

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 200/2026

Sitzung vom 19. August 2026

816. Anfrage (Schonender Umgang des Kulturlands bei Radwegbauten)

Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, und Kantonsrätin Sandy Bossert, Wädenswil, haben am 18. Mai 2026 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit dem Geschäft 6027 «Bewilligung eines Objektkredits für den Neubau eines Radwegs Gockhauserstrasse» stellen sich anhand dieses Projekts folgende Fragen, die insbesondere den zu grossen Kulturlandverbrauch betrachten.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es üblich, dass Grundeigentümer bei Radwegprojekten nicht als gleichwertige Verhandlungspartner behandelt werden und sich deshalb gezwungen sehen, rechtliche Unterstützung beizuziehen?
2. Aus welchem Grund sollen im Rahmen dieses Projekts Parkplätze im Kulturland erstellt werden, obwohl an diesem Standort kein Bedarf für Parkplätze besteht?
3. Sind Parkplätze im Kulturland nicht grundsätzlich unzulässig? Falls sie zulässig sind, auf welcher gesetzlichen Grundlage basiert dies?
4. Warum wird Landwirten bei Verlust von Kulturland kein Realersatz angeboten, obwohl dies für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zentral wäre?
5. Ist es üblich, dass ein Objektkredit zur Genehmigung traktandiert wird, obwohl noch hängige Einsprachen bestehen und nicht alle planerischen Fragen geklärt sind?
6. Radwege werden im Richtplan häufig entlang von Kantonsstrassen vorgesehen. Weshalb wird im Sinne eines sorgsamten Umgangs mit Kulturland nicht vermehrt geprüft, solche Wege auf bestehenden, geeigneten Flurwegen zu realisieren?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

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

Das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705), das Gesamtverkehrskonzept und das Veloförderprogramm 2 des Kantons Zürich verpflichten den Kanton zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten

Veloinfrastruktur. Bei deren Planung und Konzeption orientiert man sich in der Regel an der bestehenden Infrastruktur, damit sie möglichst sinnvoll genutzt und der Flächenbedarf reduziert werden kann. Gestützt auf das Veloweggesetz hat der Kanton den kantonalen Velonetzplan erarbeitet, der inzwischen auch in die regionalen Richtpläne überführt und behördenverbindlich festgesetzt wurde. Die Gemeinden waren bei der Erarbeitung und Überführung in die regionalen Richtpläne beteiligt. Für die Ausarbeitung von konkreten Projekten gelten die Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 des Strassengesetz (StrG, LS 722.1). Die Strassen sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen (§ 14 Abs. 2 StrG). Der sorgsame Umgang mit Kulturland ist somit ein wichtiges Anliegen des Kantons Zürich und wird bei der Planung von Veloinfrastrukturen systematisch berücksichtigt.

Zu Frage 1:

Für die Realisierung von öffentlichen Infrastrukturprojekten ist es teilweise unumgänglich, privates Land zu beanspruchen. Dafür bestehen klare verfassungsmässige und gesetzliche Grundlagen, die einen frühzeitigen Einbezug der Bevölkerung sowie der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer vorsehen. Strassen- oder Radwegprojekte durchlaufen ein Bewilligungsverfahren gemäss StrG. Dazu gehören Projektauflagen im Rahmen des Mitwirkungs- und des Planauflageverfahrens. Auch wird mit Direktbetroffenen der Austausch gesucht. Es werden Einigungsverhandlungen durchgeführt, an denen die notwendigen Landabtretungen, Entschädigungen und die baulichen Anpassungsarbeiten besprochen und wenn möglich vertraglich festgehalten werden. Die zuständigen kantonalen Stellen sind dabei stets bestrebt, die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer umfassend und transparent zu informieren sowie fair und rechtsgleich zu behandeln. Die Wahrung der verfassungsmässig garantierten Rechte (und damit auch der Eigentumsrechte) ist das oberste Gebot bei jeglichem Verwaltungshandeln.

Kann keine Einigung gefunden werden, muss der Rechtsweg begangen werden. Ob und in welchem Umfang eine betroffene Partei sich dabei entscheidet, rechtliche Unterstützung beizuziehen, ist ihre eigene, individuelle Entscheidung.

Zu Frage 2:

Das bestehende Parkfeld für drei bis vier Fahrzeuge wird gemäss Auskunft der Stadt Dübendorf rege genutzt und soll ihrem Wunsch entsprechend beibehalten werden. Das bestehende Parkfeld wird in gleicher Grösse im Projekt berücksichtigt. Parkplätze können dann ausserhalb

der Bauzone erstellt werden, wenn sie standortgebunden sind, also auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen sind bzw. im öffentlichen Interesse sind (z. B. Parkplatz für Erholungssuchende). Dies ist vorliegend der Fall.

Zu Frage 3:

Die Parkfelder sind im Bestand vorhanden. Genau wie bei Radweg- oder Strassenprojekten muss, wenn nötig, für den Ausbau oder die Neuordnung von Parkfeldern bestehendes Kulturland, nötigenfalls auch Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht werden können. Die verbrauchten FFF müssen anderweitig kompensiert werden.

Zu Frage 4:

Muss Land für ein öffentliches Infrastrukturvorhaben beansprucht werden, besteht der verfassungsmässige Grundsatz der vollen Entschädigung des Verkehrswerts. Hingegen besteht gemäss den gesetzlichen Grundlagen und der Rechtsprechung kein Anspruch auf Realersatz. Ein Anspruch wäre auch nicht praktikabel, weil der Kanton und die Gemeinden kaum je über Landflächen an der konkreten Lage verfügen.

Zu Frage 5:

Im Bewilligungsprozess nach StrG ist es üblich, dass bis zur Finanzkompetenz auf Stufe Regierungsrat die Ausgabenbewilligung zusammen mit der Festsetzung erfolgt. Bei Projekten in der Finanzkompetenz des Kantonsrates wird vor der Projektfestsetzung im Kantonsrat über die Finanzierung befunden. Erst anschliessend wird das Projekt im Bewilligungsprozess weiterverfolgt. In der Projektfestsetzung werden die Einsprachen behandelt und es wird der Enteignungstitel für die anschliessenden Landabtretungsgeschäfte erteilt (§§ 15 Abs. 1 und 17 Abs. 4 StrG). Gegen die Projektfestsetzung können Rechtsmittel ergriffen werden.

Zu Frage 6:

Ein sorgfältiger und haushälterischer Umgang mit Kulturland ist von grosser Bedeutung. Bei Neubauten von Velowegen sind die Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung und der Verlust von wertvollen Kulturlandflächen frühzeitig zu berücksichtigen und zu minimieren. Die Nutzung bestehender Feldwege kann eine sinnvolle Alternative darstellen und zur Reduktion von Kulturlandverlusten beitragen. Gleichzeitig dienen diese primär der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und weisen häufig eine Linienführung, Breite oder Beschaffenheit auf, die den Anforderungen des Veloverkehrs nicht genügt. Zudem können Nutzungskonflikte zwischen Landwirtschaft und Veloverkehr entstehen. Eine Führung über bestehende Flurwege ist deshalb nicht in jedem Fall zweckmässig.

Für den geplanten Radweg entlang der Gockhauserstrasse liegen Einträge sowohl im regionalen als auch im kommunalen Richtplan vor. Gemäss Veloweggesetz müssen Velonetze zusammenhängend, durchgehend, sicher, direkt und attraktiv für die Velofahrenden sein. Die Velofahrenden, auch wenn sie elektrische Unterstützung haben, müssen dabei mit Muskelkraft ihren Vortrieb sicherstellen. Umwege, Höhenunterschiede, Stopps und erneutes Anfahren machen das Velo im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln unattraktiv. Bei der Erarbeitung des kantonalen Velonetzplans, der auf Basis einer Potenzial- und Nachfrageanalyse und unter Berücksichtigung der definierten Ziele erstellt wurde, wurden im konkreten Fall auch rückwärtige Führungen geprüft. Da diese nicht direkt sind, der Ausbaustandard oft nicht bedarfsgerecht (Flurwege) ist und/oder sie Höhenunterschiede aufweisen, entsprechen sie nicht den Vorgaben aus dem Veloweggesetz und sind für Velofahrende nicht attraktiv. Deshalb wurden sie nicht weiterverfolgt.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli