Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 35 (1995)

Artikel: 50 Jahre bauliche Entwicklung Meilen
Autor: Peter, Heiner / Gatti, Michel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-953751

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.12.2025

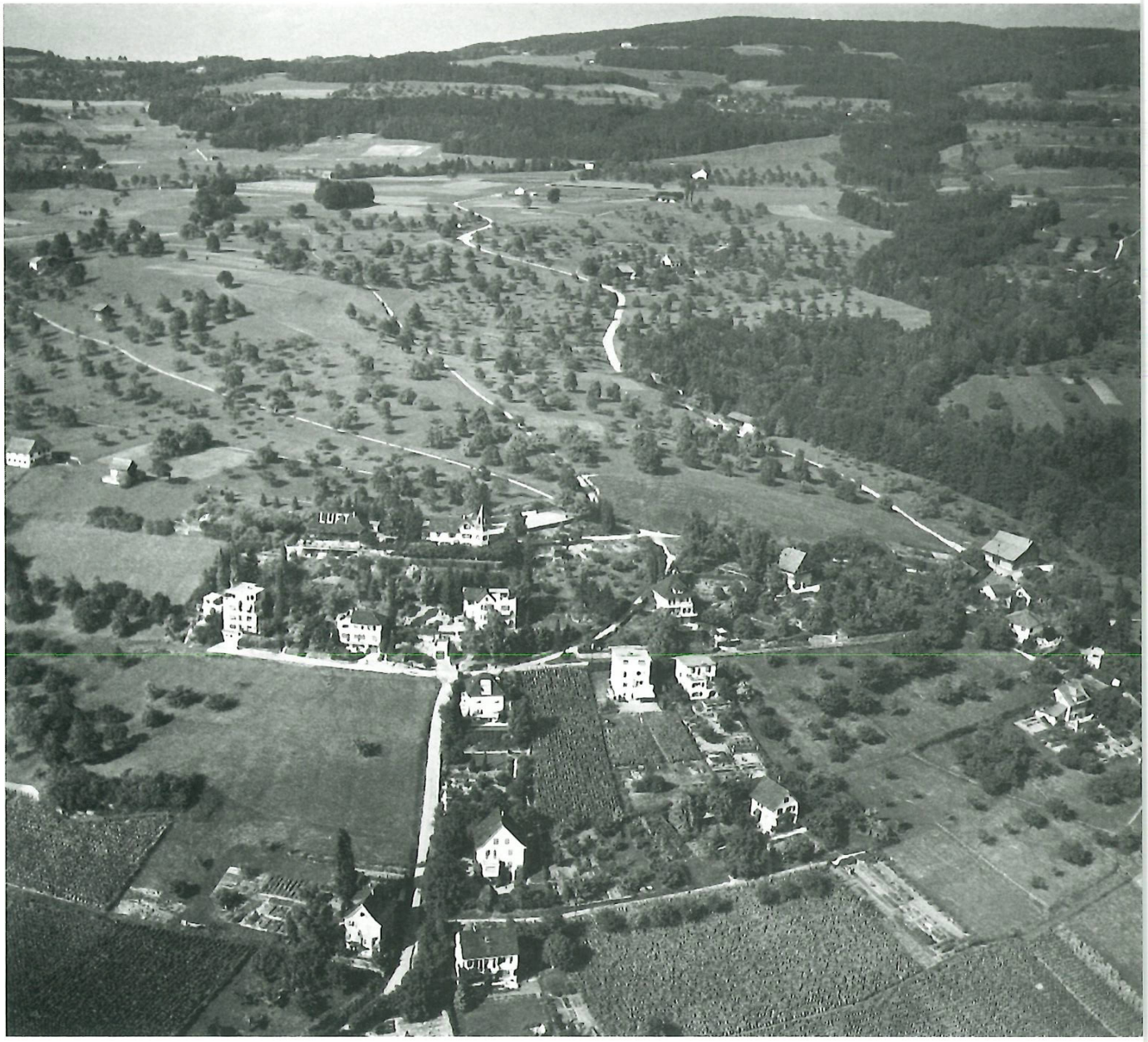
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

50 Jahre bauliche Entwicklung in Meilen

Heiner Peter

Das halbe Jahrhundert seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges hat in der baulichen Entwicklung unserer Gemeinde grössere Veränderungen mit sich gebracht als die hundert vorangehenden Jahre. Das ist verständlich, wenn man bedenkt, dass sich die Einwohnerzahl in dieser Zeit mehr als verdoppelt hat.
Diese Veränderungen sorgfältig zu dokumentieren und zu kommentieren, wäre eine Dissertation wert. Man könnte die Statistiken ergänzen mit wertvollen soziokulturellen Forschungen, welche die Gründe für die Änderungen in der Bevölkerungsstruktur aufzeigen würden. Es wäre wohl auch die Frage zu stellen, warum denn Meilen zusammen mit den andern Wohn-

orten am rechten Seeufer sich zur sogenannten «Goldküste» entwickelte und welche Auswirkungen dies auf das gesamte Dorfleben hatte.
Wir müssen uns leider damit begnügen, das Interesse für das Thema wach zu halten und mit einer beschränkten Anzahl von alten und neuen Photos die Ausweitung des Wohngebietes zu zeigen. Bedenken wir, dass es sich um jene Wiesen, Rebhalden, Äcker und Wälder handelt, die jahrhundertelang die Erwerbsgrundlage unserer Landbevölkerung darstellten. Unsere Bauernhöfe in Bergmeilen (siehe dazu Heimatbuch 1994) sind ein stolzer Rest dessen, was einstmals auf Meilener Boden landwirtschaftlich genutzt wurde. Viele Bauernhöfe in Seenähe und bis hinauf zur zweiten Geländestufe der südlichen Pfannenstielflanke sind verschwunden. An ihrer Stelle entstanden neue Siedlungen, welche unserem grossen Dorf mit seinen Aussenwachten Feldmeilen und Obermeilen vielerorts den Charakter von behaglichen halbstädtischen Wohnquartieren gut verdienender Leute geben.



Seit 1945 neu entstandene Wohnsiedlungen

Es mag vor allem die neu zugezogenen und jüngeren Einwohner unseres Dorfes interessieren, welche Siedlungen, Quartiere, und «Wohnstrassen» seit 1945 entstanden sind. Wenn wir die folgenden drei Listen vergleichen, so erkennen wir unschwer, dass das Hauptgewicht der Bautätigkeit im Gebiet von Feldmeilen zu suchen ist. Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hat diesem Gemeindeteil ein so starkes Gewicht verliehen (vor allem während der Hochkonjunkturjahre), dass der Feldner «Quartiergeist» bei gemeindepolitischen Auseinandersetzungen in Betracht gezogen werden musste. Nicht umsonst hat man bereits 1950 ein neues Feldner Schulhaus eingeweiht, dasselbe 1959 erweitert und ihm zur Seite im Jahre 1972 ein weiteres Schulhaus erstellt. – Die Sechziger- und Siebzigerjahre brachten dann aber auch Obermeilen einen enormen Zuwachs an Wohnraum, so dass sich die überbauten Flächen bis an die oberen Grenzen der Wohnzone auszubreiten begannen.

– Im Vergleich zu Feld- und Obermeilen konnten im zentralen Dorfteil nur bergwärts neue Quartiere entstehen, während im eigentlichen «Dorf» vor allem Neubauten anstelle von alten Liegenschaften entstanden und das «Gesicht» gewaltig veränderten. – Aus oben dargelegten Gründen müssen wir uns mit drei Aufzählungen zufrieden geben, welche nicht einmal den Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Es möge sich niemand betroffen fühlen, wenn sein eigener Flurweg nicht aufgezählt wurde oder seine Wohnsiedlung nicht mit Namen genannt ist. Ein Blick auf den Dorfplan wird bestätigen, dass wir doch die grössten Neusiedlungsgebiete erwähnt haben.

Im folgenden legt Gemeindeingenieur dipl. Ing. ETH Michel Gatti dar, welche Bauvorschriften diese Entwicklung begleiteten und auf welche Ideen Orts- und Verkehrsplaner bei Strassenprojekten kamen (Seite 64–77).

Feldmeilen

- Bünishoferstrasse
- Eichholzstrasse
- Feldgüetliweg
- Heerenstrasse
- Höschstrasse
- Huderstweg
- Im Gubel
- Im Hausacher
- Im Hölzli
- Im Koller
- Im Schönacher
- Im Tobel
- In der Bettenen
- Ländischstrasse
- Nadelstrasse
- Rainstrasse
- Tobelweg

Dorfmeilen

- Allmend
- Auf der Halten
- Auf der Hürnen
- Bruechstrasse
- Burgstrasse
- Glärnischstrasse
- Im Veltlin
- Justrain
- Juststrasse
- Neuwiesenstrasse
- Ormis
- Platten
- Toggwilerstrasse (mit Risi und Kluserweg)
- Wampflenstrasse

Obermeilen

- Appenhalten
- Au / Austrasse
- Auf der Grueb
- Bergstrasse
- Dollikerrain
- Im Chrummacher
- Lütisämet
- Pestalozziweg
- Rotholz
- Stocklen
- Töbeli
- Weidächer

Gartensiedlung Tobelweg.

Verwaltungsgebäude der Firma Swarowski anstelle der Gärtnerei Kuser.

An der Seestrasse in Feldmeilen, Überbauung der ehemaligen Blumenrabatte von Café Hag.

Aebleten und Dollikon mit den Gartensiedlungen Grueb und Weidächerstrasse.

Die neuste Erweiterung in der Au, Obermeilen.

Trünggeler, ein Bauernhof am Rand neuer Siedlungen.

An der Toggwilerstrasse oberhalb der Risi.

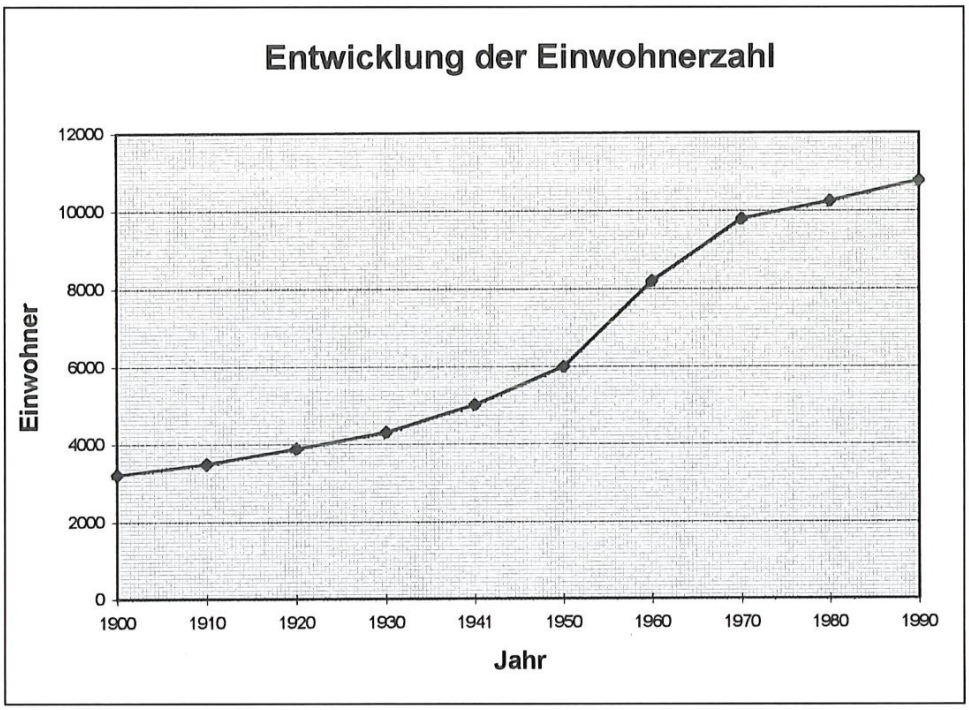
Risi.

Siedlung Au.

Bevölkerungsentwicklung

Michel Gatti

Die bauliche Entwicklung einer Gemeinde hat seit jeher die Leute beschäftigt. Diejenigen Bürger, die nicht wissen, wieviele Einwohner ihr Dorf zählt, dürften eher in der Minderzahl sein! Im statistischen Jahrbuch des Kantons Zürich nimmt das Kapitel über die Bevölkerung zu Recht eine ganz zentrale Stellung ein. Die nachfolgende Graphik zeigt die Meilemer Bevölkerungsentwicklung von 1900 bis 1990:



Einwohnerzahl von Meilen, 1900–1990.

Der Bevölkerungszuwachs hängt eindeutig von der Bauentwicklung ab, diese wiederum, neben verschiedenen Faktoren, vom Baulandangebot. Die folgenden Ausführungen befassen sich vor allem mit der Geschichte der Bauvorschriften und der Strassenprojekte, die wohl projektiert, aber nie gebaut wurden.

Bauvorschriften

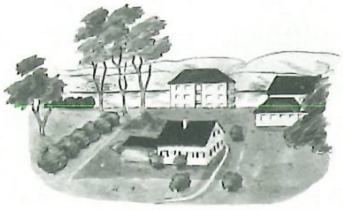
Das Kantonale Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen, vom 23. April 1893.

1943 wurde das ganze Gemeindegebiet dem Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen von 1893 unterstellt. Dieses Rahmengesetz gab nur minimale Vorgaben, an die sich der Bauwillige zu halten hatte, wie zum Beispiel der minimale Grenzabstand von 3,5 m oder eine maximale Höhe einer Baute von 10 m an einer Strasse mit einem Baulinienabstand von 10 m. Dieses für die damalige Zeit fortschrittliche und wegweisende Gesetz enthielt lediglich 149 Paragraphen! Das revidierte Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich von 1991 enthält 360 Paragraphen und eine Vielzahl von Verordnungen und Ausführungsvorschriften.

Die Bauordnung 1949

Am 19. Mai 1949 genehmigte die Gemeindeversammlung die erste Meilemer-Bauordnung mit dem zugehörigen Zonenplan. Landauf und landab galt dies als planerische Pioniertat einer aufstrebenden Gemeinde. Ziel dieser Bauordnung war in erster Linie, die bauliche Entwicklung einer wachsenden Gemeinde in geordnete Bahnen zu lenken. Dafür war das Kantonale Baugesetz, das lediglich ein Rahmengesetz war, nicht mehr geeignet. Im Vorfeld dieser Gemeindeversammlung fand eine breit angelegte Orientierungskampagne statt. Im Mittelpunkt stand eine Ausstellung mit Bildern und Texten, verfasst vom damaligen Ortsplaner Rolf Meyer-von Gonzenbach. Im Heft Heimatschutz Nummer 2/3, 1949, ist eine äusserst lesenswerte Zusammenfassung publiziert worden.
In der Ausstellung zur Ortsplanung 1949 konnte man lesen und sehen:

„Zum Teufel, können die Juristen
denn nicht verhindern solche Kisten?
Gibt es denn nicht zum Schutz des braven
Bürgers einen Paragraphen?



Was so ein fremder Spekulant
eim schaden kann, ischt uverschandt!"
Herr Bünzli, der so aufbegehrt,
wird nun vom Rechtsanwalt belehrt:

„Bedaure sehr, ich kann in Sachen
Ihres Nachbarn gar nichts machen.
Ihr Einspruch nützte angesichts
des mangelnden Gesetzes nichts.

Man lege fest, was baulich wichtig
und allgemein erkannt als richtig.
In unsrer freien Schweiz muss eben
das Volk sich selbst Gesetze geben."

Indessen sieht man mit Bedauern,
wie ringsum neuer Häuser Mauern
die Aussicht fressen und das Licht,
denn leider stehn sie viel zu dicht.

Gefällt ist auch der letzte Baum.
Endgültig aus ist Bünzlis Traum...
Und die Moral von der Geschicht:
Ganz ohne Bauordnung gehts nicht!

Die damaligen Hauptthemen und Schlagworte lauteten:
Sich Enttäuschung sparen, Bauordnung bewahren
In die Zukunft schauen, wohlgeordnet bauen
Bauland nicht zersplittern, Bauern nicht verbittern

Land vernünftig nützen, seine Schönheit schützen
Die Erschliessung lenken – an die Steuern denken
Altes gut erhalten, Neues klug gestalten
Land in Ehren halten, als Geschenk verwalten.

Die Bauordnung 1967

Schon 1965 entschied sich der Gemeinderat zu einer Revision der Planung aus dem Jahre 1949. Sie wurde in einem ersten Anlauf am 8. April 1965 der Gemeindeversammlung vorgelegt. Die Notwendigkeit für die Revision wurde wie folgt begründet: Starke Zunahme der Einwohnerzahl; veränderte Verhältnisse im Bauwesen; insbesondere differenzierte und neue Bauformen; Ausscheiden von Freiflächen für die Erholung sowie Anpassung an die neuen verkehrstechnischen Belange.
Die endgültige Fassung wurde nach Behandlung diverser Eingaben und Rekurse von der Baudirektion 1967 in Kraft gesetzt.

Die Bauordnung 1988

Im Jahre 1975 wurde ein neues kantonales Planungs- und Baugesetz angenommen. Dieses verpflichtete die Zürchergemeinden verbindlich, eine Richt- und Nutzungsplanung durchzuführen, die sich an der übergeordneten Planung des Kantons und der Region zu orientieren hat. Die vom Kantonsrat verabschiedete kantonale Richtplanung[1)] hatte auf die kommunalen Planungen entscheidenden Einfluss. So mussten in Meilen die Gebiete Hecht/Ländisch und Aebleten, die der kantonale Richtplan dem sogenannten Bauentwicklungsgebiet zugewiesen hatte, auf kommunaler Stufe einer Reservezone, also einer Nichtbauzone, zugeteilt werden. Neben dem Zonenplan musste aber auch die Bauordnung an die neuen gesetzlichen Bestimmungen angepasst werden. Das Planungswerk wurde im März 1988 nach drei denkwürdigen Planungsversammlungen verabschiedet und vom Regierungsrat im Sommer 1989 genehmigt und in Kraft gesetzt.

Die Bauordnung 1995

Das am 1. Februar 1992 in Kraft gesetzte revidierte Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet die Gemeinden, ihre Bau- und Zonenordnung den neuen Verhältnissen anzupassen. Im Rahmen einer Teilrevision wurde die Meilemer Bau- und Zonenordnung aus dem Jahre 1988 am 25. Januar 1995 von der Gemeindeversammlung genehmigt. Dabei standen folgende Ziele im Vordergrund:

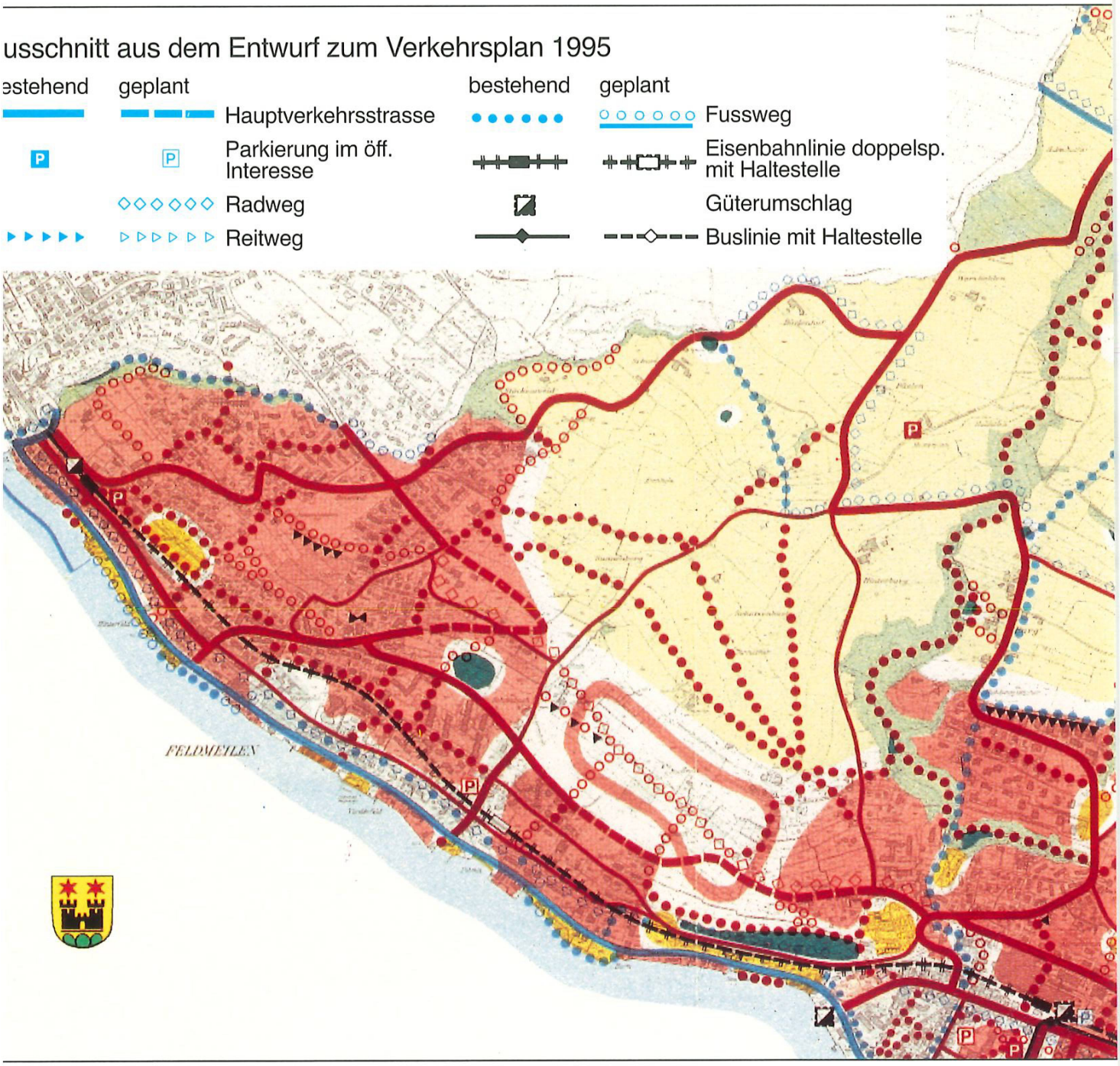
Bewährtes erhalten
bauen mit mehr Spielraum
verdichten mit Mass

Die Ziele und Grundsätze der Nutzungsplanung 1988 wurden im wesentlichen beibehalten. Die neue Bau- und Zonenordnung will mit dem neuen Instrument der Baumassenziffer anstelle der durchlöcherten Ausnützungsziffer eine gezielte, planbare und massvolle Verdichtung ermöglichen.

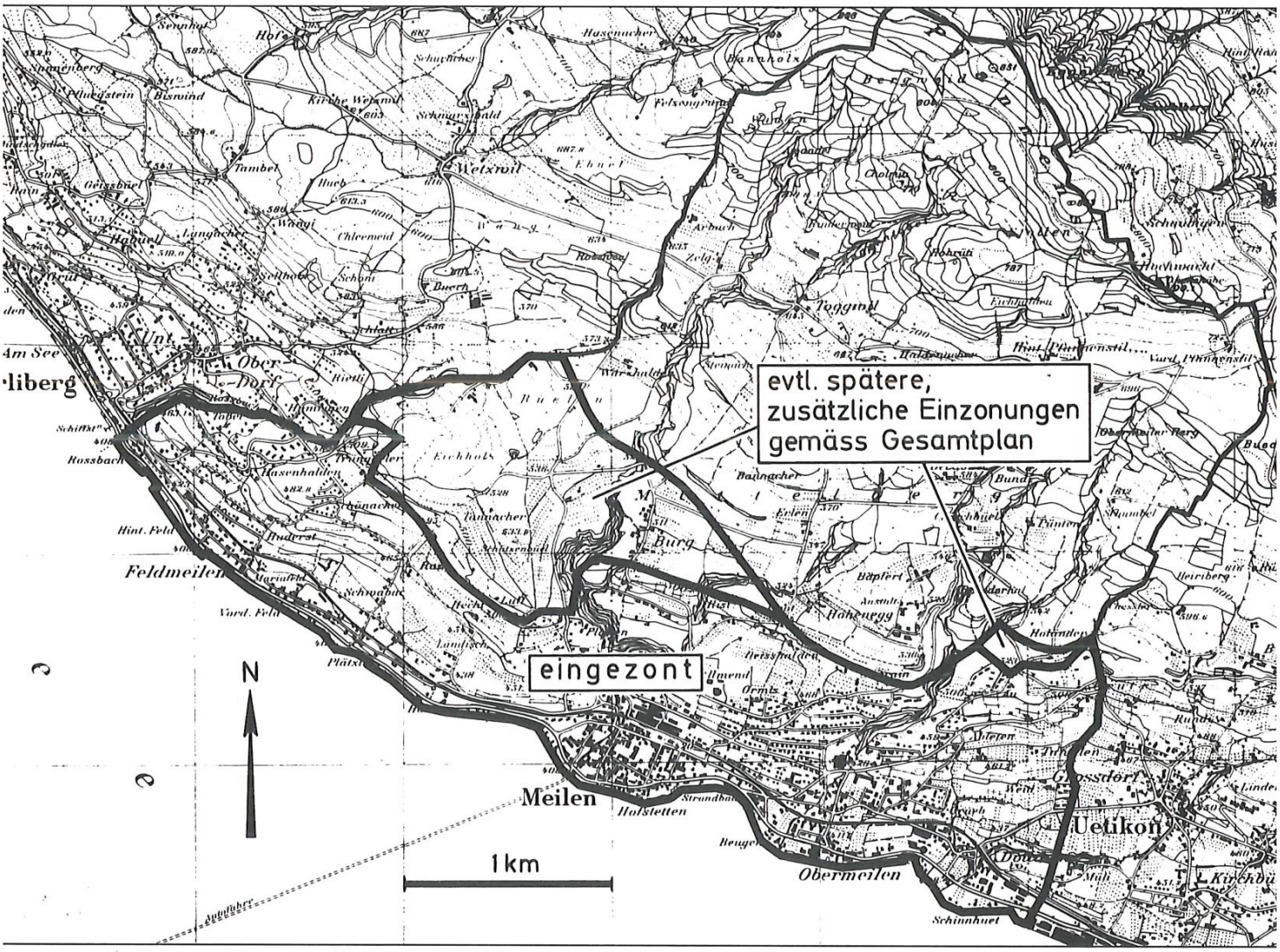
Strassenrichtplanung

Seit jeher von grosser politischer Brisanz und Tragweite war die Planung und Entwicklung des Meilemer Strassennetzes.

usschnitt aus dem Entwurf zum Verkehrsplan 1995



Richtplan 1971. Vorgesehene Baugebiete von Meilen für 30 000 Einwohner.



Schon das alte Baugesetz aus dem Jahre 1893 verpflichtete die Gemeinden, eine Strassenplanung durchzuführen, deren Resultat der Bebauungsplan, (besser bekannt unter dem Namen «Strassenrichtplan») war. Sowohl der Strassenrichtplan 1949 als auch der Strassenrichtplan 1966 waren auf die geplante rechtsufrige Höhenstrasse (RUH) ausgerichtet. Nachdem die RUH nach langen und emotionsgeladenen Diskussionen 1982 aus dem regionalen Verkehrsplan gestrichen wurde, konnte der kommunale Verkehrsplan 1985 angepasst werden. Die Strassen- und Baueuphorie der sechziger Jahre schlug nun in das Gegenteil um. Die vom Gemeinderat vorgeschlagene Z-Variante, die die Teile Dorf- und Feldmeilen miteinander hätten verbinden sollen, wurde ganz fallen gelassen.
Im Bebauungsplan 1966 noch enthaltene Strassen wurden entweder ganz gestrichen (zum Beispiel die Geisshaldenstrasse) oder von der Sammelstrasse zur übrigen kommunalen Strasse rückklassiert (zum Beispiel die General-Wille-Strasse in Feldmeilen).
Die stets wachsenden Verkehrsprobleme im Dorf führten 1985 zu einer Initiative von Hugo Bohny und vier Mitunterzeichnern, die die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Unterführung des Fahrzeugverkehrs unter dem Dorfzentrum von Meilen hindurch zum Inhalt hatte. An der Gemeindeversammlung vom 16. Dezember 1985 unterlag die Initiative dem Antrag von Dr. Walter Landis, der verlangte, dass die Initiative zurückzuweisen und gleichzeitig der Gemeinderat zu beauftragen sei, ein Verkehrskonzept auszuarbeiten. Dieses wurde in den Jahren 1987/88 aufgestellt und im Frühjahr 1989 festgesetzt. Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass das Verkehrskonzept[2)] sich vor allem auf das Dorf zu beschränken hatte.

Der Richtplan 71

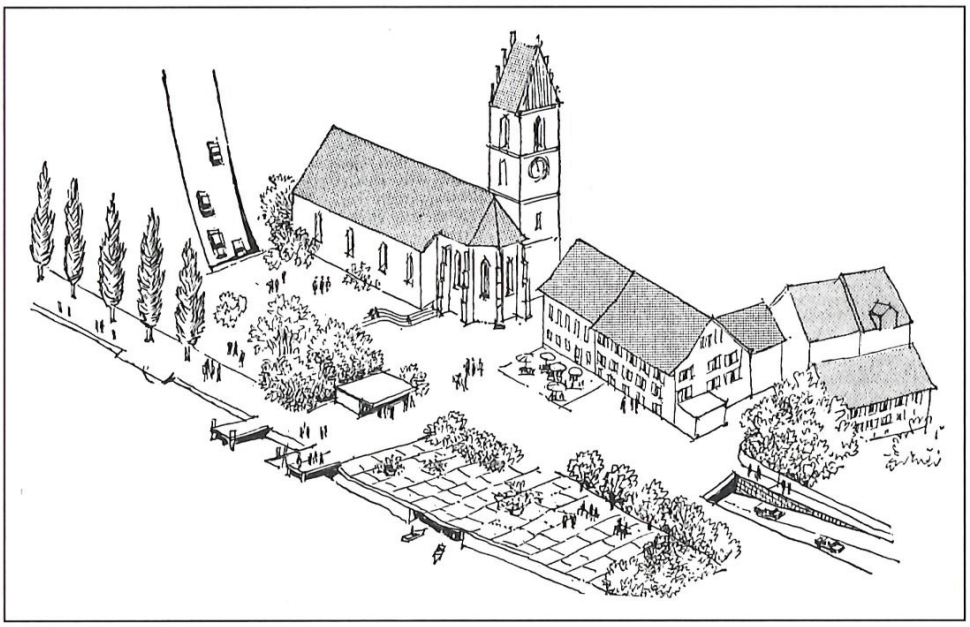
Zu Beginn der siebziger Jahre war Meilen mit rund 9800 Einwohnern im amtlichen Sprachgebrauch noch ein Dorf. Nach damaliger Einschätzung war der Zeitpunkt nahe, da aus dem Dorf eine Stadtgemeinde mit 10000 Einwohnern werden würde. Man erkannte, dass damit ein kritisches Stadium erreicht und die zahlenmässige Entwicklung nun erst recht einsetzen würde. Der Gesamtplanentwurf rechnete damals für Meilen mit einer maximalen Einwohnerzahl von 30000. Um die zukünftigen Bedürfnisse richtig abzuschätzen und zur Verhinderung folgenschwerer Fehlentscheide, wurde eine umfassende Planung eingeleitet, der «Richtplan 71»[3)] beziehungsweise der «Richtplan der öffentlichen Landbedürfnisse für die Gemeinde Meilen». Ziel dieser Planung war es, die Landbedürfnisse für den Vollausbau der Gemeinde mit 30000 Einwohnern abzuschätzen, um das erforderliche Land fallweise und rechtzeitig bereitstellen zu können.

Zitat aus dem Bericht: «Die Zahl mit 30 000 Einwohnern, die im Zeitpunkt des Vollausbaus innerhalb des Meilemer Gemeindebanns wohnen sollen, ist relativ willkürlich festgesetzt worden. Sie stimmt mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Grössenordnung, könnte aber stark nach oben oder auch nach unten schwanken...»
Mit der Ortsplanung 1988 wurden jedoch die Bauzonen und die Einwohnerprognosen stark nach unten korrigiert. Dies vor allem auch deshalb, weil erkannt wurde, dass unsere Bauzonen in der Regel viel zu gross dimensioniert waren. Bei Vollüberbauung dürfte unsere Gemeinde heute kaum mehr als 15 000 Einwohnern Platz bieten!

Strassenbauprojekte, die nie ausgeführt wurden

Seestrasse

Die Seestrasse wurde 1835 projektiert und zwischen 1839 und 1850 realisiert. Verschiedene Varianten standen zur Diskussion, die nicht alle direkt am See entlang führten. In Meilen standen ebenfalls verschiedene Varianten zur Diskussion. Eine Variante sah zum Beispiel eine Linienführung vor, die im Bereich des Dorfes identisch mit der heutigen Dorfstrasse ist.



Tunnelprojekt für die Seestrasse, 1985, Zeichnung von Godi Leiser.

Die Seestrasse hat besonders im Bereich des Dorfes Planer und Bevölkerung immer wieder beschäftigt. Schon in den sechziger Jahren wurden Alternativen für eine Untertunnelung im Bereich des Restaurants Löwen studiert und bald wieder fallen gelassen. Der Gedanke wurde im Jahre 1977 wieder aufgegriffen. Ein entsprechender Projektierungskredit wurde aber von der Bevölkerung klar verworfen. Die Idee wurde 1985 wieder mit einer Initiative aufgegriffen, wurde aber ebenfalls klar zurückgewiesen mit dem Auftrag an den Gemeinderat, im Kern von Meilen ein taugliches Verkehrskonzept vorzulegen. Dieses wurde 1988 abgeschlossen und vorgestellt. Aufgrund der Un-

Projektvariante für den Neubau der Seestrasse im Bereich Dorf, 1835 (vergl. HB 1992, S. 81).

tersuchungen kam man zum Schluss, dass eine Untertunnelung im heutigen Zeitpunkt keine wesentlichen Vorteile, sondern vor allem hohe Investitions- und Betriebskosten mit sich bringen würde.

Burgstrasse, Bruechstrasse und Rainstrasse im Gebiet Obermühle.

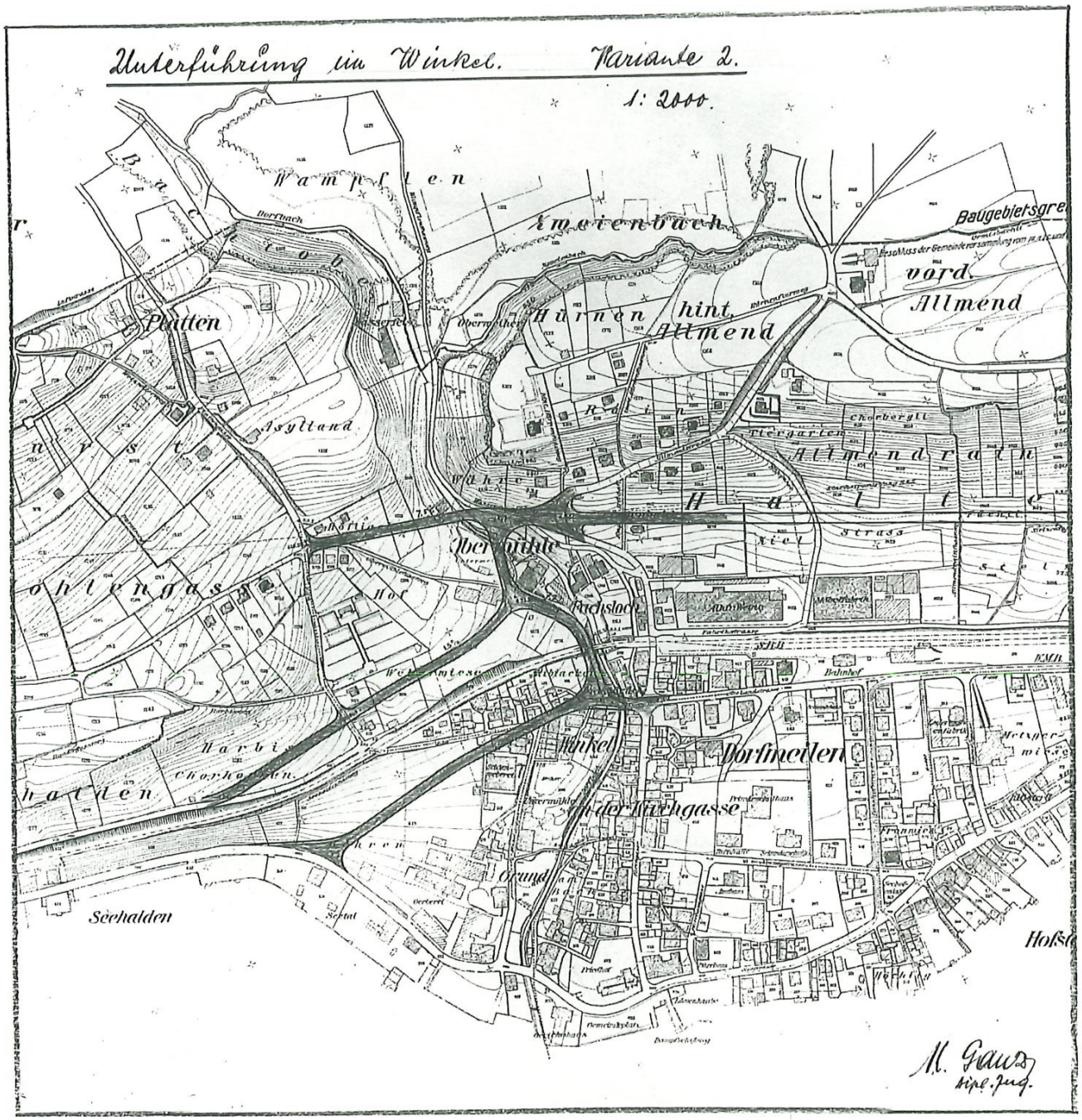
Die Ende der dreissiger Jahre stark zunehmende Bautätigkeit und der damit verbundene Bevölkerungszuwachs verlangten ein neues Verkehrskonzept für den Anschluss des Dorfkernes und des Gebietes oberhalb der Bahn an die Hauptverkehrsachse der Seestrasse. Die heutige Lösung ist nur eine von vielen Varianten, die damals in Betracht gezogen wurden. Sie wurde Mitte der vierziger Jahre realisiert. Ein wichtiger Zeuge aus dieser Zeit, nämlich die alte Mühle, steht heute nicht mehr. Sie wurde am frühen Morgen des 2. August 1954 bei einer Feuersbrunst zerstört. (Plan Seite 43)

Rainstrasse und Rebbergstrasse

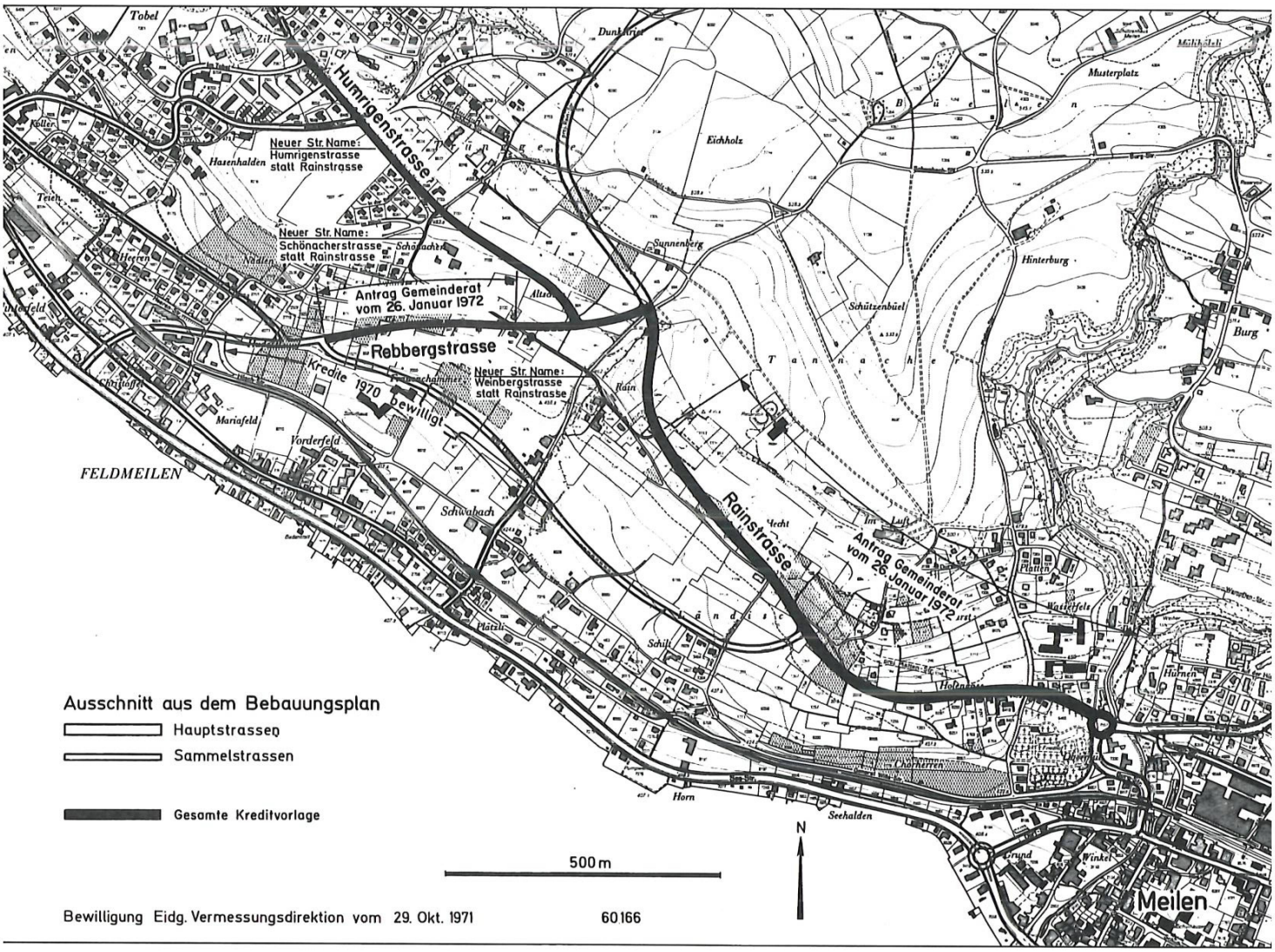
Diese wohl bedeutendsten Strassenbauvorlagen wurden 1972 nach vehement geführten Diskussionen klar abgelehnt. Welches war der Hintergrund dieser Planung, die schon 1950 begann? In der Weisung für die Gemeindeversammlung vom 16. Juni 1972 wurde ausgeführt: «Sowohl der Neubau der Rainstrasse wie auch der Neubau der Rebbergstrasse sind Bestandteil einer übergeordneten Planung: der Konzeption von Meilen. die Überlegungen, welche zur Verkehrskonzeption führten, betreffen einerseits Meilen selbst, anderseits aber greifen sie über das Gemeindegebiet hinaus in die Region. Ein wesentliches Element der Planung stellt die projektierte Höhenstrasse dar, eine Hochleistungsverbindung am Hang der Pfannenstielkette. Heute wird praktisch der ganze Durchgangsverkehr entlang dem Seeufer von der Seestrasse aufgenommen. Mit dem Bau der Höhenstrasse wird der grösste Teil des Durchgangsverkehrs, aber auch des Ziel- und Quellverkehrs auf diese Hochleistungsstrasse kanalisiert werden.» (Plan Seite 74)
Neben der Höhenstrasse stand noch ein weiterer Aspekt im Vordergrund: die Realisierung eines Verwaltungszentrums der Alusuisse im Eichholz. Falls die Vereinbarung mit der Alusuisse damals zustande gekommen wäre, hätte diese die gesamten Kosten für die Rebbergstrasse übernommen.[4)]

Verlängerung der Schulhausstrasse mit Anschluss an die Dorfstrasse

Die bauliche Entwicklung im Dorfkern von Meilen hatte seit jeher Behörden, Planer und Bevölkerung beschäftigt. Im Zusammenhang mit verschiedenen Studien betreffend die Entwicklung im Bereich Schulhausstrasse/Bahnhofstrasse/Dorfstrasse/Kirchgasse entstand in den siebziger Jahren ein Richtplan für dieses Gebiet, der auch wegleitend war für die Planung der später entstandenen Neubauten wie der Neubau der SBG oder das geplante Kulturelle Zentrum. Diese Studien konnten naturgemäss nicht komplett losgelöst vom Verkehrskonzept durchgeführt werden. So entstand eine Idee, wonach die Schulhausstrasse in Richtung Westen über den Dorfbach mit Anschluss an die Dorfstrasse im Bereich Winkel hätte angeschlossen werden sollen. (Fortsetzung Seite 75)

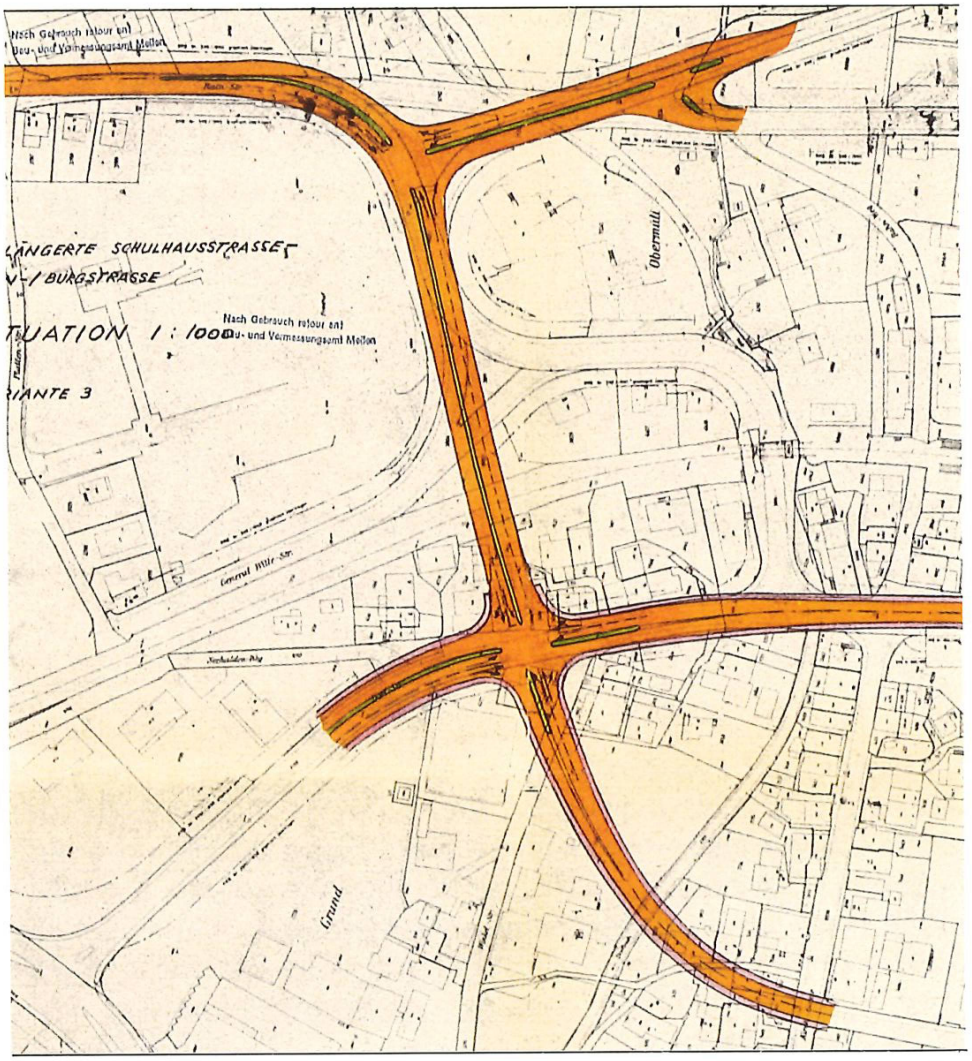


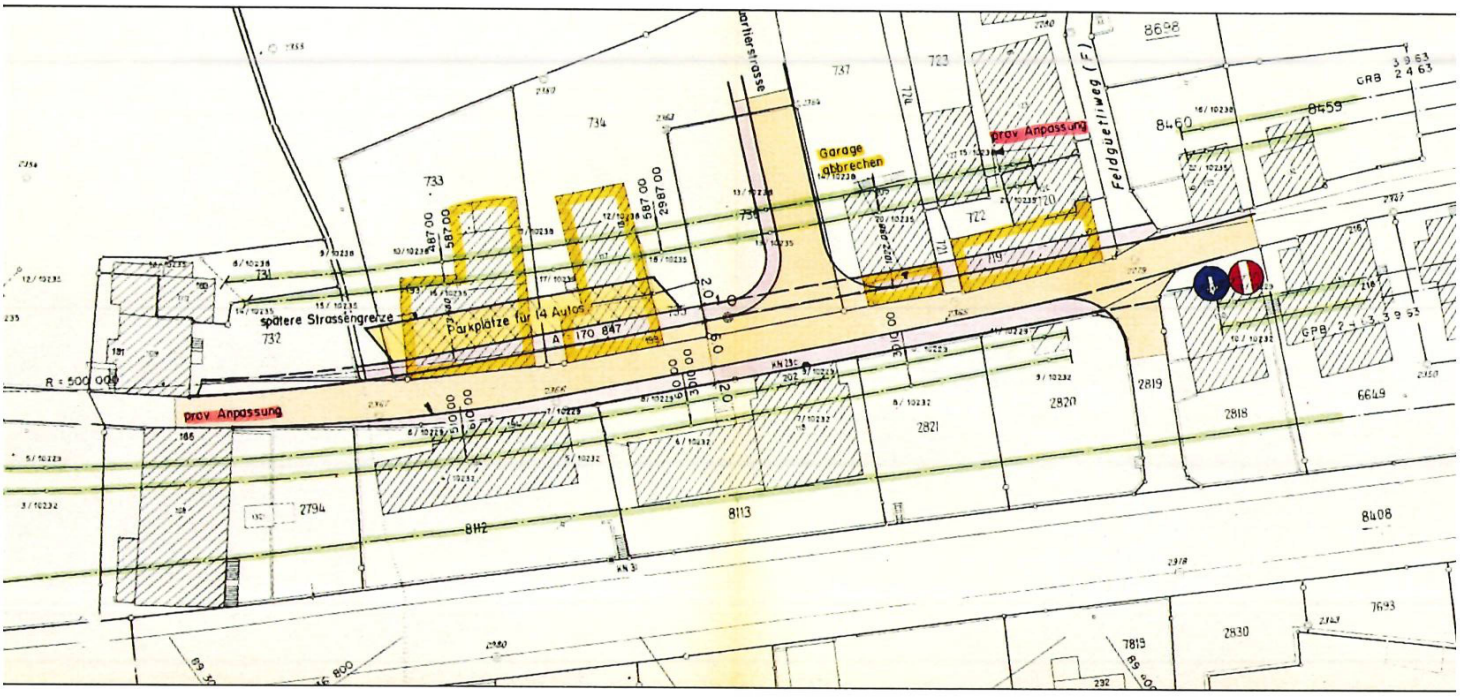
Projektvariante Obermühle, 1940, für die Linienführung von Burgstrasse, Bruechstrasse und Rainstrasse.



Auszug aus der Weisung an die Gemeindeversammlung vom 16. Juni 1972

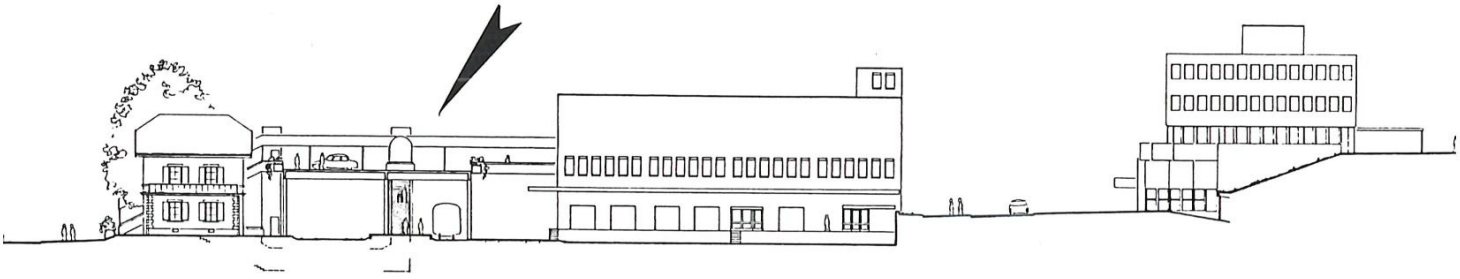
Ebenfalls zur Diskussion stand die Fortsetzung der verlängerten Schulhausstrasse unter dem Bahngeleise durch mit Anschluss an die Obermühle, sozusagen als Ersatz für die heutige Burgstrasse. Glücklicherweise wurden diese Ideen nicht weiter verfolgt, da eine Realisierung schwerwiegende Eingriffe in die Kernzonengebiete der Kirchgasse und im Winkel zur Folge gehabt hätte.





1972 wurde eine Verbreiterung der General-Wille-Strasse erwogen, ausgelöst durch ein privates Bauvorhaben. Gemäss Baulinienplan hätten mindestens zwei schützenswerte Häuser abgerissen werden sollen! Dazu kam es aber zum Glück nicht. Auf die Strassenverbreiterung wurde, nachdem Widerstand aus Feldmeilen laut wurde, verzichtet. Die Häuser blieben alle erhalten. [5); 6); 7).]

General-Wille-Strasse im Vorderfeld



Im Vorfeld der zweiten Kreditvorlage für den Bahnhofausbau wurden für die Lösung des Problems von P+R (Park und Ride) verschiedene Varianten studiert. Eine davon gipfelte in einem Parkdeck über den Geleisen. Das Projekt kam sowohl aus städtebaulichen als auch aus finanziellen Gründen nicht über die Studienphase hinaus. Bei der Sanierung des Bahnhofs wurde jedoch darauf geachtet, dass eine spätere Realisierung nicht verunmöglicht wird.

Parkplatte Bahnhof Meilen

Ländischstrasse

Mit der Revision des Verkehrsplanes im Jahre 1985 wurde das Schicksal der durchgehenden Verbindung zwischen Meilen und Feldmeilen über die Ländischstrasse endgültig begraben. Die ursprünglich vom Gemeinderat vorgeschlagene Z-Variante als Verbindung Ländischstrasse/Rebbergstrasse/Humrigenstrasse kam vor allem auch deshalb nicht zum Tragen, weil die zukünftige Ländischstrasse im Bereich Schilt sogenanntes Bauentwicklungsgebiet beziehungsweise Reservezone durchschnitten hätte.

Lütisämetstrasse

Ein ähnliches Schicksal erlitt die Lütisämetstrasse in Obermeilen. Von der ursprünglich geplanten durchgehenden Sammelstrasse wurde diese mit dem neuen Verkehrsrichtplan zur nicht durchgehenden Quartierstrasse degradiert. Hauptargument für diese Änderung war wohl die Überlegung, dass eine durchgehende Verbindung von der Dollikerstrasse her zusätzlichen Durchgangsverkehr auf dieser «Mini-RUH» angezogen hätte.

Schlussbetrachtungen

Planen heisst unter anderem Weichen stellen für die Zukunft und Massnahmen ergreifen, damit ein zukünftig anvisiertes Ziel erreicht werden kann. Rückblickend auf die 50 Jahre Planung in Meilen darf festgestellt werden, dass viele bedeutende Vorhaben und Absichten aus den verschiedensten Gründen nicht realisiert wurden. Die tatsächliche Entwicklung ist sicher positiv zu werten, wurden doch die etwas euphoristischen Vorgaben und Ansichten der fünfziger und sechziger Jahre durch die nachfolgenden Meinungsbildungsprozesse wiederum in den richtigen Massstab zurückversetzt. Auch wenn einige «Planungsleichen» verbleiben, so sind doch die Aufwendungen und Bemühungen für alle diese Planungen, Studien und Ideen nicht vergebens gewesen. Denn mindestens ein Resultat haben sie gebracht: Die öffentliche Diskussion und der Meinungsbildungsprozess wurden provoziert und in Gang gesetzt!

Literatur-Hinweise

1) Bericht zum Kantonalen Gesamtplan vom 10. Juli 1978
2) Verkehrskonzept Meilen Dorf Oktober 1988
3) Richtplan 71, Separatdruck einer Kurzfassung vom Dezember 1971/ Januar 1972
4) «Alusuisse vor 3000 Richtern», Zürichsee-Zeitung vom 25. März 1995
5) Weisung Gemeindeversammlung vom 15. März 1972, 29. Juni 1973 und 14. Dezember 1995
6) Zürichsee-Zeitung vom 12. Dezember 1972
7) Zürichsee-Zeitung vom 16. Dezember 1973