

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 63 (2023)

Artikel: Rund um den Verkehr
Autor: Galliker, Hans-Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1046389>

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: 17.01.2026

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



Rund um den Verkehr

Hans-Rudolf Galliker*

Im Verkehr geht es in der Regel darum, eine Wegstrecke möglichst bequem und meistens möglichst schnell zu bewältigen. Mit dem Bau von Verkehrsinfrastrukturen versucht man, die Erreichbarkeit von Orten zu verbessern, oder – insbesondere in jüngerer Zeit – zu reduzieren. Im letzteren Fall spricht man oft von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Wie sich die Anlage von Verkehrswegen auf die Struktur eines Raumes auswirkt, haben eine ganze Reihe von Historikerinnen, Raumwissenschaftlern und Soziologen untersucht. Einer der bedeutendsten unter ihnen ist der deutsche Soziologe Jürgen Friedrichs, der 1977 die These formulierte: «Der Grad eines Standortes ist nichts Zufälliges, sondern abhängig von der Anlage der Verkehrswege. Diese erfolgt aufgrund bestimmter Kriterien. Der Bau von Verkehrswegen folgt entsprechend bestimmten gesellschaftlichen Kriterien, die Standorte zu Gunst- oder Ungunstlagen machen.»

In Meilen wird das bei verschiedenen Verkehrsprojekten ausgezeichnet sichtbar: Der Ausbau und die Verdichtung der S-Bahn-Verbindungen wurde und wird hier oft nicht nur begrüßt, sondern lautstark gefordert. Auf den Doppelpur-Ausbau zwischen Herrliberg und Meilen, der bis 2035 realisiert sein sollte, wartet man mit grosser Ungeduld. Die Bevölkerung ist offensichtlich überzeugt, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit des Bezirkshauptortes in einem positiven Sinn verbessert und damit dessen Standortgunst fördert. Wohl nicht zu

Verkehrsinfrastrukturen verbessern die Erreichbarkeit von Orten, oder sie verschlechtern sie. Sie können also die Standortgunst von Gemeinden wesentlich beeinflussen. Wie hat die Verkehrsinfrastruktur die Entwicklung von Meilen beeinflusst? Dieser Frage geht dieser Artikel nach.

Der Seeweg war während Jahrhunderten die wichtigste Verkehrsroute (oben). Eröffnung des Meilemer Busses im Jahr 1988.

Unrecht: Die guten Bahnverbindungen nach und von Zürich sowie zum Flughafen Zürich-Kloten dürften wesentlich dazu beitragen, dass sich überdurchschnittlich viele wohlhabende Menschen in Meilen niederlassen.

Ganz anders beurteilt die Bevölkerung grosse Strassenbauprojekte. Die in den 60er Jahren geplante rechtsufrige Höhenstrasse (RUH) zum Beispiel hätte die Erreichbarkeit Meilens ebenfalls markant verbessert – aber vor allem mit dem Auto. Sowohl wegen der damit verbundenen Emissionen als auch wegen der mit der RUH verbundenen Notwendigkeit, das kommunale Strassennetz auszubauen, entstand in der Gemeinde eine starke Opposition, die den Bau der RUH erfolgreich bekämpfte.

Der Seeweg als wichtigste Verbindung

Wie haben sich der Verkehr und dessen Infrastrukturen im Wechselspiel mit dem Wachstum und der Strukturierung Meilens entwickelt? Wir konzentrieren uns bei dieser Frage auf das 19. und 20. Jahrhundert. Für Meilen war während Jahrhunderten der See der wichtigste, bequemste und leistungsfähigste Verkehrsweg. Er diente sowohl dem Fernverkehr als auch den lokalen Marktfahrten. Das Marktschiff machte bei schönem Wetter jeweils beim «Schuumer» in Feldmeilen einen Erfrischungshalt, wie Peter Kummer in der «Geschichte der Gemeinde Meilen» aufzeigt. Ein bedeutender Wendepunkt in der Geschichte des Schifffahrtsverkehrs auf dem Zürichsee stellt das Jahr 1835 dar. Damals fuhr mit der «Minerva» das erste Dampfschiff auf dem

Der Verlauf der Seestrasse in Meilen auf einer Luftaufnahme von 1960.



Zürichsee und hielt erstmals am 22. Juni vor Meilen. Stege gab es damals noch nicht, und die Fahrgäste wurden mit Kähnen zu den Dampfschiffen gefahren. Der erste Dampfschiffsteg wurde in den 1850er Jahren privat vom Hirschen-Wirt errichtet, gefolgt 1864 vom Dampfschiffsteg beim Löwen.

Strassen als regionale und lokale Verbindungen

Trotz der dominierenden Rolle des Seewegs spielten Strassen und Wege natürlich eine zentrale Rolle bei der Erschliessung und Verbindung der Siedlungen. Die wichtigsten Strassenverbindungen waren während Jahrhunderten die Alte Landstrasse, die im Mittelalter «Herweg» oder «Herstrasse» hieß, und der Herrenweg am Pfannenstiel. Lange Zeit war die Alte Landstrasse unbefestigt. Sie verlief nicht zufällig mit einigem Abstand zum damals noch schlecht entwässerten und bei regnerischem Wetter von Überschwemmungen bedrohten Seeufer. Dem Seeufer entlang führte ein Fussweg, der später der Seestrasse weichen musste.

Der Herrenweg, die zweite Hauptverkehrsverbindung Meilens, geht auf den germanischen Siedlungsausbau im 7. und 8. Jahrhundert zurück. Ausgehend von Küsnacht, bildete er einst die wichtigste Verbindung zwischen Zürich und dem Oberland. 1775 wird er zur Landstrasse erhoben, und ab 1825 gilt er als «Haupt-Bergstrasse». Heute entspricht er einer begradigten und asphaltierten Nebenstrasse.

Mit dem Bau der Seestrasse wurde die Alte Landstrasse als wichtigste Meilener Strasse abgelöst. Die Seestrasse war eines der zentralen Projekte des systematischen Strassenbauprogramms der liberalen Kantonsregierung nach 1831. In Meilen wurde sie, in einem Abstand zu den anderen Abschnitten, von 1850 bis 1855 gebaut. Noch in den 1830er Jahren hatte sich die Gemeinde gegen das Projekt gewehrt und argumentiert, der Ausbau der Alten Landstrasse sei billiger. Als sie Mitte der 1840er Jahre einlenkte, sorgten diverse Unannehmlichkeiten für Verzögerungen, sodass es nochmals gut zehn Jahre dauerte, bis das Meilener Teilstück gebaut werden konnte. Die Querstrassen zur See- und zur Landstrasse dienten der lokalen Verbindung der Häuser und der höhergelegenen Höfe und Weiler wie Burg, Bergmeilen und Toggwil sowie der Verbindung nach Egg.

Grosse Impulse für die Ortsentwicklung in Meilen gaben diese Strassen nicht. Das Dorfbild entwickelte sich sehr gemächlich. Dazu dürfte auch beigetragen haben, dass sich die Strassen der Gemeinde im 19. Jahrhundert und teilweise bis in das 20. Jahrhundert hinein oft in einem lamentablen Zustand befanden und zeitweise nicht befahrbar waren. Bis 1862 teilten sich die Gemeinde und die Wachten in den Strassenunterhalt. Als 1862 die historischen Wachten aufgehoben wurden, investierte die Gemeinde massiv in den Ausbau der vorhandenen Strassen und den Bau neuer Strassenzüge, so etwa 1880 in die Bergstrasse, 1881 in die Schulhausstrasse und 1895 in die Bahnhofstrasse.



Der Bau der Eisenbahn bedeutete für die Erreichbarkeit von Meilen einen Quantensprung. Auf dem Foto ist auf der Bahnhofstrasse hinten noch die WMB zu sehen.

Wie die Eisenbahn Meilen veränderte

Der Bau der Bahnhofstrasse entstand als direkte Folge der rechtsufrigen Zürichseebahn, die 1894 ihren Betrieb aufnahm. Mit einer Breite von sechs Metern und einem Trottoir auf beiden Seiten war sie für damalige Verhältnisse sehr grosszügig konzipiert. Ihre Erstellung löste einen Bauboom aus: In den Folgejahren wuchsen der Strasse entlang zahlreiche Häuser in typisch gründerzeitlicher Szenenarchitektur aus dem Boden, wie man sie in vielen industrialisierten Gebieten Europas findet. In engem Zusammenhang mit dem Bahnbau stand auch die Errichtung erster grosser Fabrikgebäude bergseits des Bahnhofs, die in der Zwischenkriegszeit von der Migros übernommen wurden.

Mit dem Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn machte Meilen bezüglich seiner Erreichbarkeit einen Quantensprung. Das spiegelte sich auch in der Entwicklung der Bevölkerungszahlen. Ab 1888 stiegen sie kontinuierlich an, zunächst von 2851 auf 3213 (1900) und auf 3489 bis 1910.

Erwartungen nicht erfüllt: die WMB

Nur wenige Jahre später nahm die Wetzkon-Meilen-Bahn WMB ihren Betrieb auf. Sie verband Meilen von 1903 bis 1950 mit dem Zürcher Oberland. Die Linienführung begann zuerst bei der Schifflände und führte dann der Bahnhofstrasse entlang zum Bahnhof Meilen. Dieser erste Teil der WMB-Strecke wurde 1931 aufgegeben, als die Seestrasse ausgebaut

wurde. Vom Bahnhof aus fuhr die WMB zur Beugen, dann weiter auf der Dorfstrasse nach Obermeilen und ab Dollikon hinauf Richtung Uetikon. Die WMB hatte, wie praktisch alle gleichartigen Bahnen, von Anfang an mit Rentabilitätsproblemen zu kämpfen. Die Passagierzahlen erreichten, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nie die erhoffte Höhe, und auch der Warentransport blieb stets hinter den Erwartungen zurück. 1950 wurde die schienengebundene WMB durch die im Betrieb günstigeren und flexibler einsetzbaren Busse der VZO abgelöst.

Das Zeitalter des motorisierten Verkehrs

Die Umstellung auf Busbetrieb bedeutete für Meilen zunächst eine Verschlechterung im Angebot des öffentlichen Verkehrs. Denn die Buslinie von Wetzikon her endete nicht in Meilen, sondern in Männedorf. Die Gemeinderäte von Meilen und Uetikon trieben deshalb die Schaffung einer Busverbindung von Meilen nach Uetikon mit einzelnen Kursen bis Männedorf voran. Mit dem Betrieb beauftragt wurde das Unternehmen der Gebrüder Schneider, das diese Aufgabe von 1950 bis 1998 erfüllte.

Die neuen Busse signalisieren deutlich, welches Zeitalter nach dem 2. Weltkrieg angebrochen war: dasjenige des motorisierten Individualverkehrs. Zwar erreichte die Schweiz erst in den 1970er Jahren den Motorisierungsgrad der USA von 1937, aber auch hier rechnete man schon in der Zwischenkriegszeit mit einem starken Vormarsch von Autos. Tatsächlich

nahm der Autoverkehr ab den 20er Jahren rasch zu, und das Strassennetz wurde dementsprechend modernisiert.

In Meilen wurde die Seestrasse ab 1921 von der Seehalde bis zum Rohrgut asphaltiert. 1931/32 folgten Verbreiterungen, Begradiigungen und der Bau von Trottoirs. Dabei wurde eine ganze Reihe von teilweise auch historischen Häusern abgebrochen. Andere Teile der Seestrasse wurden vorerst nur gepflästert. Bei den kommunalen Strassen liess sich der Gemeinderat mit Teerungen Zeit. Nur ein Stück der Alten Landstrasse wurde 1925 asphaltiert und der Bahnhofsplatz 1943 gepflästert. Erst 1970 verfügte Meilen über ein vollständiges Netz geteilter Fahrstrassen.

Ein weiteres wichtiges Verkehrsmittel verdeutlicht, wie sehr man in der Zwischenkriegszeit die automobile Zukunft bereits verinnerlicht hatte: die Fähre Horgen–Meilen. 1931 als AG mit Beteiligung der Gemeinden Horgen und Meilen gegründet, war in den ersten Jahren noch keineswegs in Stein gemeisselt, dass sie sich zu einem blühenden Unternehmen entwickeln könnte. Die Probefahrt im Juli 1933 war ein Desaster. Die Fähre liess sich schlicht nicht steuern und musste gründlich umgebaut werden. Erst nach dem 2. Weltkrieg wuchs die Nachfrage nach der schwimmenden Verbindung zwischen Horgen und Meilen.

Meilen wächst

Wie das Beispiel der Fähre zeigt, verzögerte der Krieg zwar die massenhafte

Verbreitung des Autos nur, verhinderte sie aber nicht. Von 1950 bis 1970 erhöhte sich die Zahl der Fahrzeuge im Kanton Zürich von 28'855 auf 243'232, und heute sind insgesamt 741'000 Autos zugelassen. Das Auto definierte die Erreichbarkeit zahlreicher Orte – auch die von Meilen – neu. Plötzlich gehörte zu den Standortvorteilen nicht mehr nur die Nähe eines Bahnhofes oder einer Haltestelle, sondern namentlich auch die Lage der Gemeinde und die Erschliessung von Wohnstandorten durch Strassen.

Meilen entwickelte eine enorme Anziehungskraft und wuchs in einem horrenden Tempo. 1950 zählte es noch 5992 Einwohnerinnen und Einwohner, 1960 waren es bereits 8203 und zehn Jahre

Die Eröffnung der S-Bahn verbesserte die ÖV-Anbindung an Zürich enorm.



später 9881. 1980 hatte die Gemeinde die statistische Schwelle zur Stadt mit 10'430 Einwohnerinnen und Einwohnern bereits überschritten.

Meilen veränderte sich in diesen Jahren zwar stark, konnte aber wesentliche Qualitäten bewahren. Das verdankt die Gemeinde nicht zuletzt dem ausgesprochen starken Bewusstsein der Einwohnerinnen und Einwohner für den Wert einer verbindlichen Ortsplanung. Schon die erste Ortsplanung (1943–1949) konzentrierte die Siedlungsentwicklung auf die unteren Teile der Gemeinde, während die oberen Teile der Landwirtschaft und der Naherholung vorbehalten blieben. Bei allen nachfolgenden Planungen wurde dieses Prinzip konsequent durchgezogen.

Die S-Bahn hält Einzug

Dass Meilen mit seinen überwiegend sehr engen Strassen nicht gänzlich im Autoverkehr versank, ist aber auch dem konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verdanken. Am 26. Mai 1968 nahm der Goldküstenexpress zwischen Rapperswil und Zürich – ein Vorreiter der S-Bahn – den Betrieb auf. Damit reagierten die SBB auf die stark anschwellenden Pendlerströme nach 1950. Der Goldküstenexpress verkehrte in einem starren Halbstundentakt und verkürzte die Reisezeit zwischen den beiden Städten erheblich.

Danach verstrichen einige Jahrzehnte bis zum nächsten Quantensprung. 1990 wurde der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gegründet und die S-Bahn in Be-



Meilen kann sich rühmen, eines der besten Ortsbusnetze am rechten Zürichseeufer zu haben. Hier der Bushof.

trieb genommen. Das Reisevolumen erhöhte sich in der Folge enorm, und das S-Bahnangebot wurde stetig erweitert. Für Meilen war gemäss Christoph Müller, Leiter der Verkehrsplanung bei den VZO, die zweite Teilergänzung Mitte der 90er Jahre die wichtigste. Ab Herrliberg-Feldmeilen bis Zürich und natürlich umgekehrt wurde mit der S6 und der S16 der Viertelstundentakt eingeführt. Für Meilen noch wichtiger war aber, dass die S7 beschleunigt wurde und ohne Halt von Meilen bis zum Bahnhof Stadelhofen fuhr. Im Sommer 2019 konnte zudem die Linie 20 in Betrieb genommen werden, die in Stosszeiten die völlig überfüllten Züge der S7 und der S6 entlastet.

Optimale Busverbindungen

Für den Erfolg der S-Bahn mitentscheidend ist ein dichtes Busnetz für die Feinverteilung. Hier besitzt Meilen eine besondere Stärke, wie Christoph Müller erklärt: «Meilen verfügt am Bushof über ein ausgezeichnetes Knotensystem,

das vier Buslinien zusammenführt. Die Fahrpläne sind dabei so abgestimmt, dass man vom Bushof die abfahrenden Züge bequem erreicht und umgekehrt von den S-Bahnen in die Busse umsteigen kann, ohne zu hetzen oder lange zu warten.» Das Meilener Busangebot sei im Vergleich mit anderen Gemeinden sehr gut. «Das ist einerseits dem Gemeinderat zu verdanken, der stets offene Ohren für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs hat, andererseits aber auch den Aktivitäten des Vereins Pro Bus, der die Schaffung eines Ortsbusses massgeblich vorangetrieben hat.»

Quellen

- Cornell Doswald, HB Meilen 2005
- Peter Kummer, Geschichte der Gemeinde Meilen, S. 273–291
- Paul Märki, HB Meilen 2003
- Ueli Roth, HB Meilen 1989

Erfolgreiches Engagement für den Ortsbus

Dass Meilen über sehr gute Busverbindungen verfügt, ist auch dem Verein Pro Bus zu verdanken. Verena Hofmänner, die ihn 20 Jahre präsidierte, erzählt:

«Die Idee eines Ortsbusses entstand in den Kreisen der SP Meilen. Eine kleine Gruppe war der Meinung, dass der öffentliche Verkehr verbessert und die Wachten mit Bussen untereinander verbunden werden sollten. Aber wie anstellen? Drei SP-Frauen, zu denen auch ich gehörte, nahmen Kontakt mit Paul Märki auf, damals Professor an der heutigen Hochschule Rapperswil. Er sagte spontan zu, mit Studentinnen und Studenten eine Projektwoche zu organisieren, um mit ihnen ein ÖV-Konzept für Meilen auszuarbeiten. Diese fand im Januar 1986 statt. Am Ende resultierte ein ausgezeichnetes Ortsbuskonzept mit fünf Linien auf Meilener Gemeindegebiet bis hinauf zum Pfannenstiel.

Die erste Reaktion des Gemeinderates war aber: «Das brauchen wir nicht.» An einer Informationsveranstaltung von Paul Märki tauchte denn auch niemand von den Behörden auf. Nur wir von der SP Meilen waren anwesend. Damit der Ortsbus nicht in der Versenkung verschwand, lancierten wir eine Initiative, für die sich weitere Kreise und Parteien engagierten. Schliesslich kamen über 1600 Unterschriften zusammen. Die Initiative verpflichtete den Gemeinde-

rat, bis am 30. September 1987 zuhanden der Gemeindeversammlung und für eine Urnenabstimmung eine Kreditvorlage für einen dreijährigen Versuchsbetrieb vorzulegen. Am 15. Dezember 1986 stimmte die Gemeindeversammlung der Initiative zu.

Noch war der Gemeinderat keineswegs begeistert vom Ortsbus. Die vorberatende Kommission verzögerte die Umsetzung und favorisierte schliesslich einen Teilbetrieb; unser Konzept fand keine Mehrheit. Am 19. Oktober 1987 stimmte aber an der Gemeindeversammlung eine Mehrheit dem Vollbetrieb zu, und an der folgenden Urnenabstimmung erreichte das Projekt einen Ja-Stimmenanteil von über 60 Prozent. Nun wurde in der gemeinderätlichen Buskommission intensiv an der Umsetzung des Auftrages gearbeitet.

Eigentlich wäre damit die Arbeit der Initiantinnen und Initianten abgeschlossen gewesen. Damit die Interessen der Busbenutzerinnen aber weiterhin kraftvoll vertreten werden konnten, wurde im Februar 1988 der Bus Verein Meilen gegründet, der 2007 in «ProBus Meilen» umbenannt wurde. Dem Verein stand zunächst Susanne Heusser (1988/89), dann bis 1999 Paul Märki und schliesslich während 20 Jahren ich selber vor.

Den Betrieb nahm der Ortsbus im Dezember 1988 auf. In den ersten Wochen



Gemeindepräsident Hans Isler weiht 2006 den Bushof ein. Neben den Ehrendamen in orangen Jacken sind links im Bild die Architektin Margreth Blumer, der damalige Bauvorstand Jürg Herter, der VZO-Direktor Werner Trachsler und der damalige VR-Präsident der VZO Max Baumann zu sehen.

konnte er kostenlos benutzt werden. Dies und das damals schlechte Wetter sorgte für einen sehr guten Start. Der Verein lancierte zahlreiche Vorstösse zur weiteren Optimierung des Busangebotes. Ein Teil wurde aufgenommen, ein Teil aber auch zurückgewiesen. Ein Meilenstein war der Bushof, der in den Jahren 2004/2005 erstellt wurde; damit war der Erhalt des Dorfbusses definitiv gesichert. Aber ich sehe bis heute verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten, die das Angebot weiter optimieren würden.

2019 lösten wir den Verein ProBus Meilen auf, weil es an neuen engagierten Vorstandsmitgliedern fehlte. Seither nehmen wir die Interessen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Vereins ProBahn Zürich wahr, wo ich ebenfalls als Vorstandsmitglied und Kassiererin tätig bin.»

Die Mobilität soll umweltfreundlicher und effizienter werden

Wie entwickelt sich die Mobilität in der Region Pfannenstil und damit in Meilen in den nächsten 20 Jahren? Das weiß niemand besser als Johanna Gerdes, die im Amt für Mobilität des Kantons Zürich arbeitet. Als Projektleiterin hat sie federführend das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) für die Region Pfannenstil geprägt. Es wurde diesen Sommer von der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil verabschiedet. Ein Gespräch mit Johanna Gerdes über die Zukunft der Mobilität am Pfannenstil.



Frau Gerdes: Was sind aus Ihrer Sicht die grössten Herausforderungen, die man in Zukunft mit Blick auf die Mobilität am Pfannenstil lösen muss?

Johanna Gerdes: Das ist sicher das Bevölkerungswachstum, das auf diese Region zukommt. Wir rechnen bis 2040 mit einem Bevölkerungswachstum von 20 Prozent gegenüber dem Jahr 2021 und einem Beschäftigtenwachstum von 14 Prozent. Zu beachten ist zudem, dass sich Mobilitätsbedürfnisse verändern. Mit E-Bikes kann man heute bereits relativ locker von Meilen nach Zürich fahren. Dazu braucht es aber vielerorts bessere Velowege. Die angestrebte Erreichung der Klimaziele beeinflusst die Planung ebenfalls und Megatrends wie Digitalisierung und Dekarbonisierung müssen berücksichtigt werden.

Was heisst das nun konkret?

Was streben Sie an?

24 Prozent der Verkehrsteilnehmenden nutzen den öffentlichen Verkehr, der Rest ist mit individuellen Verkehrsmitteln, in der Regel mit dem Auto unterwegs. Wir

wollen den öV-Anteil beim Modalsplit bis 2030 auf 33 Prozent erhöhen. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel.

Was bedeutet das für Meilen?

Die intensivsten Verkehrsbeziehungen von Meilen aus bestehen nach Zürich. Hier beträgt der öV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen stolze 60 Prozent. Anders sieht es bei allen anderen Verkehrsbeziehungen aus: Nach Stäfa benutzen nur rund sieben Prozent der Meilemer und Meilemerinnen den öffentlichen Verkehr und nach Männedorf 13 Prozent. Beim Binnenverkehr benutzen 21 Prozent das öV-Angebot. Wir müssen also in allen Bereichen zulegen.

Wie soll der öffentliche Verkehr optimiert werden?

Mit dem sogenannten «STEP 2035» kommt die Doppelspur zwischen Meilen und Herrliberg-Feldmeilen, womit der durchgehende Viertelstundentakt möglich wird. Vertieft geprüft wird auch eine Direktbusverbindung zwischen Meilen und Uster. Gerade bei einer Fahrplan-Ver-

dichtung, wie dies ab 2035 der Fall sein wird, ist es eine grosse Herausforderung, dass die Fahrplanstabilität sichergestellt werden kann. Damit diese eingehalten werden kann, soll auf dem Busnetz geprüft werden, ob und wie an bestimmten Stellen eine Busbevorzugung eingerichtet werden kann. Eine weitere Massnahme ist die Prüfung der direkten S-Bahnverbindung aus der Region Pfannenstil zum Flughafen. Diese wird aktuell von Seiten SBB mit Hinblick auf den STEP 2035 in Frage gestellt. Der Kanton Zürich wird sich für ein Weiterbestehen einsetzen.

Was für Massnahmen sind für den motorisierten Individualverkehr (MIV) geplant?
Im Rahmen der Erarbeitung des rGVK haben wir z.B. für den MIV den Handlungsbedarf identifiziert, dass die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes, insbesondere in und von den Nachbarregionen (Stadt Zürich, Oberland und Glattal) weiterhin zu gewährleisten ist. In diesem Kontext wurden gemeinsam mit der Region Pfannenstil, den Gemeinden sowie den kantonalen Fachstellen Massnahmen entwickelt, die z.B. die Aufwertung des Strassenraums, die Optimierung des Verkehrsflusses, die Verkehrsberuhigung und die Harmonisierung der Geschwindigkeit auf der Seestrasse zum Thema haben.

Sind noch weitere Schritte geplant?

Wir schlagen vor, dass die Gemeinden der Region Pfannenstiel koordinierte Par-

kierungskonzepte entwickeln. Natürlich unterstützen wir von Seiten des Kantons dabei die Gemeinden und die Region Pfannenstil. Heute gehen die Gemeinden sehr unterschiedlich mit der Bewirtschaftung der Parkplätze um. Zudem schlagen wir vor, dass Quartierstrassen möglichst flächendeckend verkehrsberuhigt werden.

Womit wir schon beim Fussverkehr und dem Veloverkehr sind. Was ist in Bezug auf den Fussverkehr geplant?

In einem ersten Schritt wird der Kanton einen regionalen Massnahmenplan Fussverkehr erarbeiten. Dieser Massnahmenplan soll dazu dienen, dass die Gemeinden kommunale Fusswegkonzepte entwickeln. Diese Konzepte sollen sicherstellen, dass den Bedürfnissen des Fussverkehrs genügend Bedeutung zugemessen wird. Zudem hält das rGVK fest, dass Lücken im Fusswegnetz geschlossen werden sollen.

Fehlt eigentlich nur noch das Velo.

Eine wichtige Massnahme ist hier der Ausbau der Velowele. Wo möglich, sollen diese über bestehende Wege und Strassen geführt werden. Zudem gilt es, bestehende Punkte, an denen es häufig zu Unfällen kommt, zu entschärfen. Zu guter Letzt soll unter der Federführung der Region sowie mit Hilfe der Gemeinden und dem Kanton, ein Leitfaden für Veloabstellplätze entwickelt werden, der aufzeigt, wieviel Veloabstellplätze mit welcher Qualität an den wichtigen Zielorten des Veloverkehrs erstellt werden sollen.

* Hans-Rudolf Galliker ist leitender Redaktor des Heimatbuchs Meilen.