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

Artikel: Siedlungspolitik und ihr Einfluss auf die Verkehrswege
Autor: Bossert, Heini
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1046390

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: 11.12.2025

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

Siedlungspolitik und ihr Einfluss auf die Verkehrswege

Heini Bossert*

Wie beeinflussen und beeinflussten Verkehrswege die Siedlungsentwicklung? Und wie beeinflusst die Siedlungsentwicklung die Führung von Verkehrswegen? Der hiesige Gemeinderat und Ressortvorsteher Hochbau Heini Bossert zeigt dies am Beispiel von Meilen auf.

Die Qualität der Anbindung eines Ortes an das Verkehrsnetz von Strasse und Bahn beeinflusst die Siedlungsentwicklung. Wo und in welchem Umfang Verkehrswege geplant und gebaut werden, beeinflusst also, wo und wie der Ort wächst. Umgekehrt richtet sich die Verkehrsplanung nach der Entwicklung neuer Verkehrsströme, die aus der Siedlungsentwicklung entstehen. Es ist eine typische «Ei-Huhn»-Situation, in der nicht klar ist, was zuerst ist, aber sicher folgt das eine auf das andere.

Raumplanung verhindert unerwünschte Entwicklungen

Diese gegenseitige Beeinflussung kann zu einer unerwünschten Situation führen, indem die Verdichtung der Siedlung an ungeeigneten Orten erfolgt, die Verkehrswege der Entwicklung nachhinken und zu permanenten Verkehrsüberlastungen führen, wodurch der zunehmende Verkehr die Siedlungsqualität stark beeinträchtigt. Wir können dies als «Negativspirale» sehen, aus der auszubrechen nur mit einer entsprechenden Siedlungspolitik gelingt.

Die sogenannte «Raumplanung» sorgt nach Definition des Kantons Zürich für die haushälterische Bodennutzung und die geordnete Besiedlung. Mit einer Raumplanung auf allen Ebenen, nämlich beim Bund, in den Kantonen und Gemeinden, soll die Entwicklung in die gewünschte Richtung gelenkt werden. Dies bedingt eine Abstimmung über alle drei Ebenen, aber auch eine Koordination der

Die Mittelbergstrasse – vorbildlich fussgängerfreundlich gestaltet.

beiden Bereiche «Verkehrsplanung» und «Siedlungsplanung» auf jeweils einer Ebene.

Der Bund steuert die Entwicklung in erster Linie über das Raumplanungsgesetz, aber auch über einzelne Beschlüsse zum Bau des Nationalstrassennetzes oder über den Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Kanton Zürich kennt den kantonalen und die regionalen Richtpläne, aus denen die Nutzungspläne abgeleitet sind.

Kommunale Verkehrsrichtpläne

Seit mehr als 35 Jahren verwendet Meilen als Planungsinstrumente auf Gemeindeebene in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen die Verkehrsrichtpläne für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr (Rad-, Fuss- und Reitwege). Seit 2007 tragen diese die Bezeichnung «Verkehrsplan 1, Strassen/Öffentlicher Verkehr» und «Verkehrsplan 2, Radwege/Fusswege/Reitwege».

Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Aufgaben die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, welche Ausbaugrössen (Ausbaugeschwindigkeit, Strassen- und Trottoirbreite etc.) gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.

Kommunaler Richtplan für Siedlung und Landschaft

Die Siedlungsentwicklung innerhalb der Gemeinde wurde bislang durch die Bau- und Zonenordnung (BZO) gesteuert, rechtlich gesehen ein Nutzungsplan. Seit dem Jahr 2018 haben wir in Meilen auch einen kommunalen Richtplan für Siedlung und Landschaft, der für die Gemeinden gesetzlich nicht vorgeschrieben, aber empfohlen ist. Dieser Richtplan setzt die Leitlinien für einen längerfristigen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren, ist eben auch abgestimmt mit den Verkehrsplänen und bildet eine Grundlage für die Bau- und Zonenordnung. Er ist das strategische Führungsinstrument der Gemeinde für die Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung und definiert die Grundsätze für ein qualitätsorientiertes Wachstum.

Leitlinien für das Gesamtverkehrssystem

Der für die Gemeinde massgebende regionale Richtplan der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) setzt folgende Leitlinien für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem:

- Bei der Nutzweise und Nutzungsdichte der Siedlungsgebiete ist die Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
- Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist zu erhöhen.
- Verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Personenverkehr sind siedlungsverträglich sicherzustellen.
- Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Bevölkerung ist zu erhöhen.

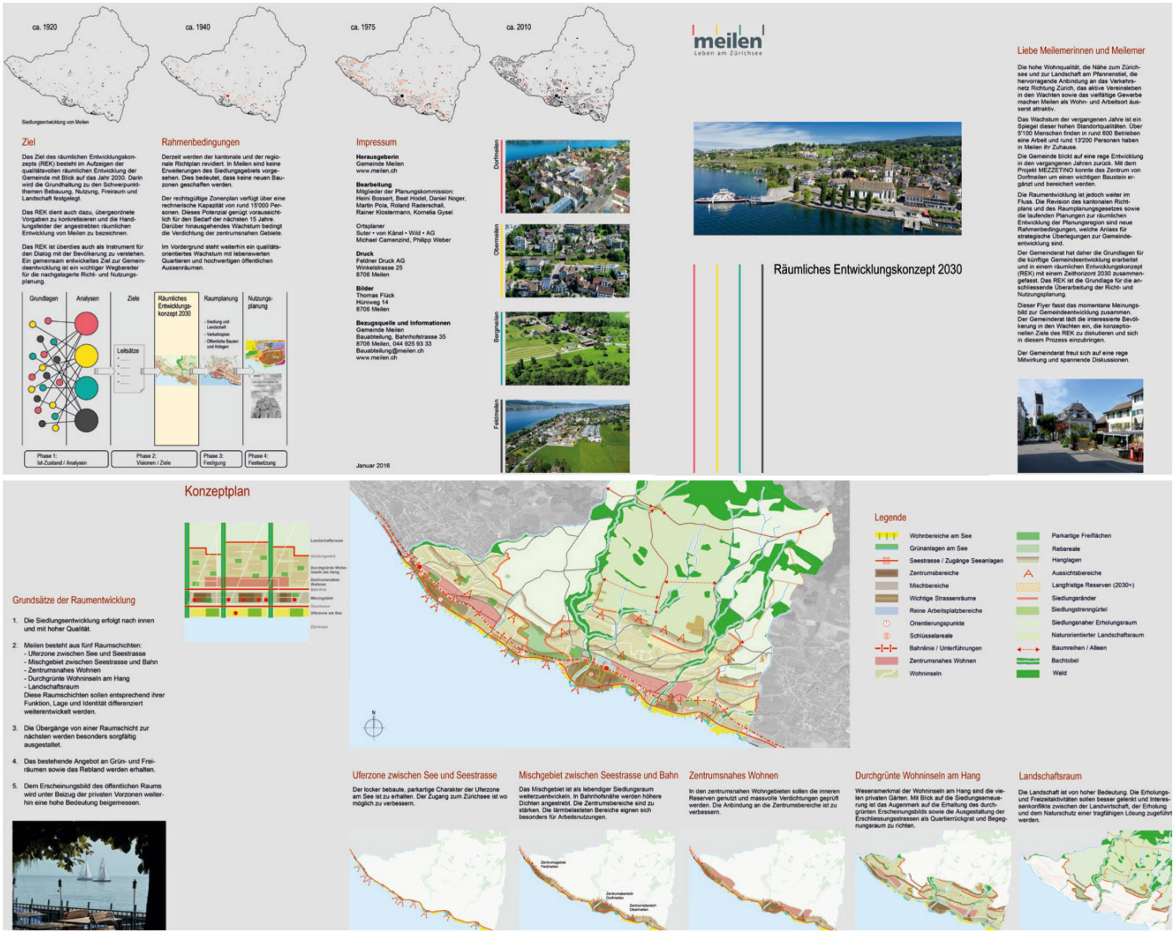
Der Prozess zur koordinierten Planung in Meilen wurde im Rahmen einer Gesamtrevision der Ortsplanung mit der Erarbei-

tung des räumlichen Entwicklungskonzepts 2030 (REK) im Jahre 2015 gestartet. Dabei wurden folgende fünf Grundsätze mit der Bevölkerung in den vier Wachten Dorfmeilen, Bergmeilen, Feldmeilen und Obermeilen in besonderen Veranstaltungen diskutiert und vom Gemeinderat für die weitere Planung verabschiedet:

1. Die Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen und mit hoher Qualität.
2. Meilen besteht aus fünf Raumschichten:
   - Uferzone zwischen See und Seestrasse
   - Mischgebiet zwischen Seestrasse und Bahn
   - Zentrumsnahes Wohnen
   - Durchgrünte Wohninseln am Hang
   - Landschaftsraum.

   Diese Raumschichten sollen entsprechend ihrer Funktion, Lage und Identität differenziert weiterentwickelt werden.
3. Die Übergänge von einer Raumschicht zur nächsten werden besonders sorgfältig ausgestaltet.
4. Das bestehende Angebot an Grün- und Freiräumen sowie das Rebland werden erhalten.
5. Dem Erscheinungsbild des öffentlichen Raums wird unter Beizug der privaten Vorzonen weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen.

Räumliches Entwicklungskonzept 2030: Auf dieser Grundlage wurde der kommunale Richtplan erarbeitet.

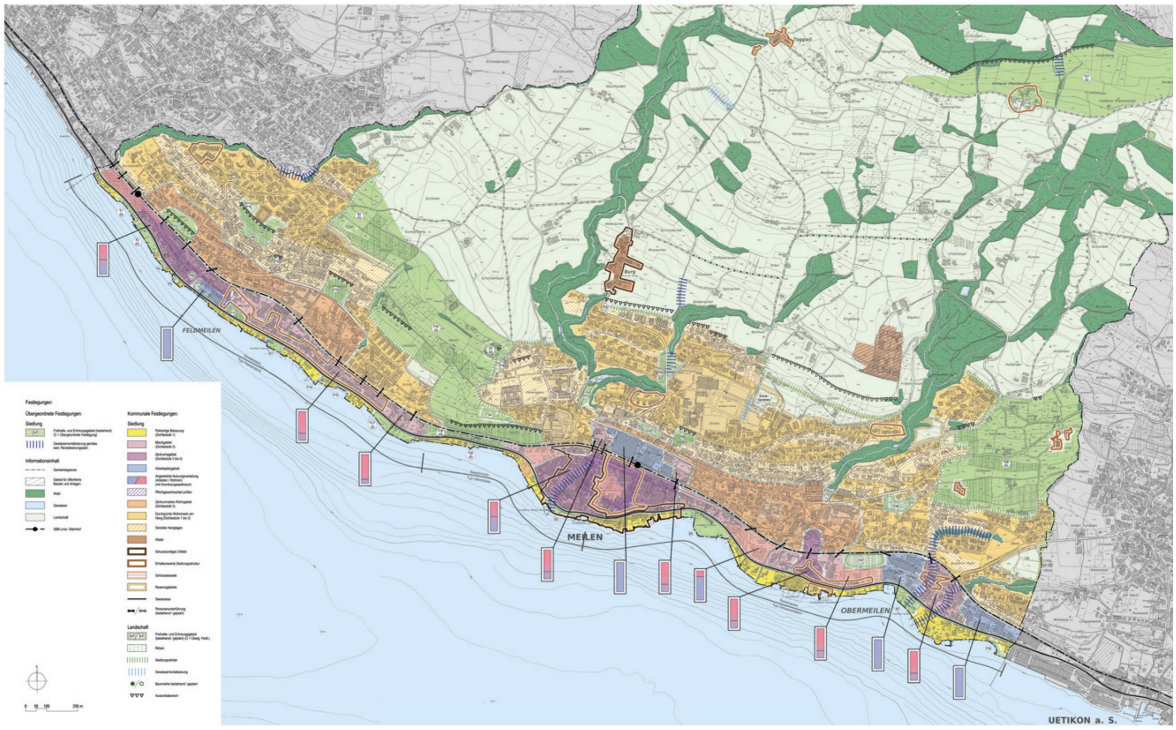


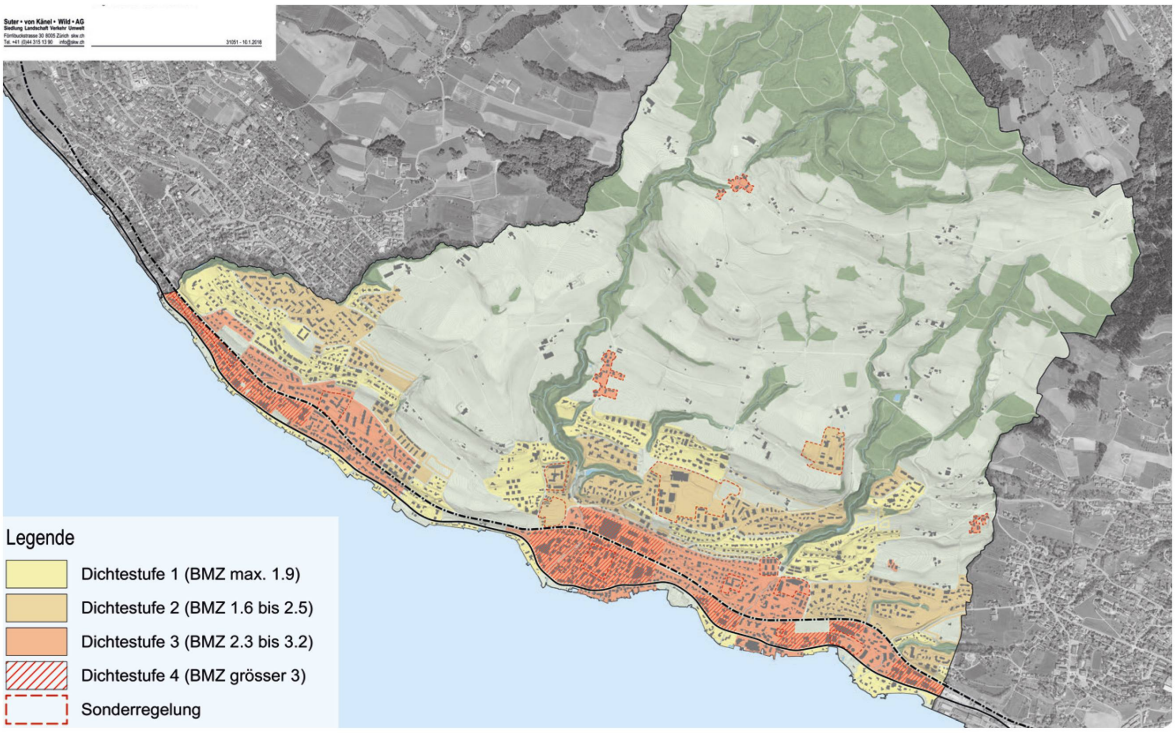
Richtplan «Siedlung und Landschaft»
Neu erarbeitet wurde der Richtplan «Siedlung und Landschaft». Der Verkehrsplan aus dem Jahr 2007 wurde im gleichen Zeitrahmen revidiert, und beide Richtpläne wurden der Gemeindeversammlung vom 4./5. Dezember 2017 zur Festsetzung vorgelegt. Mit diesem Vorgehen erfolgte die Abstimmung der angestrebten Verdichtung in der Siedlung auf die bestehende und geplante Verkehrserschliessung.

Die Mitwirkung der Bevölkerung erfolgte wiederum über Veranstaltungen in den vier Wachten, aber auch über die öffentliche Auflage des Entwurfs gemäss Planungs- und Baugesetz und eine mit «Sprechstunden» verbundene Ausstellung. Während der 60-tägigen Auflagefrist konnte sich jedermann zu den Planfestlegungen äussern und Änderungsanträge einreichen. Während Form und Inhalt des räumlichen Konzepts frei war, waren für den Richtplan gewisse formale Vorgaben zu beachten, denn Richtpläne sind behördenverbindlich und müssen vom Kanton genehmigt werden.

Aus der Karte zur baulichen Dichte ist ersichtlich, dass der Fokus der Innenentwicklung dabei auf den gut erschlossenen Zentrumslagen und zentrumsnahen Wohngebieten liegt. In Abstimmung mit den Grundsätzen der übergeordneten Planungen soll hier eine massvolle Entwicklung stattfinden. Demgegenüber werden an den See- und Hanglagen und in den Weilern nur zurückhaltende bauliche Veränderungen angestrebt.

Der Richtplan «Siedlung und Landschaft».





Die angestrebte bauliche Dichte (Baumassenziffer BMZ).

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss einhergehen mit einer Verschiebung des Modalsplits im Sinne der regionalen Gesamtverkehrsziele. Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist zu erhöhen. Die folgenden Richtplanfestlegungen sind auf diese Zielsetzung ausgerichtet:

- Eine Verdichtung der Baugebiete und damit eine Erhöhung der Personendichte erfolgt primär an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen. Die vorgesehenen Verdichtungsgebiete befinden sich in Zentrumsnähe der jeweiligen Wachten, womit kurze Wege ermöglicht werden.
- Insbesondere bei den Schlüsselarealen und zusammenhängenden Gebietsentwicklungen soll künftig bei der Berechnung des Parkplatzangebots die Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden. Zudem sollen autoarme Nutzungen von der Parkplatzpflicht teilweise befreit werden können.
- Der Veloverkehr wird gefördert durch die Schliessung von Lücken im Velowegnetz, die Schaffung von zwei Velohauptrouten parallel zum Hang und durch die Erstellung von Parkierungsanlagen bei wichtigen Zielgebieten.
- Für den Fussverkehr wird ein feinmaschiges Fusswegnetz sichergestellt. Netzlücken sollen durch neue Verbindungen sowie durch die Sicherung von Fusswegrechten geschlossen werden. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum soll weiter verbessert werden.

– Die Gemeinde setzt sich für eine bedürfnisorientierte Verbesserung der Bahninfrastruktur ein (Erhöhung der Kapazität zu den Hauptverkehrszeiten, Verdichtung des Fahrplans mit durchgehendem Viertelstundentakt, optimierte Anbindungen an Rapperswil). Meilen verfügt über ein dichtes Ortsbusnetz. Die Erweiterung dieses Netzes und die Linienführung werden laufend geprüft. In Feldmeilen soll die Attraktivität der Verknüpfung von Bahn und Bus gesteigert werden.

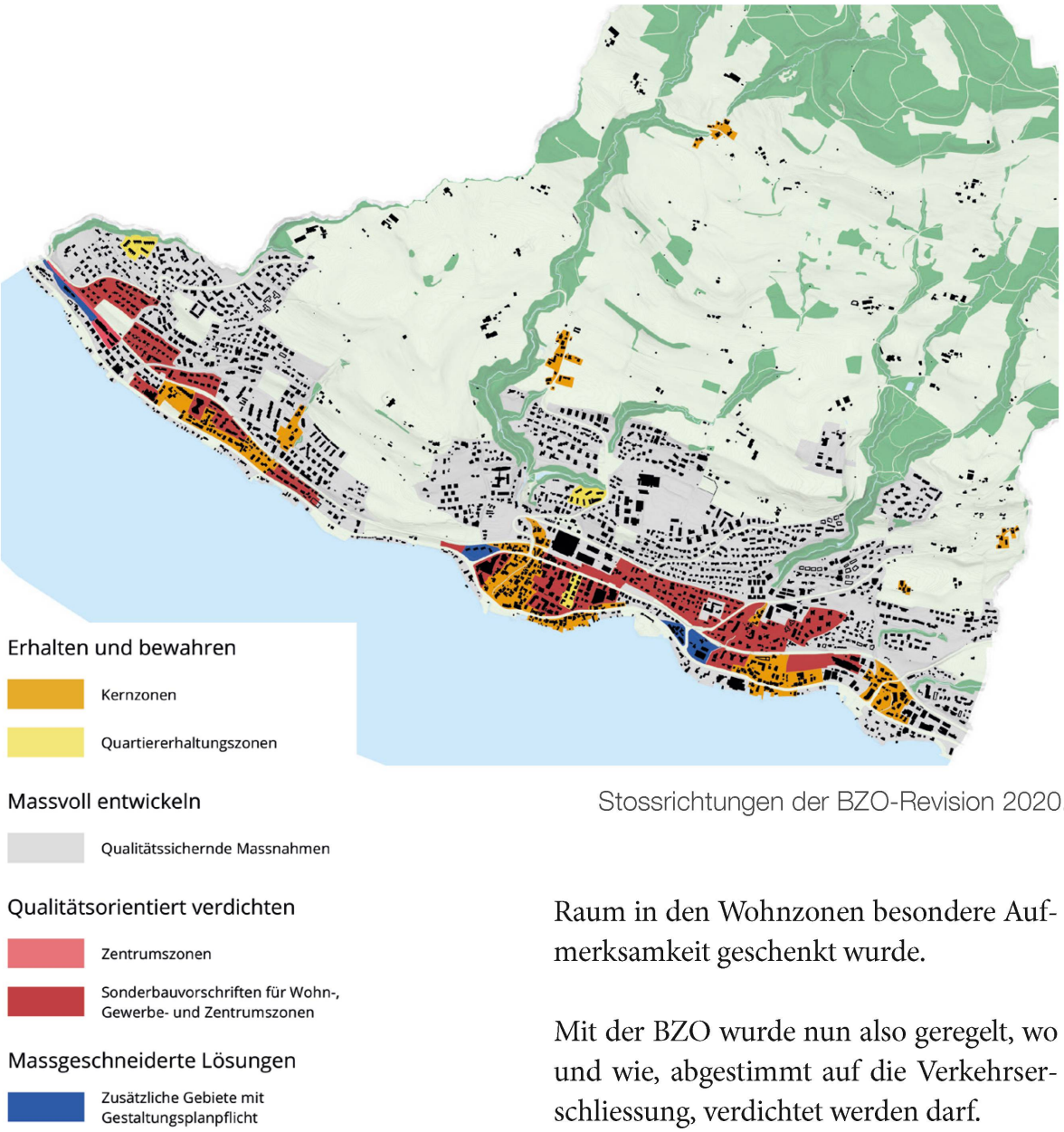
Die Steuerung der Bautätigkeit

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) ist das zentrale Instrument zur Steuerung der Bautätigkeit auf Gemeindestufe, was die Hochbauten betrifft, und ist eigentümerverbindlich. Sie wurde auf der Grundlage des kommunalen Richtplans gesamthaft revidiert. Der Prozess zur Mitwirkung der Bevölkerung erfolgte – wie bei der Entwicklung des räumlichen Entwicklungskonzepts und des Richtplans – im Rahmen von vier Veranstaltungen in den Wachten. Dies zusätzlich zur gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Auflage während 60 Tagen, bei der jedermann für eine Eingabe berechtigt ist. Die gesetzliche Auflage für Geschäfte der Gemeindeversammlung bot eine weitere Plattform zur Mitwirkung. Allerdings sind Anträge an die Gemeindeversammlung nur seitens stimmberechtigter Einwohner und Einwohnerinnen zulässig.

Die S-Bahn verbindet Meilen optimal mit Zürich und Rapperswil.

Die Herausforderung bestand darin, die Grundsätze gemäss Richtplanung auch in der BZO umzusetzen. Der Gemeindeversammlung als Souverän wäre es möglich gewesen, von den Grundsätzen der Richtplanung abzuweichen und die Anstrengungen zur Koordination der beiden Bereiche «Siedlungsentwicklung» und «Verkehrsplanung» zu untergraben. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen an den vier Abenden der Gemeindeversammlung setzten aber die festgelegten Grundsätze der Richtplanung konsequent um, was doch ein beeindruckendes Plädoyer für die Demokratie darstellt!

Ein Rekurs gegen die Bewilligung der Baudirektion durch einen nicht ortsansässigen Grundeigentümer vermochte wohl die Inkraftsetzung zu verzögern, aber per



Stossrichtungen der BZO-Revision 2020.

1. Oktober 2021 trat die BZO 2020 in Rechtskraft.

Vier Stossrichtungen

Vier Stossrichtungen prägten die Revision:
- Erhalten und Bewahren
- Massvoll entwickeln
- Qualitätsorientiert verdichten
- Massgeschneiderte Lösungen.

Neu verankert in der BZO wurde auch das Thema «Siedlungsökologie», wobei der Gestaltung des Strassenraums als Übergang vom privaten zum öffentlichen Raum in den Wohnzonen besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Mit der BZO wurde nun also geregelt, wo und wie, abgestimmt auf die Verkehrserschliessung, verdichtet werden darf.

Die Umsetzung des Richtplans

Die Umsetzung des Richtplans «Verkehr» erfolgt nun aber nicht über die Nutzungsplanung, sondern über einzelne Projekte gemäss Strassengesetz. In Meilen stand als zentrales Projekt seit einiger Zeit die Sanierung und Neugestaltung der Dorfstrasse an. Gemäss Festsetzungen im kommunalen Richtplan stand für die Umgestaltung des Abschnitts Burg-/Bahnhofstrasse die Schaffung einer Begegnungszone mit Tempo 20 im Vordergrund. Diese Auslegung führte hier aber zu Kritik, die letztlich am 19. Mai 2019 zur Ablehnung des Geschäfts an der Urne führte.

Die Kritik wurde aufgenommen, das Projekt im Rahmen eines runden Tisches und unter Einbezug massgeblicher Interessenvertreter neu gestartet und der Projektperimeter ausgeweitet. Das neue Projekt sah nun die Signalisation einer Tempo-30-Zone vor. Die Vorlage wurde gleichzeitig mit einer entsprechenden Revision des Verkehrsrichtplans am 13. Juni 2022 dem Souverän vorgelegt. Beiden Geschäften wurde durch die Gemeindeversammlung zugestimmt und das Projekt gemäss Strassengesetz von der Baudirektion genehmigt. Damit konnte die Detailplanung und die Ausschreibung der Bauarbeiten gestartet werden. Im Jahr 2024 wird nun mit der Ausführung begonnen, womit ein wichtiger Meilenstein der Koordination der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsplanung im Dorfkern erreicht wird.

Die Mobilitätsstrategie

Eine weitere Umsetzung und Weiterentwicklung des Richtplans «Verkehr» in Koordination mit der Siedlungsentwicklung erfolgt über das Instrument der Mobilitätsstrategie. Dazu hat der Gemeinderat 2023 eine Mobilitätskommission berufen, die die Grundsätze gemäss Richtplanung in Vorschläge für konkrete Massnahmen umsetzen soll.

Die Stossrichtung «massgeschneiderte Lösungen», die in Schlüsselarealen eine Gestaltungsplan-Pflicht einführte, hat eine beachtliche Dynamik entwickelt. In drei besonders bezeichneten Arealen – Bahnhof Feldmeilen, Seehalden und Beugen – wurde die Erarbeitung von Gestaltungsplänen gestartet, wobei die Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr ein eigenes Thema war und ist:

Die Dorfstrasse auf der Höhe des Bahnhofs Meilen.

Die Bergstrasse führt vom Pfannenstiel nach Meilen.

- Der Gestaltungsplan Beugen ist rechtskräftig. Die umstrittene Frage zur Erschliessung des Areals mit Hinblick auf die Verkehrsführung in der See-, Berg- und Dorfstrasse ist geregelt.
- Der Gestaltungsplan Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen setzt das Anliegen der Gemeinde um, einen Bushof, die Infrastruktur der SBB und die geplante Überbauung mit der Neugestaltung der General-Wille-Strasse zu kombinieren. Der Gestaltungsplan wird der Gemeindeversammlung im Jahr 2024 vorgelegt.
- Der Gestaltungsplanung Seehalde wird auf der Basis eines privaten Studienauftrags ausgearbeitet und voraussichtlich 2024 der Gemeindeversammlung vorgelegt.

In guter Qualität verdichten

Aber auch ausserhalb der Gestaltungsplan-Pflicht werden auf der Basis von Sonderbau-Vorschriften qualitätsvolle Bauten zur Verdichtung angestrebt. Der Gestaltungsplan auf dem Areal der ehemaligen «Getränke Obermeilen» gestaltet das einstige Industriegelände neu und führt in diesem Strassenbereich eine Begegnungszone ein. Die neue Strassenführung und der Gestaltungsplan wurden im Oktober 2023 zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt.

Die Anstrengungen im Grossen wie im Kleinen zur Koordination der Siedlungsentwicklung mit der Infrastruktur für den Verkehr erfordern eine dauernde Auseinandersetzung und einen Ausgleich der verschiedenen Interessen. Dabei müssen die Instrumente laufend hinterfragt und wieder angepasst werden. Auch hier gilt: Nur der Wandel ist stetig.

---

* Heini Bossert ist Vizepräsident der Gemeinde Meilen und Vorstand des Ressorts Hochbau.