche und orientierende Inhalte abgebildet.

Festlegung (behördenverbindlich)

- **Kommunale Velowanderwegen und -verbindungen:** Der kommunale Velowegnetzplan kann ausgewählte Netzverdichtungen des kantonalen Velowandernetzes aufweisen.
- **Kommunale Mountainbikerouten und -verbindungen:** Diese Routen und Verbindungen ergänzen das übergeordnete Netz.
- **Netzlücken:** Netzabschnitte, auf denen keine Verbindung existiert, werden als Netzlücken bezeichnet. Schwachstellen oder ungenügende Veloinfrastrukturen (bspw. fehlende Fahrwegrechte, bestehende Nutzungskonflikte) gelten nicht als Netzlücken.
- **MTB-Anlagen:** Sofern vorhanden oder geplant, können kommunale MTB-Anlagen bezeichnet werden. Die Anlagen sind in das Velowegnetz einzubinden (idealerweise an das Freizeitnetz) und müssen durch dieses erschlossen werden.

Als **orientierender Bestandteil** können die Veloland- und Mountainbikeland-Routen von SchweizMobil und die übrigen kantonalen Velo- und Mountainbikerouten und -verbindungen eingetragen werden. Durch die Darstellung der beiden Velowegnetze kantonal und kommunal wird die Abstimmung sichergestellt. Das zusammenhängende Freizeitnetz wird ersichtlich. Zudem wird empfohlen, die Fahrtrichtung jener Mountainbikerouten und -verbindungen im Plan zu bezeichnen, welche nur in eine Richtung befahren werden sollen oder signalisiert sind.

Weitere mögliche orientierende Inhalte sind: Velowegnetz Alltag, Öffentlicher Verkehr und touristische Transportanlagen, welche dem Veloverkehr dienen, sowie zusätzliche Rauminformationen (Siedlungsgebiet, Wald, Gewässer, Autobahn).

Auf der vorhergehenden Doppelseite ist ein exemplarisches Beispiel für das Velowegnetz Freizeit dargestellt. Das Beispiel dient als Orientierungshilfe hinsichtlich Netzlogik und -elemente.

Für die Erarbeitung des kommunalen Freizeitvelowegnetzes empfiehlt sich ein frühzeitiger Einbezug der kantonalen und regionalen Tourismusorganisationen. Bestehende oder neu geschaffene Veloinfrastrukturen können dadurch in das touristische Angebot der Region aufgenommen werden.



Abbildung 11: Pumptrack-Anlagen werden zweckmässigerweise in den kommunalen Velowegnetzplänen bezeichnet (Muotathal)

5 Vorgehen Velowegnetzplanung

Die kommunale Velowegnetzplanung umfasst die drei Phasen Analyse, Netzplanung und Umsetzung. Dafür sind zu Beginn des Planungsprozesses die Zuständigkeiten und das Verfahren zu klären.

5.1 Zuständigkeiten Gemeinden und Kanton

Die Zuständigkeit für die Velowegnetzplanung richtet sich nach der Netzfunktion: Velowegnetze mit kantonaler Netzfunktion plant der Kanton, solche mit kommunaler Netzfunktion planen die Gemeinden.

Die Gemeinden haben deshalb Velowegnetze, die an Netze von Nachbarorten anknüpfen oder wichtige Ziel- und Quellpunkte innerhalb der Gemeinde miteinander verbinden, in einem Plan darzustellen. Abschnitte, die bereits im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführt sind, können auch kommunale Netzfunktion haben. Sie müssen in diesem Fall dann nicht noch zusätzlich im kommunalen Netzplan aufgeführt werden.

5.2 Verfahren

Mögliche Verfahren zur Festlegung der kommunalen Velowegnetze sind:

- **Kommunale Richtplanung:** Im Richtplan werden sämtliche raumrelevanten Themen (Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft, weitere Nutzungen) abgehandelt und aufeinander abgestimmt. Das Richtplanverfahren eignet sich in hohem Masse zur Festlegung der kommunalen Velowegnetze. Aufgrund der Zuständigkeiten ist sichergestellt, dass eine Abstimmung mit den übergeordneten Velowegnetzen erfolgt und der genehmigte Plan eine behördenverbindliche Wirkung entfaltet.
- **Siedlungsentwicklungskonzept oder Räumliches Leitbild:** Darunter werden Strategien und Konzepte zur Siedlungsentwicklung verstanden. Sie können in den kommunalen Richtplan integriert, als eigenständiges Siedlungsentwicklungskonzept oder als räumliches Leitbild festgesetzt werden. Die genaue Verbindlichkeit für die Gemeindebehörde muss im jeweiligen Instrument oder im Baureglement klar definiert werden.
- **Kommunale Nutzungsplanung:** Hierbei werden die relevanten Festlegungen aus dem Richtplan oder einem Konzept/Leitbild grundeigentümerverbindlich geregelt.

- **Eigenständiges Konzept:** Die Velowegnetzplanung kann auch als eigenständiges Konzept erarbeitet werden. In diesem Fall ist die Behördenverbindlichkeit entsprechend sicherzustellen.

Gemäss § 8 KVWG sind u.a. die Strassenträger und betroffenen Grundeigentümer an der Planung der Velowegnetze zu beteiligen.

6 Umsetzung

6.1 Zuständigkeit Strassenträger

Die Umsetzung der Velowegnetzpläne bzw. der Velowege richtet sich nach der Strassenträgerschaft: Jeder Strassenträger ist für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Velowege auf Strassen in seiner Trägerschaft verantwortlich.

Die Systematik des kantonalen Veloweggesetzes hat zur Folge, dass für die Netzplanung und die Umsetzung unterschiedliche Zuständigkeiten vorliegen können. So ist ein im kantonalen Velowegnetzplan aufgeführter Weg von der Gemeinde zu realisieren, wenn er über eine Strasse in ihrer Trägerschaft führt.

Die Gemeinden sind für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Velowege auf Strassen in ihrer Trägerschaft verantwortlich, unabhängig davon, ob diese im Netzplan des Kantons oder der Gemeinde festgehalten sind. Folglich tragen sie auch die entsprechenden Kosten.



Abbildung 12: Der Kanton ist zuständig für Rad-/Gehwege entlang von Kantonsstrassen; daran anschliessende Velowege obliegen dem jeweiligen Strassenträger (Kantons-/Sulzstrasse, Reichenburg)

6.2 Mitfinanzierung

Der Kanton beteiligt sich entsprechend der Beanspruchung der Strasse bzw. des Weges durch den Veloverkehr an den Kosten für die **Projektierung** (inkl. erforderlichem Landerwerb) und den **Bau** (Neubau, Ausbau oder bauliche Änderung) von Velowegen, welche von Bezirken, Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten erstellt resp. baulich angepasst werden, sofern diese eine kantonale Netzfunktion erfüllen und im kantonalen Velowegnetzplan enthalten sind.

Ebenso leisten die Gemeinden Beiträge an diese Kosten von Velowegen, welche von Bezirken, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten erstellt oder baulich angepasst werden, sofern diese eine kommunale Netzfunktion erfüllen und in den kommunalen Velowegnetzplänen aufgeführt sind (§ 16 Abs. 1 Bst. a KVWG).

Auch an den (baulichen und betrieblichen) **Unterhalt** von Velowegen des Alltags- und des Freizeitverkehrs können sich Kanton und Gemeinden beteiligen, wenn diese in den jeweiligen Velowegnetzplänen aufgeführt sind und sich in der Trägerschaft von Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Privaten befinden (§ 16 Abs. 2 Bst. b KVWG).

6.3 Signalisation

Für die **Signalisation** von Velorouten gelten die Empfehlungen im Merkblatt «Velowegweisung: ja oder nein?» von SchweizMobil und der Velokonferenz Schweiz, die Normen des VSS sowie die Signalisationsverordnung. Das Velowegnetz Freizeit soll grundsätzlich signalisiert werden. Im Veloalltagsnetz ist eine Signalisation zurückhaltend einzusetzen. Den Gemeinden obliegt die Erstellung und der Unterhalt kommunaler Velowegsignalisationen. Für die Umsetzung sowie bei Fragen steht die Fachstelle Langsamverkehr zur Verfügung.

6.4 Fristen

Für die **Umsetzung** der Velowegnetze haben die Gemeinden und der Kanton Zeit bis Ende 2042. Es empfiehlt sich, bereits im Rahmen der Velowegnetzplanung vorhandene Schwachstellen und Massnahmen zu definieren. Es ist jedoch auch möglich, diesen Schritt erst nach der Festsetzung des Velowegnetzplans vorzunehmen.

Die **rechtliche Sicherung** der in den Netzplänen aufgeführten Velowege erfordert oftmals zusätzlich zur behördenverbindlichen Festlegung grundeigentümergebundene Instrumente. Die Sicherung kann über öffentlich-rechtliche (bspw. Gestaltungsplan) oder privatrechtliche Instrumente (Dienstbarkeit) erfolgen.



Abbildung 13: Die Velosignalisation unterscheidet sich je nach Standort und zu signalisierenden Routen (Seewernstrasse, Schwyz)

7 Datenabgabe

Der Kanton ist darauf angewiesen, dass die Gemeinden die Geobasisdaten ihrer kommunalen Velowegnetze zur Verfügung stellen, sobald der Netzplan von der Gemeinde verbindlich festgelegt ist. Für die Ausarbeitung der Planung eignen sich geografische Informationssysteme (GIS), CAD- oder Grafik-Werkzeuge. Die Pläne sind basierend auf einem aktuellen, georeferenzierten Datensatz von swisstopo zu erstellen. Für ein langfristiges, strukturiertes und sicheres Datenmanagement der Netzplanung wird die Datenverwaltung im GIS empfohlen.

Die Gemeinden stellen der zuständigen Fachstelle (velo@sz.ch) ihre Velowegnetze nach Erlass durch den Gemeinderat in digitaler Form zu. Die Fachstelle stellt dann sicher, dass die Geobasisdaten zu den Velowegnetzen gemäss den qualitativen und technischen Anforderungen in der Fachapplikation Langsamverkehr erfasst und vom ASTRA publiziert werden können.

Die kommunale Velowegnetzplanung erfolgt in enger Abstimmung mit jener des Kantons. Es empfiehlt sich, die Fachstelle Langsamverkehr im Planungsprozess zu einem frühen Zeitpunkt einzubeziehen.

8 Literatur- und Quellenangaben

(Ergänzung zu Praxishilfe Velowegnetzplanung, ASTRA)

Gesetzesgrundlage

- Kantonales Gesetz über Velowege (KVWG SRSZ 444.100), GS 27-20
- Bericht und Vorlage KVWG, RRB Nr. 483/2023

Allgemein

- Praxishilfe Velowegnetzplanung, Materialien Langsamverkehr Nr. 165, ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2024
- Informationen zur Velowegnetzplanung, Veloverkehr und Mountainbike: www.sz.ch/verwaltung/baudepartement/tiefbauamt/langsamverkehr/velo-und-mountainbike.html
- Velowege im kantonalen Geoportal WebGIS: map.geo.sz.ch > Verkehr

Velo Freizeit

- Mountainbike-Konzept vom 1. Februar 2022, RRB Nr. 94/2022
- Routennetz SchweizMobil: www.map.schweizmobil.ch
- Verein Mountainbike Schwyz: www.mtbschwyz.ch



Abbildung 14: Verkehrsarme Wege oder Strassen ohne Motorfahrzeuge sind besonders geeignet für den Veloverkehr (Linthebene, Buttikon)

Tiefbauamt Kanton Schwyz

Fachstelle Langsamverkehr
Postfach 1251
6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15
E-Mail velo@sz.ch
Internet www.sz.ch

Juni 2025
© Tiefbauamt Kanton Schwyz



[www.sz.ch/
langsamverkehr](http://www.sz.ch/langsamverkehr)