

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 185/2022

Sitzung vom 7. September 2022

**1178. Anfrage (Kulturlandverschleiss durch  
Veloinfrastrukturbauten?)**

Kantonsrätin Sandra Bossert, Wädenswil, und Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, haben am 30. Mai 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Die Zürcherinnen und Zürcher sind immer öfters auf dem Velo unterwegs, ausgebaute Velowege unterstützen diesen Trend. Der Kantonsrat hat kürzlich Vorstösse überwiesen, welche massiv mehr Gelder für das Erstellen der Veloinfrastruktur zur Verfügung stellen. Trotzdem darf dabei nicht vergessen werden, dass diese Radwege und Veloschnellrouten viel Platz brauchen. Dazu möchten wir folgende Fragen stellen:

1. Wie viel Kulturlandflächen wurden in den letzten 10 Jahren für Velorouten «zubetoniert», inklusive Grünstreifen?
2. Mit Hochdruck wird die Veloinfrastruktur im Kanton Zürich ausgebaut. Wie viel Kulturland wird mit den heute bekannten und in Arbeit befindenden Veloinfrastrukturprojekten überbaut?
3. Wie viel Fläche ist dabei als Fruchtfolgefläche (FFE) betroffen?
4. Wird dieser FFE-Flächenverbrauch kompensiert?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Sind im Zusammenhang mit der Erstellung der Veloinfrastruktur auch Waldflächen betroffen? Wenn ja, wieviel?
7. Auf heute bestehenden Radwegen ist teilweise eine kombinierte Nutzung (Landwirtschaft gestattet) signalisiert. Sind weitere solche kombinierte Nutzungen geplant?
8. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, bestehende Flurstrassen allenfalls in einer kombinierten Nutzung auch als Radweg zu betreiben und so den Landbedarf zu verringern?
9. Wenn nein, was spricht gegen eine kombinierte Nutzung?

Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sandra Bossert, Wädenswil, und Hans Egli, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Der Kulturlandbedarf der Projekte wird nicht systematisch erhoben. Seit 2013 werden jedoch bei jedem Projekt die Fruchtfolgeflächenverluste berechnet. Dabei werden Verluste der landwirtschaftlichen Nutzungseignungsklassen 1–5 zu 100% und solche der Nutzungseignungsklasse 6 zu 50% angerechnet. Bei kantonalen Rad-/Gehweg-Projekten, die 2013 bis 2021 fertiggestellt worden sind, resultierte so ein Verlust von 57 300 m<sup>2</sup>. Der Verlust bei sämtlichen Projekte des Tiefbauamtes betrug 95 700 m<sup>2</sup>. Die Rad-/Gehwege machen somit rund 60% des gesamten Verlustes aus.

Für 2022 bis 2026 ist für Rad-/Gehwege ein Fruchtfolgeflächenverlust von ungefähr 48 000 m<sup>2</sup> prognostiziert (54 000 m<sup>2</sup> für sämtliche Projekte).

Der Flächenverbrauch kann jedoch in aller Regel nicht einem spezifischen Verkehrsmittel zugeschrieben werden. Mit Blick auf die integrale Funktion einer Strasse ergibt sich dieser in Bezug auf die Veloinfrastruktur namentlich auch daraus, dass die Menge des motorisierten Verkehrs zuweilen die gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche auch für Velofahrende ausschliesst.

Zu Fragen 4 und 5:

Fruchtfolgeflächen (FFF) sollen in ihrem Gesamtumfang und in ihrer Qualität dauernd erhalten werden, um das landwirtschaftliche Produktionspotenzial langfristig zu sichern. Die unvermehrbar und kaum erneuerbare Ressource Boden ist in ihrer Quantität und Vielfalt zu erhalten. In Fällen, in denen der Verbrauch von FFF nicht vermieden werden kann, muss eine gleichwertige Kompensation stattfinden. Die jeweilige Interessenabwägung, die beim Verbrauch von FFF in jedem Fall erfolgen sollte, muss im Einzelfall vorgenommen werden. Bei der Routenwahl wird grundsätzlich darauf geachtet, dass der Verbrauch von FFF so tief wie möglich gehalten wird.

Gemäss kantonalem Richtplan sorgt der Kanton deshalb dafür, «dass Fruchtfolgeflächen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt und grundsätzlich durch den Verursacher eine flächengleiche Aufwertung der Nutzungseignung durch Verbesserung des Bodenaufbaus eines geeigneten Gebietes erfolgt. Im Zuge der Bewilligung werden entsprechende Auflagen festgelegt. Der

Kanton sorgt dafür, dass Kompensationsmassnahmen auf anthropogenen oder bereits belasteten Böden stattfinden, und überwacht deren Umsetzung» (Kantonaler Richtplan, Pt. 3.2.2 a).

Vor diesem Hintergrund werden sämtliche Verluste an FFF kompensiert. Ungefähr je zur Hälfte davon im Rahmen von Projekten des Tiefbauamtes (mit unbelastetem, intaktem Boden aus den Bauvorhaben) und durch Projekte Dritter.

Zu Frage 6:

Für zwölf Projekte in den letzten zehn Jahren wurden insgesamt 12810 m<sup>2</sup> Waldfläche definitiv gerodet. Pro Projekt, in dem eine Rodung notwendig ist, ergibt dies durchschnittlich rund 1200 m<sup>2</sup>. Für diese Rodungen wurden Ersatzaufforstungen getätigt.

Zu Frage 7:

Grundsätzlich ist eine kombinierte Nutzung möglich. Diese wird, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, auf Antrag der jeweiligen Landwirtinnen und Landwirte, Gemeinden, Flurgenossenschaften usw. geprüft. Es ist in solchen Fällen insbesondere eine Abwägung in Bezug auf das Konfliktpotenzial Velos – landwirtschaftlicher Verkehr nötig. Die Beantwortung ist in aller Regel abhängig von der Anzahl Velofahrenden und der Anzahl an landwirtschaftlichen Fahrzeugen bzw. Fahrzeugbewegungen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist eine Kombination grundsätzlich konfliktträchtig und daher nicht erstrebenswert. Insbesondere in der Vegetationszeit kann es gefährlich sein, wenn die Landwirtschaftsmaschinen bei der Bewirtschaftung auf die Radwege fahren müssen (fehlende Sichtzonenbereiche, hohe Geschwindigkeit von Elektrovelos usw.). Wenn es zu Unfällen zwischen den landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Velofahrenden kommt, dürften diese in vielen Fällen schwere Unfallfolgen nach sich ziehen. Während in der Unfallstatistik kaum entsprechende Fälle registriert sind, muss davon ausgegangen werden aus, dass die Anzahl Beinaheunfälle erheblich ist.

Eine kombinierte Nutzung ist ferner in aller Regel vor allem für Fahrten tagsüber und bei schönem Wetter und damit für Freizeitfahrten geeignet. Für das Alltagsnetz, das ganztägig, insbesondere auch nachts, und auch bei schlechten Witterungsverhältnissen befahrbar sein soll, ist diese tendenziell eher ungeeignet.

Zu Fragen 8 und 9:

Wo dies zweckmässig und aus Velo-Ziel/Quelle-Betrachtung sinnvoll ist, wurden Veloverbindungen auf Flurwege gelegt. Mengenmässig handelt es sich dabei allerdings bloss um sehr wenige Verbindungen, vor allem entlang von Bahnstrecken und Gewässern. Flurwege sind oftmals chaussiert. Daraus ergeben sich Schwachstellen, da für Alltagswege direkte, saubere, befestigte und entwässerte Verbindungen anzustreben sind.

Diese müssen auch regelmässig unterhalten werden, was auch den Winterdienst umfasst. Würde eine Veloverbindung über eine Flurstrasse führen, kann dies zu Ausbaumassnahmen bzw. auch zur Versiegelung des Bodens führen. Dies wäre gegenüber anderen Varianten sehr sorgfältig abzuwägen. Ferner sind die bei der Beantwortung der Frage 7 geäusserten Sicherheitsbedenken auch für diesen Fall zu berücksichtigen.

Neben den technischen Aspekten (Asphalt, Beleuchtung, Entwässerung und Winterdienst) sowie der objektiven Verkehrssicherheit kommt auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden Bedeutung zu. In der Morgen- oder Abenddämmerung oder bei Dunkelheit, mitten im Feld und abseits jeglicher sozialer Kontrolle ist die Nutzung von Flurwegen insbesondere für Nutzerinnen und Nutzer mit erhöhten Sicherheitsbedürfnissen keine Alternative.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates, des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**