



Richtlinie

Velo-Ersatzverbindungen – Festlegung, Bau, Betrieb und Unterhalt

Kostentragung nach Art. 49 Abs. 1a SG

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

01.08.2024



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Zielsetzung	3
2.	Geltungsbereich und Abgrenzung	3
3.	Grundlagen	4
4.	Grundsätze.....	4
4.1	Definition von Ersatzverbindungen	4
4.2	Vorhandene Verkehrsinfrastruktur	5
4.3	Ausbaustandards von Ersatzverbindungen.....	5
5.	Ausbau der Gemeinde- oder Privatstrasse zu einer Ersatzverbindung.....	5
5.1	Zuständigkeit zur Einrichtung einer Ersatzverbindung	5
5.2	Studien	5
5.3	Projektierungsvereinbarung zur Einrichtung einer Ersatzverbindung.....	6
5.4	Vereinbarung über den Bau einer Ersatzverbindung.....	6
5.5	Investitionskosten einer Ersatzverbindung und Kostentragung	6
5.6	Abrechnung der Investitionskosten zur Einrichtung einer Ersatzverbindung	7
6.	Betrieb/Unterhalt einer Ersatzverbindung	7
6.1	Unterhalts- und Betriebskosten und Kostentragung	8
6.2	Abrechnung der Unterhalts- und Betriebsarbeiten auf einer Ersatzverbindung	9
6.3	Anforderungen an die Abrechnung der Unterhalts- und Betriebskosten	9
6.4	Zahlungsmodus für Unterhalts- und Betriebsleistungen für Ersatzverbindungen	9
	Anhang 1: Auszug aus den gesetzlichen Grundlagen	10
	Anhang 2: Prüfung und Festlegung von Ersatzverbindungen.....	12

Impressum

Prozessverantwortung: Leitung Fachstelle Planungen – Kai Kattau
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung – Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt
Kontakt: www.be.ch/tba

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Velowegnetze für den Alltagsverkehr sind zusammenhängende, durchgängige und attraktive Verkehrswege mit entsprechenden Veloinfrastrukturen. Sie liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten, verbinden wichtige Orte und umfassen Strassen mit und ohne Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Gemäss den Planungsgrundsätzen des Bundes müssen die Velowegnetze insbesondere eine angemessene Dichte haben und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen. Die Velowegnetze sind so zu planen, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.

Die Velowegnetzplanung und die Umsetzung der Velowege ist eine Verbundaufgabe von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden.

Mit der Revision des Strassengesetzes (SG) hat der Gesetzgeber per 01.02.2024 im Art. 49 Abs. 1a SG eine neue Regelung geschaffen: Kann der Kanton mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot auf der Kantonsstrasse schaffen und sieht der Sachplan deshalb eine ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor, trägt der Kanton die Kosten für diesen Veloweg.

Die vorliegende Richtlinie beantwortet die wesentlichen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 49 Abs. 1a SG in Verbindung mit Art. 33a Absatz 1b der Strassenverordnung (SV):

- Was ist eine Ersatzverbindung für den Veloalltagsverkehr?
- Wie und aufgrund welcher Kriterien wird eine Ersatzverbindung für den Veloalltagsverkehr als Ersatz für einen Veloweg auf einer Kantonsstrasse festgelegt?
- Wer plant, projiziert und baut eine Ersatzverbindung? Nach welchen Verfahren?
- Wo sind die Ersatzverbindungen festgehalten?
- Welche Investitionskosten trägt der Kanton?
- Welche Unterhalts- und Betriebskosten trägt der Kanton?

Die Richtlinie regelt den einheitlichen Vollzug des Art. 49 Abs. 1a SG. Sie regelt die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen zwischen dem Kanton und den Gemeinden/Dritten im Bereich der Gemeinde- oder Privatstrassen und ihrer Bestandteile, soweit diese zur Führung des Veloverkehrs als Ersatzverbindungen erforderlich sind.

Die Parteien sind angehalten, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit eine für alle Beteiligten befriedigende Lösung zu finden (Art. 14 SG). Kommen die Parteien zu keiner einvernehmlichen Lösung, so entscheidet die Bau- und Verkehrsdirektion nach Anhörung beider Seiten endgültig (Art. 7 SV).

2. Geltungsbereich und Abgrenzung

Die vorliegende Richtlinie gilt ausschliesslich für Ersatzverbindungen gemäss Art. 49 Abs. 1a SG, welche im Sachplan Velowegnetz festgelegt sind.

Ersatzverbindungen müssen klar von den Velowegen auf Gemeinde- oder Privatstrassen (Art. 45 Abs. 2 Bst. c SG) abgegrenzt werden, welche nicht der ersatzweisen Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Kantonsstrasse dienen.

Nicht Ersatzverbindungen im Sinne von Art. 49 Abs. 1a SG sind zudem kantonale Velowege und Radwege gemäss Art. 45 Abs. 2 Bst. a und b SG.

Hintergrundinformationen zur Festlegung von Ersatzverbindungen im Sachplan Velowegnetz sind im Anhang 2 «Prüfung und Festlegung von Ersatzverbindungen» beschrieben.

3. Grundlagen

Rechtsgrundlagen (siehe auch Auszug der gesetzlichen Grundlagen in Anhang 1)

- Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz; SR 705)
- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)
- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG; BSG 620.0)
- Finanzhaushaltsverordnung vom 16. November 2022 (FHvV; BSG 621.1)
- Aktueller Sachplan Velowegnetz, Karte einsehbar im Geoportal des Kantons Bern: www.be.ch/geo-portal

Normen

- VSS 640 060 «Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen»
- VSS 40 201 «Geometrisches Normalprofil»
- VSS 40 238 «Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr; Rampen, Treppen und Treppenwege»
- VSS 40 252 «Knoten; Führung des leichten Zweiradverkehrs»
- VSS 40 240 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Grundlagen»
- VSS 40 246 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Unterführungen»
- VSS 40 247a «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Überführungen»
- VSS 640 829a «Signalisation Langsamverkehr»

Weitere Grundlagen

- AH «Standards Kantonsstrassen» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- AH «Anlagen für den Veloverkehr» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- RL «Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme - Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- RL «Velowegnetzplanung im Kanton Bern» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- RL «Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- RL «Kantonsstrassen/Aufteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen Kanton und Gemeinden» des Tiefbauamts des Kantons Bern
- RL «Kantonsbeiträge an Planungen der Regionen» des Kantons Bern

4. Grundsätze

4.1 Definition von Ersatzverbindungen

Ersatzverbindungen gemäss Art. 49 Abs. 1a SG sind

- Velowege auf Gemeinde- oder Privatstrassen,
- die für den Veloalltagsverkehr erforderlich sind,
- im Sachplan Velowegnetz bezeichnet sind und
- die Velowege auf einer Kantonsstrasse ersetzen.

Ersatzverbindungen können festgelegt werden, wenn auf der Kantonsstrasse mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot geschaffen werden kann. Dies ist der Fall, wenn die kantonalen Standards für Velowege nicht eingehalten werden können und dadurch die angestrebte Sicherheit und Attraktivität der Velowege nicht erreicht werden kann. Ersatzverbindungen ersetzen damit Velowege auf Kantonsstrassen.

Velowege für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten. Sie umfassen insbesondere Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege und Wege. Bis auf die Führungsform Radweg werden Velowege gemeinsam mit anderen Verkehrsarten (z. B. MIV, Fussgängerverkehr, ÖV) geführt.

Ersatzverbindungen können Velobahnen (VB), Velohauptverbindungen (VH), Velonebenverbindungen (VN) und Velowege im Erschliessungsnetz (EN) ersetzen.

4.2 Vorhandene Verkehrsinfrastruktur

Ersatzverbindungen für den Veloalltagsverkehr werden auf vorhandenen Gemeinde- oder Privatstrassen eingerichtet, die sich von Gesetzes wegen im Eigentum der Gemeinden bzw. Privater befinden und für die die Gemeinden oder Private zuständig sind.

In der Regel werden die betroffenen Strassen weiterhin auch von anderen Verkehrsmitteln genutzt, lediglich die zusätzliche Funktion als Ersatzverbindung für den Veloverkehr kommt hinzu. Massnahmen, welche im Zusammenhang mit der Verbesserung der Gemeinde- oder Privatstrassen für andere oder vorhandene Nutzungen (z. B. MIV) durchgeführt werden, sind daher von den Massnahmen zur Einrichtung bzw. zum Betrieb der Ersatzverbindung klar abzugrenzen.

4.3 Ausbaustandards von Ersatzverbindungen

Ersatzverbindungen müssen den selben Anforderungen genügen wie die Velowege auf oder entlang von Kantonsstrassen bzw. auf kantonalen Radwegen. Es ist daher erforderlich, dass die kantonalen Referenzstandards für Velowege zum Festlegen der nötigen Umgestaltungs- oder Ausbaumassnahmen auf den Gemeinde- oder Privatstrassen angewendet werden. Die einschlägigen Standards sind den Regelwerken des Tiefbauamts des Kantons Bern zu entnehmen.

5. Ausbau der Gemeinde- oder Privatstrasse zu einer Ersatzverbindung

Als Umgestaltung oder Ausbau gelten Massnahmen an bestehenden Infrastrukturen zur Erfüllung der Anforderungen des Veloverkehrs an eine Ersatzverbindung (gemäss Art. 49 Abs. 1a SG). Beispielsweise kann eine Fahrbahnverbreiterung zur Anlage von Radstreifen zur Erhöhung der Sicherheit eine Investition zugunsten des Veloverkehrs sein.

5.1 Zuständigkeit zur Einrichtung einer Ersatzverbindung

Die Projektierung und Realisierung des Ausbaus einer Gemeinde- oder Privatstrasse zu einer Ersatzverbindung erfolgt in der Regel durch die Gemeinde. Sollte der Gemeinde die Projektierung und/oder die Realisierung nicht möglich sein, können Gemeinde und Kanton sich einvernehmlich darauf verständigen, dass das kantonale Tiefbauamt die Projektierung und/oder die Realisierung der Ausbaumassnahme übernimmt.

5.2 Studien

Der Kanton erarbeitet die notwendigen Grundlagen (z. B. Studien) welche für die Begründung zur Einrichtung einer Ersatzverbindung notwendig sind (inkl. Ausbauvarianten auf der Kantonsstrasse, soweit

sie für den Nachweis der Verhältnismässigkeit erforderlich sind) und nutzt allfällig vorhandene Studien, Konzepte und Richtpläne von Gemeinden oder Regionen als Grundlage.

Der Kanton erarbeitet ebenfalls die Planungsstudie, als Grundlage für das Vorprojekt einer Ersatzverbindung. In gegenseitigem Einvernehmen kann er diese Aufgabe gegen Entschädigung auch an die Region oder die Gemeinde delegieren.

5.3 Projektierungsvereinbarung zur Einrichtung einer Ersatzverbindung

Die Gemeinde und allfällige private Strasseneigentümer schliessen auf Basis der Planungsstudie eine Projektierungsvereinbarung mit dem zuständigen Oberingenieurkreis (OIK) des Tiefbauamts ab.

Inhalt der Projektierungsvereinbarung sind insbesondere:

- eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Umsetzung einer Ersatzmassnahme
- der Projektierungsauftrag
- die Festlegung des Auftraggebers und der Bauherrschaft
- die Projektorganisation
- die zu bearbeitende SIA-Phase Projektierung (inkl. Bewilligungsverfahren)
- die Finanzierung der Projektphasen der Projektierungsvereinbarung
- ein grober Zeitplan für die Planung und Umsetzung der Ersatzverbindung

5.4 Vereinbarung über den Bau einer Ersatzverbindung

Auf der Basis des bewilligten Projekts schliessen der Kanton und der Strasseneigentümer der betroffenen Gemeinde- oder Privatstrasse eine Vereinbarung über den Bau einer Ersatzverbindung für die Erarbeitung und Durchführung der SIA-Phasen Ausschreibung und Realisierung ab.

Inhalt der Vereinbarung über den Bau einer Ersatzverbindung sind insbesondere:

- die Absicht gemeinsam eine Ersatzverbindung zu errichten
- der Projektauftrag mit Zielvereinbarungen zu Kosten und Terminen
- Festlegung des Auftraggebers und der Bauherrschaft (Gemeinde oder OIK)
- die Projektorganisation (Begleitgruppe ...) inkl. Aufgaben und Kompetenzen der Projektbeteiligten
- Einsetzung eines Projektbegleiters des zuständigen OIK zur Unterstützung des Projektleiters beim Controlling
- die zu bearbeitenden Projektphasen gemäss SIA
- die Massnahmenfinanzierung unter Berücksichtigung allfälliger Bundesbeiträge (in Agglomerationen)
- Projektzeitplan mit wesentlichen Meilensteinen (insbesondere notwendige Entscheidungen der Projektbeteiligten)

5.5 Investitionskosten einer Ersatzverbindung und Kostentragung

Der Kanton trägt diejenigen Investitionskosten, welche gemäss den gültigen Normen und Arbeitshilfen und gemäss den kantonalen Standards für die Herstellung oder den baulichen Unterhalt einer Ersatzverbindung für den Veloverkehr notwendig sind. Kosten für Massnahmen, die darüber hinausgehen, werden durch den Kanton nicht mitfinanziert. Wenn Projekte Elemente umfassen, die anderen Zwecken als dem Veloverkehr dienen (z. B. Erschliessung, land- und forstwirtschaftliche Nutzung), so werden nur diejenigen Projektbestandteile vom Kanton getragen, welche dem Veloverkehr dienen.

Der Kanton trägt die Kosten für Projektierung, Bewilligungsgebühren, Kosten für Kommunikationsmassnahmen, Ausschreibung, Bau, Bauleitung und Landerwerb (Kauf von Land, Geometer- und Verschreibungskosten bei Grundbucheinträgen) inkl. Mehrwertsteuer. Diese Kosten werden als «Projektkosten» bezeichnet.

Nicht durch den Kanton getragen werden die Kosten für die Eigenleistungen der Gemeindeverwaltung und von Behördenmitgliedern.

Die Schätzung der Projektkosten erfolgt erstmalig durch den OIK im Rahmen der Erarbeitung der Planungsstudie. Die Kostenfortschreibung erfolgt mit jeder Projektphase durch den Massnahmenträger.

Projektierungskosten:

Der Kanton trägt die Kosten für die Phase Vorprojekt (SIA 31). Nach Abschluss des Vorprojekts ist die Kostenbeteiligung der Gemeinden an den Folgephasen zu prüfen (z. B. Kosten für Massnahmenbestandteile, welche nicht aufgrund der Einrichtung der Ersatzverbindung durchgeführt werden). Die allfällig daraus resultierenden Kostenbeteiligungen der Gemeinde sind auf Basis der Ergebnisse des Vorprojekts festzulegen.

Realisierungskosten:

Die Präzisierung der Realisierungskosten sowie der detaillierten Kostenteiler erfolgt in der Phase Vorprojekt. Mit der Festlegung der Dimensionierung und unter Berücksichtigung der Projektbestandteile, welche dem Ausbau der Gemeinde- oder Privatstrasse zu einer Ersatzverbindung dienen, ist bei Abschluss des Vorprojekts eine Kostenschätzung +/- 20 % erforderlich. Die Kostenschätzung ist von Kanton und Gemeinde zu genehmigen.

Der Kanton definiert den Standard der Ersatzverbindung. Wünscht die Gemeinde einen höheren Standard, so hat sie die Mehrkosten der Planung, Projektierung und Realisierung zu bezahlen. Ebenso hat sie die Kosten der Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen zu bezahlen, die anderen Zwecken als dem Veloverkehr dienen.

5.6 Abrechnung der Investitionskosten zur Einrichtung einer Ersatzverbindung

Ist die Gemeinde Auftraggeberin und Bauherrin, so rechnet letztere die Kosten zur Einrichtung einer Ersatzverbindung grundsätzlich nach Fertigstellung und Inbetriebnahme mit dem Kanton ab. Der zuständige Oberingenieurkreis prüft die Schlussabrechnung auf deren Richtigkeit. Fehlen Elemente, meldet der Oberingenieurkreis dies der Gemeinde umgehend. Die Schlussabrechnung umfasst folgende Elemente:

- Kostenzusammenstellung mit Zuteilung der einzelnen Positionen zu den Kostenarten Projektierung, Bau, Bauleitung und Landerwerb
- Kopie der Originalrechnungen mit Zahlungsbelegen als Nachweis
- Dokumentation des Zustands vor und nach der Realisierung
- Aktennotiz oder Protokoll der Abnahme. Der zuständige Oberingenieurkreis ist zur Abnahme einzuladen. Die von ihm beanstandeten Mängel sind vor der Abrechnung zu beheben.
- Einzahlungsschein

Der Kostenanteil des Kantons wird innert 45 Tagen nach Vorliegen der korrekten Schlussabrechnung überwiesen.

Bei mehrjährigen Projekten mit grösseren anrechenbaren Kosten (> CHF 100 000.00) sind in Absprache mit dem zuständigen Oberingenieurkreis Akontozahlungen zu vereinbaren. Die Akontozahlung wird dabei auf rund 90 % der zu diesem Zeitpunkt nachgewiesenen, bezahlten Rechnungen bemessen. Der Antrag auf eine Akontozahlung ist durch eine Rechnungszusammenstellung, ein Belegverzeichnis und die Dokumentation des Baufortschritts zu belegen.

6. Betrieb/Unterhalt einer Ersatzverbindung

Für den betrieblichen und den baulichen Unterhalt der Ersatzverbindung ist die Gemeinde zuständig (Art. 41 SG). Der Kanton trägt die Kosten des betrieblichen und des baulichen Unterhalts der Ersatzverbindung, soweit sie den Veloweg betreffen (Art. 49 SG).

Die Gemeinde und allfällige private Strasseneigentümer schliessen eine Betriebs- und Unterhaltsvereinbarung mit dem zuständigen Oberingenieurkreis (OIK) des Tiefbauamts ab.

Inhalte der Betriebsvereinbarung sind insbesondere:

- die Festlegung des Streckenabschnitts der Ersatzverbindung
- der Leistungs- und Qualitätsumfang für den Unterhalt und Betrieb der Ersatzverbindung
- die anrechenbaren Unterhalts- und Betriebskosten - Kostenteiler (vgl. Kapitel 6.1)
- die Verrechnungssätze bzw. allfällige Pauschalierungen

6.1 Unterhalts- und Betriebskosten und Kostentragung

Der Kanton trägt die Unterhalts- und Betriebskosten einer Ersatzverbindung, soweit sie den Veloweg betreffen.

Die Unterhalts- und Betriebskosten sind die Kosten, welche für den «betrieblichen Unterhalt» anfallen. Der betriebliche Unterhalt umfasst alle Massnahmen und Arbeiten, die für die Sicherheit und Betriebsbereitschaft der Strassen notwendig sind (insbesondere Unterhalt der Markierungen, das Zurückschneiden der Vegetation, die Strassenreinigung und den Winterdienst), inklusive baulicher Reparaturen (kleinere Reparaturen und Sofortmassnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Betriebssicherheit, bspw. die Instandsetzung von Schlaglöchern, Belagsrissen, Geländern u. ä.).

Der bauliche Unterhalt umfasst die Werterhaltung resp. die Instandsetzung und Erneuerung der Strasse. Anrechenbar sind nur diejenigen Kosten, welche sich aufgrund der Einrichtung einer Ersatzverbindung ergeben. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt derjenigen Anlagenelemente, welche nicht den Veloweg betreffen, trägt die Gemeinde. Die Unterhalts- und Betriebskosten werden zwischen Kanton und Gemeinden entsprechend aufgeteilt und ein Kostenteiler vereinbart.

6.2 Abrechnung der Unterhalts- und Betriebsarbeiten auf einer Ersatzverbindung

Die Gemeinde rechnet die tatsächlich entstandenen Kosten für Unterhalt und Betrieb der Ersatzverbindung jährlich mit dem Kanton ab (inkl. allfälliger Kosten für Betrieb und Unterhalt von Privatstrassen, sofern diese dem Veloweg dienen).

6.3 Anforderungen an die Abrechnung der Unterhalts- und Betriebskosten

Die Abrechnung der Unterhalts- und Betriebskosten umfasst folgende Elemente:

- Kostenzusammenstellung für den gesamten Abrechnungszeitraum (Betriebsjahr);
- Leistungsnachweis nach Aufwand (ordentliche Leistungsrapportierung);
- allfällige Drittrechnungen, ggf. anteilig.

Unterhalts- und Betriebskosten für Privatstrassen sind gesondert auszuweisen. Die Gemeinde ist verpflichtet, die Unterhalts- und Betriebskosten für Privatstrassen den jeweiligen Privaten weiterzuleiten.

6.4 Zahlungsmodus für Unterhalts- und Betriebsleistungen für Ersatzverbindungen

Der zuständige Oberingenieurkreis prüft die Abrechnung der Unterhalts- und Betriebskosten auf seine Richtigkeit. Fehlen Elemente oder entsprechen Teile davon nicht dieser Richtlinie, werden die Elemente bzw. erläuternde Begründungen durch das TBA beim Betreiber eingefordert. Der Kanton weist die Rechnung innert 45 Tagen nach Vorliegen der korrekten Abrechnung zur Zahlung an.

Anhang 1: Auszug aus den gesetzlichen Grundlagen

Auszug aus dem **Strassengesetz**:

Artikel 38 Verantwortung für Bau, Betrieb und Unterhalt

- ¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die Kantonsstrassen.
- ² Für die Reinigung, die Grünpflege und den Winterdienst auf Gehwegen entlang von Kantonsstrassen sind die Gemeinden verantwortlich.

Artikel 39 Baustandard

- ¹ Der Kanton bestimmt den Standard für den Bau der Kantonsstrassen.
- ² Die Gemeinden können gegen Bezahlung der Mehrkosten einen höheren Standard bestellen.

Artikel 40 Unterhaltsstandard

- ¹ Der Unterhalt der Kantonsstrassen umfasst den betrieblichen und den baulichen Unterhalt.
- ² Er erfolgt umweltfreundlich und wirtschaftlich.
- ³ Der Winterdienst umfasst nicht die Offenhaltung der seitlichen Zugänge zur Kantonsstrasse und die Schneeabfuhr.
- ⁴ Auf den Winterdienst kann verzichtet werden, wenn das öffentliche Interesse die Offenhaltung der Strasse nicht erfordert oder wenn die Offenhaltung aus Gründen der Sicherheit nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist.

Artikel 41 Gemeindestrassen

- ¹ Die Gemeinden planen, bauen, betreiben und unterhalten die Gemeindestrassen.
- ² Auf den Winterdienst kann verzichtet werden, wenn das öffentliche Interesse die Offenhaltung der Strasse nicht erfordert oder wenn die Offenhaltung aus Gründen der Sicherheit nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist.

Artikel 42 Privatstrassen im Gemeingebrauch

- ¹ Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betreiben und unterhalten die Privatstrassen im Gemeingebrauch, soweit dafür nicht die Gemeinde oder der Kanton zuständig ist.

Artikel 45 Sachplan Velowegnetz

- ² Mit dem Sachplan Velowegnetz werden die Velowege mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies
 - a kantonale Velowege auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,
 - b kantonale Radwege abseits von Kantonsstrassen,
 - c wichtige Velowege auf Gemeinde- und Privatstrassen,
 - d wichtige Mountainbike-Routen.
- ³ Der Sachplan Velowegnetz legt die Velowege mit dem höchsten, mit einem grossen und mit einem mittleren Potenzial für den Veloalltagsverkehr fest.
- ⁴ Die Aufnahme eines kommunalen Velowegs in den Sachplan Velowegnetz setzt entweder eine Grundlage in einer kommunalen oder regionalen Planung voraus oder bedarf der Zustimmung aller betroffenen Gemeinden.

Artikel 46 Kantonale Velowege

- ¹ Der Kanton baut, betreibt und unterhält die Velowege nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b.
- ² Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

Artikel 47 Kommunale Velowege

- ¹ Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten
 - a Velowege nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c,

- b Mountainbike-Routen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe d,
- c die übrigen kommunalen Velowege.

Artikel 49 Kostentragung

¹ Der Kanton trägt die Kosten für die Erfüllung seiner Aufgaben.

^{1a} Kann der Kanton mit verhältnismässigem Aufwand kein Veloangebot auf der Kantonsstrasse schaffen und sieht der Sachplan deshalb eine ersatzweise Führung des Veloalltagsverkehrs auf einer Gemeinde- oder Privatstrasse vor, trägt der Kanton die Kosten für diesen Veloweg.

² Jede Gemeinde trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben.

Anhang 2: Prüfung und Festlegung von Ersatzverbindungen

Bei der Klärung der Frage der Führung von Velowegen abseits der Kantonsstrasse kommen verschiedene Velowegalternativen in Frage (Abbildung 1).

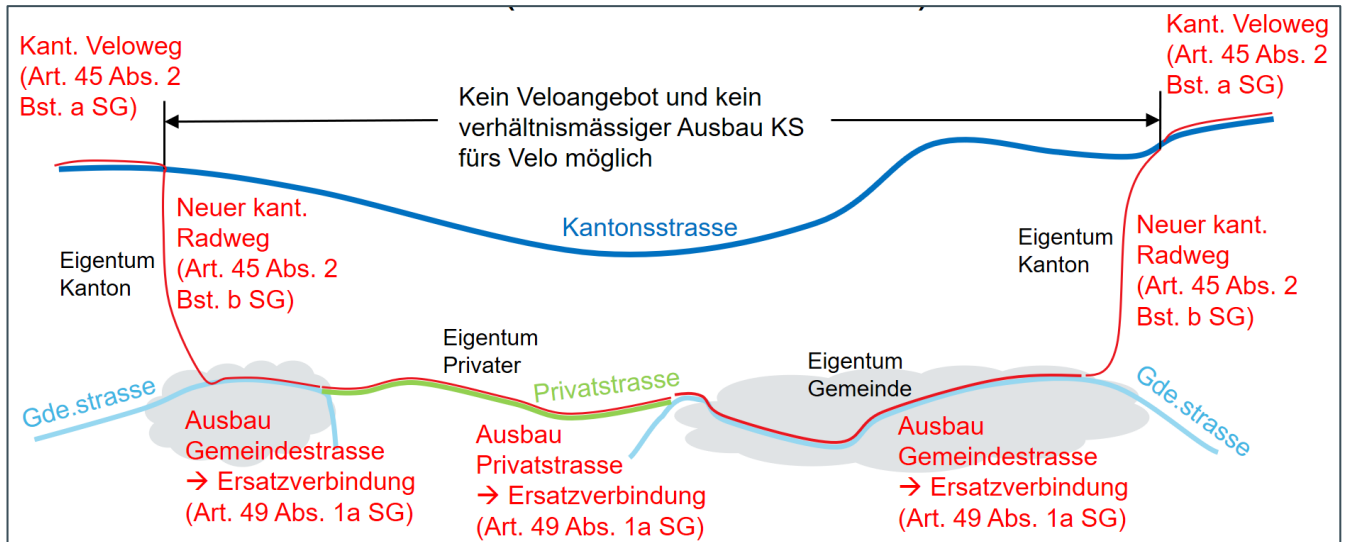


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Führung von Velowegen abseits der Kantonsstrasse

Grundsätzlich stehen als Alternative der Kantonsstrasse zwei Optionen zur Wahl, für welche aber jeweils eine Anpassung der VWNP erforderlich ist.

Alternative Führung des Veloverkehrs auf:

- einem neuen kantonalen Radweg abseits der Kantonsstrasse
- einer bestehenden Gemeinde- oder Privatstrasse (Ersatzverbindung)

Wenn eine alternative Führung über eine Gemeinde- oder Privatstrasse möglich ist, kann in vier Schritten geprüft werden, ob eine Ersatzverbindung im SVN festgelegt werden kann (Abbildung 2):

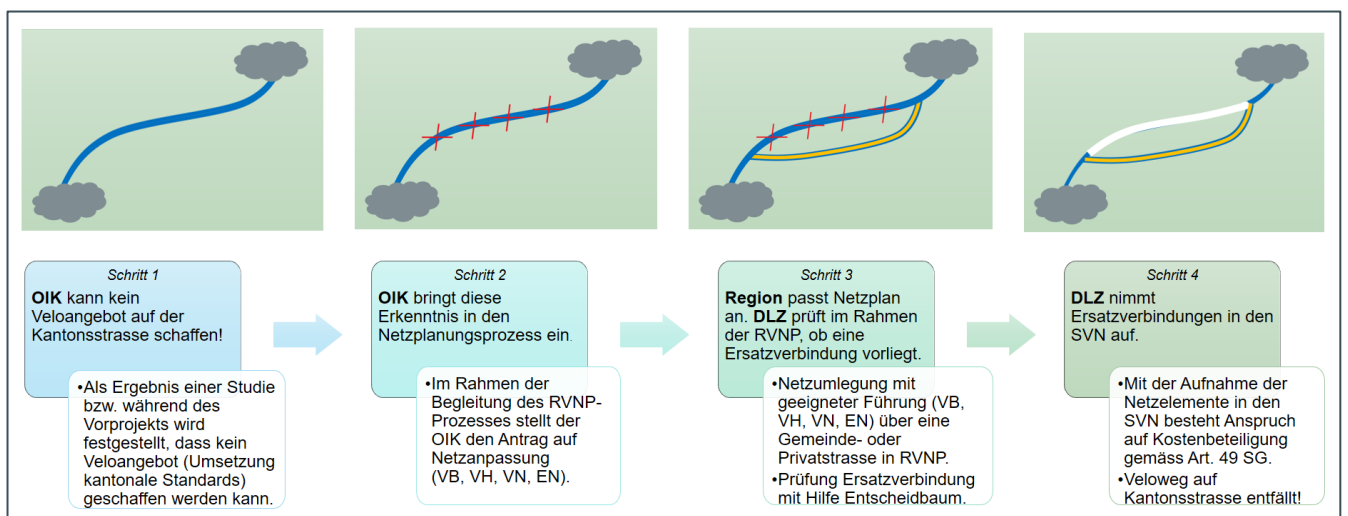


Abbildung 2: Vier Schritte zur Ersatzverbindung

Schritt 1:

Die Oberingenieurkreise (OIK) des kantonalen Tiefbauamts sind für die Projektierung und den Bau der Kantonsstrassen zuständig.

Wenn ein OIK als Ergebnis einer eingehenden Prüfung (z. B. Studie oder im Laufe eines Vorprojekts) feststellt, dass kein Veloangebot (gemäss **Referenzstandard** «Velo längs» des Kantons Bern für Velonebenverbindungen/übrige Kantonsstrassen) auf oder entlang der Kantonsstrasse umgesetzt werden kann, bemüht sich der OIK um eine alternative Führung des Veloverkehrs.

Schritt 2:

Der OIK bringt die Erkenntnis, dass kein Veloangebot auf oder entlang der Kantonsstrasse umgesetzt werden kann, im Rahmen seiner Begleitung der RVNP, in den Prozess zur der regionalen Velowegnetzplanung ein.

Gemäss RL Velowegnetzplanung im Kanton Bern planen die Regionen die Velowegnetze in regionalen Velowegnetzplänen (RVNP). Die RVNP bilden die Grundlage für den SVN des Kantons, in welchem auch allfällige Ersatzverbindungen festgehalten werden.

Schritt 3:

Die Region passt das Velowegnetz aufgrund der Anforderung des OIK bei Bedarf an und plant alternative Velowege auf geeigneten Gemeinde- oder Privatstrassen. Hierbei ist auf eine möglichst direkte Velowegverbindung zu achten.

Das Dienstleistungszentrum (DLZ) des kantonalen Tiefbauamts begleitet die regionale Velowegnetzplanung und prüft parallel zum Planungsprozess die rechtliche Einordnung der geänderten Velowegverbindung. Hierbei bedient sich das DLZ des Entscheidbaums «Prüfung Ersatzverbindung» (Abbildung 2).

Die Entscheidungen E2, E3 und E5 sind zu begründen. Bei Bedarf sind die Begründungen durch Studien zu belegen.

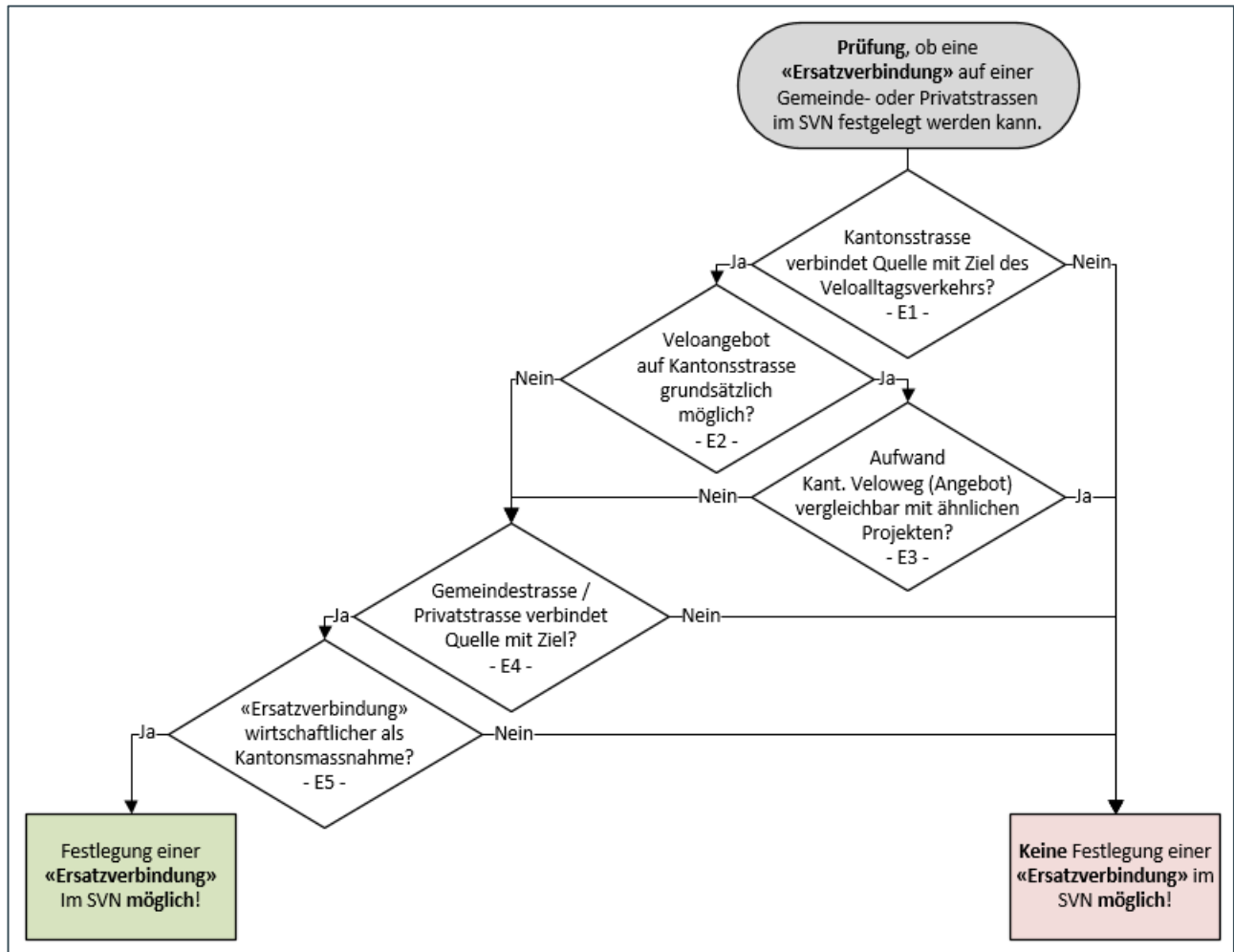


Abbildung 3: Entscheidungsbaum Prüfung Ersatzverbindung

Schritt 4:

Das Ergebnis der Prüfung wird in der nächsten Anpassung in den SVN aufgenommen. Allfällige Ersatzverbindungen werden mit einer eigenen Signatur im SVN festgehalten. Der bisher im Velowegnetz allenfalls enthaltene Veloweg auf der Kantonsstrasse wird aus dem SVN entfernt.

Die Festlegung der Ersatzverbindung im SVN ist zwingende Voraussetzung dafür, dass der Kanton die Kosten für die Einrichtung der Ersatzverbindung übernehmen kann.