

Sitzung vom 20. August 2025

807. Anfrage (Materialisierung von Erschliessungsstrassen in der Landwirtschaftszone)

Kantonsrat Walter Honegger, Wald, hat am 12. Mai 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Aufgrund eines neuen Beispiels aus der Gemeinde Hinwil ist ersichtlich, dass die kantonale Bewilligungspraxis der Baudirektion nach wie vor so ist, dass keine Bewilligungen für betonierte Erschliessungsstrassen in der Landwirtschaftszone gewährt werden. Als Grund wird die gängige Bewilligungspraxis, im Speziellen die «ungenügende Anpassung in die Landschaft», angegeben.

Obwohl die Gründe für die Verwendung von Beton vielfältig sind, verschiedene andere Kantone dies auch zulassen und auch Zürcher Gemeinden in ihrem Zuständigkeitsgebiet dies ebenfalls anwenden, verhält sich der Kanton hier scheinbar etwas gar stur. Gerade wenn man verschiedene Studien oder Abhandlungen liest, müsste aus meiner Sicht eigentlich auch der Kanton Zürich diese Art von Strassenbelag zulassen, wenn doch die Bauherrschaft diese kostenintensivste Bauart anwenden möchte. Ein weiterer Grund wäre dann ja auch noch das Argument der Kreislaufwirtschaft, bei der betonierte Strassen besser als asphaltierte Strassen abschneiden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Ist es richtig, dass die Baudirektion bisher nur in Ausnahmefällen Beton- anstelle Asphaltstrassen zugelassen hat?
2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass Beton anstelle Asphalt für Erschliessungsstrassen in der Landwirtschaft den geringeren Co₂-Abdruck hinterlässt?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die heutigen schwereren Maschinen und Geräte im Landwirtschaftsgebiet negative Auswirkungen auf die Lebensdauer von Asphaltstrassen haben und sich darum Betonstrassen wesentlich besser eignen würden?
4. Kann der Regierungsrat erklären, warum sich ein Schwarzbelag besser in die Landschaft einfügen soll als ein Betonbelag?
5. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, in Zukunft Betonstrassen für Erschliessungsstrassen im ländlichen Gebiet generell zuzulassen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Walter Honegger, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Die Schonung der Landschaft entspricht einem Planungsgrundsatz der Raumplanung; insbesondere sollen sich Bauten und Anlagen in die Landschaft einordnen (Art. 3 Abs. 2 Bst. b Raumplanungsgesetz, SR 700). Für den Erhalt der typischen Zürcher Kulturlandschaft sind Fuss- und Bewirtschaftungswege bzw. Flurstrassen ausserhalb der Bauzonen in der Regel in Kies oder Mergel auszuführen. Wege und Strassen mit Kies- oder Mergelbelägen haben eine zurückhaltende Erscheinung und ermöglichen eine organische Einbettung in das Gelände. Neben der Erscheinung sind Wege oder Strassen mit Kies- oder Mergelbelägen auch für Wandernde angenehmer. Versiegelte Hartbeläge sind ausserhalb der Bauzonen daher nur zurückhaltend einzusetzen.

Ist aus objektiven Gründen eine Befestigung notwendig, etwa bei starker Steigung, kann ein Hartbelag die geeignete Wahl sein. In diesen Fällen sind Beläge im Ortsmischverfahren (Kies mit Zugabe von Bindemittel) oder Asphaltbeläge zu wählen.

Zu Frage 1:

Es ist richtig, dass die Baudirektion bisher nur in Ausnahmefällen Betonstrassen zugelassen hat.

Zu Frage 2:

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass bei der Erstellung von Fahrbahnen aus Beton in der Regel höhere CO₂-Emissionen anfallen als bei der Erstellung von Fahrbahnen aus Asphalt.

Der CO₂-Abdruck von Asphalt wird massgeblich durch den Anteil an Recyclingmaterialien (RAP [von englisch Reclaimed Asphalt Pavement] bzw. Sekundärsplitt) beeinflusst. Insbesondere bei Erschliessungsstrassen in der Landwirtschaft lassen sich sehr grosse Recyclinganteile realisieren.

Zu Frage 3:

Bei bestehenden Wegen können moderne Maschinen, Geräte und Fahrzeuge aufgrund ihrer Grösse und ihres Gewichts die Restnutzungsdauer negativ beeinflussen. Das Ausmass dieser Auswirkungen hängt vom damaligen Ausbaustandard, den verwendeten (häufig lokal verfügbaren) Materialien, dem vorhandenen Untergrund sowie vom bislang geleisteten Unterhalt ab. Sowohl Betonstrassen als auch Belagsstrassen können in gleichem Masse von diesen Einflüssen betroffen sein.

Massgebend für die Lebensdauer von Wegen – unabhängig davon, ob es sich um Beton- oder bituminöse Belagswege handelt – ist die Detailausbildung. Diese wird bestimmt durch die Belastungsklasse (welche Fahrzeuge den Weg befahren), die Nutzungsanforderungen (z. B. als Haupthofzufahrt) sowie die Beschaffenheit des Untergrunds. Betonstrassen müssen in der Regel eine Mindeststärke von 15 cm aufweisen, während bituminöse Beläge bereits mit einer Stärke von 8 cm ausgeführt werden können.

Eine pauschale Aussage, dass Betonwege aufgrund der heutigen Nutzung im Rahmen einer Life-Cycle-Betrachtung grundsätzlich besser geeignet wären als bituminöse Belagswege, kann nicht gestützt werden und ist aus fachlicher Sicht nicht korrekt. Schweizweit werden Beton- und Betonspurstrassen im ländlichen Strassenbau seltener angewendet als die bituminösen Oberbautypen.

Zu Frage 4:

Asphalt hat eine dunkle Erscheinung und verwittert mit der Zeit. Dadurch erhalten die Asphaltbeläge eine Patina, die aus der Ferne einem Kiesbelag ähnelt. Asphaltwege oder -strassen treten daher in der Landschaft weniger stark in Erscheinung als Wege oder Strassen mit Betonbelägen oder technisch wirkende Betonfahrspuren mit geometrischen Linien und Belagsübergängen sowie hellen und monotonen Betonflächen, die von weither ins Auge stechen.

Zu Frage 5:

Betonstrassen ordnen sich ungenügend in die Landschaft ein, verursachen in der Regel höhere CO₂-Emissionen und schneiden auch bei einer Life-Cycle-Betrachtung nicht besser ab als Asphaltstrassen. Betonstrassen in ländlichen Gebieten pauschal zuzulassen, erscheint daher nicht angezeigt.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli