

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

Artikel: Wenn geplant, aber nicht gebaut wird
Autor: Gatti, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1046394>

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>

10224



MEILEN RICHTPLAN 71

Titelblatt des Richtplans 71 der Gemeinde Meilen.

Wenn geplant, aber nicht gebaut wird

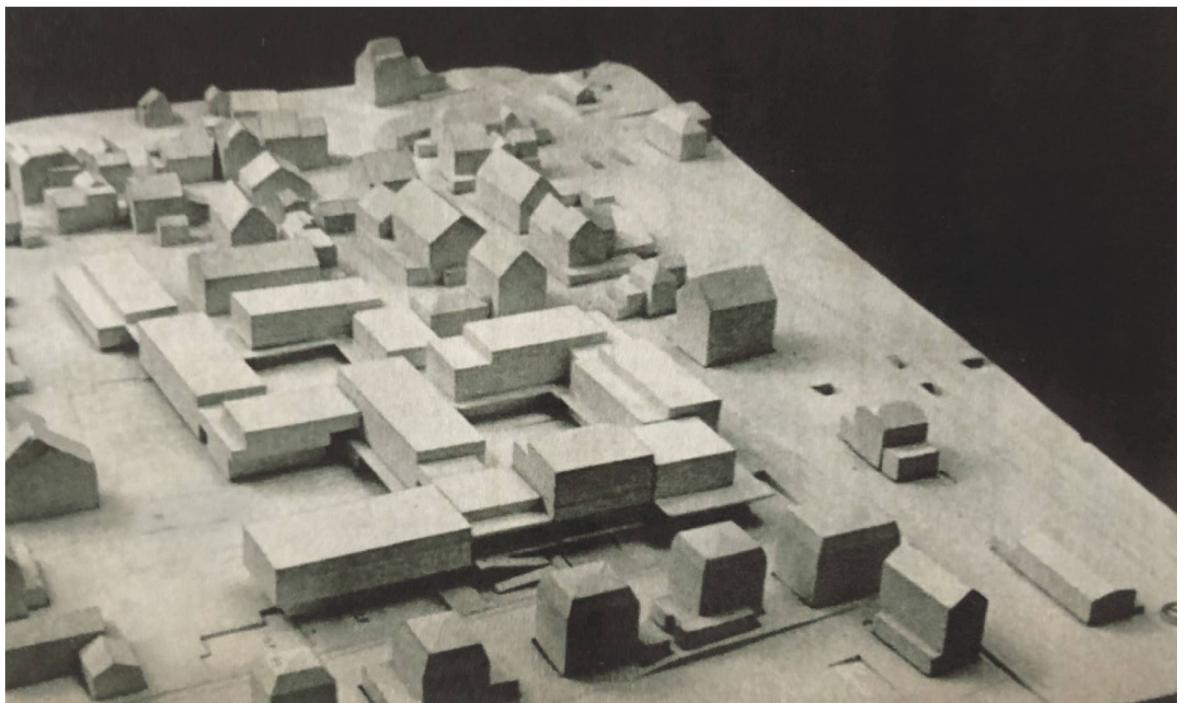
Michel Gatti*

Ein kurzer Blick auf ausgewählte Statistiken (Einwohnerzahlen: Historisches Lexikon der Schweiz und Statistisches Jahrbuch der Schweiz 2020; Fahrzeugbestand: Via Storia, Stiftung für Verkehrsgeschichte und Kanton Zürich, Strassenverkehrsamt) zeigt deutlich, wie sich in Meilen und im Kanton Zürich, die Einwohnerzahlen und der Fahrzeugbestand in der Zeit zwischen 1950 und 2020 verändert haben:

Jahr	Einwohner	Einwohner	Pkw-Bestand
	Meilen	Kanton Zürich	Kanton Zürich
1950	5'992	777'002	46'795
2020	14'389	1'550'000	745'059
	Faktor 2.4	Faktor 1.9	Faktor 15.9

Mehr Fahrzeuge und mehr Einwohner erzeugen mehr Verkehr. Mehr Verkehr ruft nach mehr und breiteren Strassen. Mehr Einwohner und Einwohnerinnen schaffen auch neue Bedürfnisse nach Kultur, Sport und Erholung. Aufgrund der Zahlen erstaunt es nicht, dass es sich bei den nachfolgend vorgestellten Projekten vor allem um Strassenprojekte und solche für Kultur, Erholung und Sport handelt. Sie sind als Pars pro Toto zu verstehen. Wenn wir alle Projekte hätten berücksichtigen wollen, wäre ein eigenes Buch daraus entstanden.

Im folgenden Beitrag geht es um die Beschreibung gescheiterter beziehungsweise fallengelassener kommunaler Vorhaben und nicht darum, im Nachhinein «Schuldige» zu finden. Es soll vielmehr aufgezeigt werden, was für interessante Ideen, Projekte, Fantasien über die Jahre entwickelt wurden und was für einen Sinneswandel unsere Gesellschaft über eine Zeitperiode von etwa 1950 bis 2020, also während mehr als einem halben Jahrhundert, durchgemacht hat. Über einige der nicht realisierten Projekte darf man lächeln, bei anderen den Kopf schütteln. Oder ist es vielleicht doch wert, alte Ideen wieder neu aufzugreifen?



Modell zum Teilleitbild Gemeindehaus von 1972.

Richtplan 71

In diesem Zusammenhang ist ein Blick auf den Richtplan 71 interessant: Unter dem Titel «Öffentlicher Landerwerb- Schlüssel zur Entwicklung» wird ausgeführt:

«Wenn sich die Gemeinde Meilen nicht im wahrsten Sinne des Wortes ihre Zukunft verbauen lassen will, muss sie in den nächsten Jahren den öffentlichen Grundbesitz fast verdreifachen: Von den heute vorhandenen 45 Hektaren auf die im Richtplan vorgesehenen 112 Hektaren. Dies wird bei den heutigen Grundstückpreisen eine ausserordentliche Belastung für die Gemeindefinanzen darstellen. So gross die Aufgabe ist, sie ist dennoch keinerlei Luxus. Denn das Planungsziel des «Richtplans 71» liegt bei 30'000 Einwohnern, dem Vollausbau des Gemeindegebiets.»

Diese Einwohnerzahl ist heute kaum vorstellbar! Fairerweise muss man aber festhalten, dass es nicht um das Ziel ging, in

Meilen 30'000 Einwohner anzusiedeln, sondern vielmehr darum, den Landbedarf «für den Fall dass» zu sichern. Der heute rechtskräftige Zonenplan besitzt eine Kapazität für rund 15'500 Personen.

Das Teilleitbild Gemeindehaus von 1972

Die Zielvorstellungen zur Steigerung der Attraktivität des Dorfkerns schlagen sich im Teilleitbild Gemeindehaus 1972 nieder. Eine geschlossene architektonische Grundhaltung längs der Dorf-, Bahnhof- und Schulhausstrasse mit Randkuben sollte auf die wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Lediglich zwei Bauten werden nach diesem Leitbild gebaut: 1978 die neue UBS-Filiale an der Dorfstrasse, 1980 die Zürcher Kantonalbank an der Bahnhofstrasse. Das Gemeindehaus, seit 1985 im kommunalen Inventar der schützenswerten Bauten, bleibt glücklicherweise von diesen hochtrabenden Plänen verschont.

Ein Resort für wenige versus Naherholung für alle

Wo sich heute Spaziergängerinnen und Spaziergänger erholen, im Winter Kinder schlitteln oder durstige Wanderer im Restaurant «Vorderer Pfannenstiel» den Durst löschen, wollte 1955 eine Investorengruppe um den damaligen Schauspieler Curd Jürgens (1915–1982) ein Resort mit Hotel, Golfanlage, Swimmingpool etc. erstellen. Dazu kam es glücklicherweise nicht: In weiser Voraussicht erwarb die Gemeinde das zum Verkauf stehende Land samt dem Restaurant «Vorderer Pfannenstiel». Um die Nutzung der neu erworbenen Grundstücke zu sichern, baute sie den landwirtschaftlichen Hof «Pfannenstiel», der seither erfolgreich in Pacht bewirtschaftet wird.

Das Projekt des Resorts Pfannenstiel.



Der Sportplatz Allmend mit Kunsteisbahn (links oben) im Richtplan.

Eine Kunsteisbahn auf der Allmend

Beinahe wäre das Sportzentrum auf der Allmend um ein Element reicher geworden: Der in den 70er Jahren erarbeitete Richtplan zum Sportplatz sah allen Ernstes neben dem Hallenbad, der Turnhalle und dem Sportplatz mit Rundbahn und Trainingsfeldern eine Kunsteisbahn vor! Diese Idee wurde in der Folge glücklicherweise wieder fallengelassen. Ein solches Vorhaben wäre im heutigen Umfeld mit der angesagten Energiekrise wohl kaum mehr diskussionsfähig.

Ein grundlegendes Umdenken

Bis zur Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) wurde das Ergebnis der kommunalen Straßenplanung im Bebauungsplan festgehalten, der auch die flächenmässige Ausdehnung der Bauzone enthielt. Der Begriff «Strassenrichtplan» wurde ebenfalls häufig verwendet. Nun besteht Klarheit: Der neue Begriff heisst



Bebauungsplan von 1966 mit rechtsufriger Höhenstrasse.

gemäss Paragraf 31 PBG (Der kommunale Richtplan): «Verkehrsplan». Was er enthält, wird in Paragraf 30 aufgelistet. Beim Verkehrsplan handelt es sich um einen Richtplan. Der Richtplan ist behördlichenverbindlich und nicht parzellenscharf. Die für den Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten, vor allem mit Baulinien.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, vor allem nach 1970, fand in Sachen Straßenplanung und Straßenbau ein beachtliches Umdenken statt. Wo einst 7,5 Meter breite Straßen propagiert wurden, genügen gemäss den gültigen Normen (zum Beispiel Zugangsnormalien des Kantons Zürich) für Sammelstrassen nun solche von 5,5 oder 6 Meter. Und das, obschon die heutigen Fahrzeuge immer breiter und schwerer werden. Aber auch auf der politischen Bühne hat sich vieles verändert. Es wird immer schwieriger, den Bürgerinnen

und Bürgern Straßenprojekte zu «verkaufen», auch dann, wenn diese für eine normgerechte Erschliessung notwendig wären.

Bei der Straßenrichtplanung stellen wir den grössten Sinneswandel fest. Ganz im Geiste der damaligen Fortschrittsgläubigkeit wurde in den 50er und 60er Jahren ein grosszügiges, nach heutigem Massstab überdimensioniertes Straßennetz geplant. Vergleichen wir das heutige Ergebnis mit den damaligen Plänen: Von den einst grosszügigen und durchgehend geplanten Strassenzügen sind zum grossen Teil nur noch Sackgassen mit reiner Erschliessungsfunktion geblieben (Lütisämetstrasse, Geishaldenstrasse, Ländischstrasse, Rebbergstrasse, Rainstrasse, Alte Landstrasse in Dollikon etc.). Und in den Wohngebieten wird der Ruf nach Verkehrsberuhigung immer lauter. So fordert der Städteverband neuerdings Tempo 30 in allen Siedlungsgebieten.

Die Verhinderung der rechtsufrigen Höhenstrasse

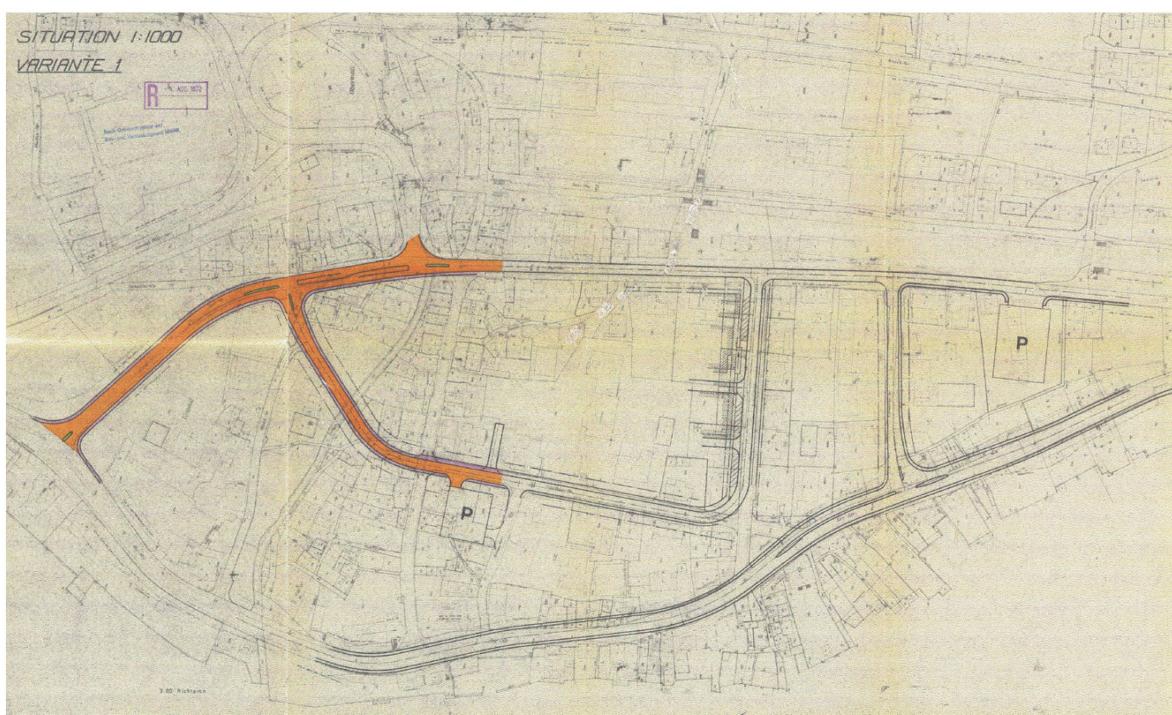
In den 60er Jahren wollte der Kanton Zürich am rechten Seeufer eine vierspurige Hochleistungsstrasse bauen, um damit die Seestrasse zu entlasten. Die einschneidenden Auswirkungen auf das kommunale Strassenkonzept wären, wie wir später im Zusammenhang mit den Projekten Rain- und Rebbergstrasse sehen werden, sehr bedeutend gewesen. Erst 1981 wurde das Projekt der «Goldküsten-Autobahn» ad acta gelegt, nicht zuletzt auch auf Druck der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil. Damit konnten die zur Trassee-Sicherung vorgesehenen Baulinien aufgehoben werden. Der lange Entscheidungsprozess und die Streichung haben sicher auch massgeblich mitgeholfen, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Nach dem Ausbau der Bahnlinie von Meilen nach Uetikon am See auf Doppelstrasse 1999 war-

tet der dringende Ausbau der Strecke von Meilen nach Herrliberg/Feldmeilen auf Doppelstrasse allerdings noch immer auf den Spatenstich.

Die geplante Verlängerung der Schulhausstrasse

Ausgelöst durch die Studien zum Teilleitbild Zentrum Meilen (Teilleitbild Gemeindehaus 1972), musste man sich auch dessen strassenmässige Erschliessung überlegen. Den Anschluss an die Kirchgasse erachtete man als ungenügend. Deshalb erwog man eine Verlängerung der Schulhausstrasse mit direkter Verbindung zur Dorfstrasse. Heute wäre dies kaum denkbar, gehört doch das Gebiet der Kirchgasse zum schützenswerten Ortsbild von überkommunaler Bedeutung und ist auch im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) enthalten.

So wäre die Schulhausstrasse verlängert worden.

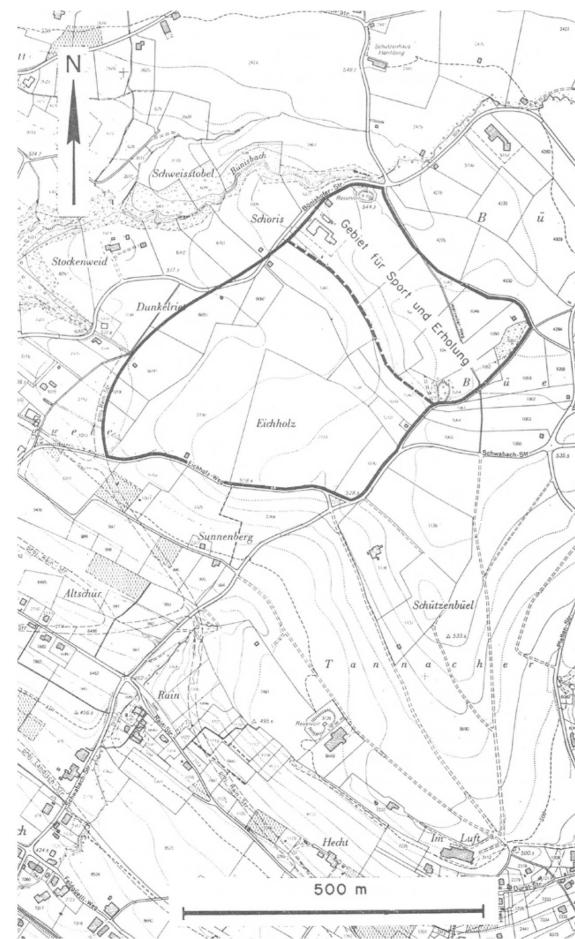


Neubauprojekte Rainstrasse und Rebbergstrasse

Am 16. Juni 1972 wurden die Stimmberchtigten eingeladen, an der Gemeindeversammlung einen Kredit von 12,775 Millionen zu bewilligen und damit eines der grössten Strassenbauvorhaben in Meilen – zwei Strassenzüge – zuhanden der Urnenabstimmung vom 24. September 1972 vorzuberaten und zu bereinigen, und zwar den Neubau der Rainstrasse, Teilstrecke Burgstrasse bis Rain sowie den Neubau der Rebbergstrasse, Teilstrecke Ländischstrasse bis Altschür.

Die Vorlage resultierte aus einer Volksinitiative. Neben der besseren Verbindung von Feldmeilen nach Meilen stellte der zukünftige Anschluss an die projektierte rechtsufrige Höhenstrasse ein wesentliches Element der Planung dar. Die Volksinitiative forderte auch den Ausbau und die Verlängerung der Humrigenstrasse. Dieses Vorhaben wurde jedoch hinausgeschoben, weil es im Widerspruch zum damals gültigen Strassenrichtplan (Bebauungsplan) von 1966 stand.

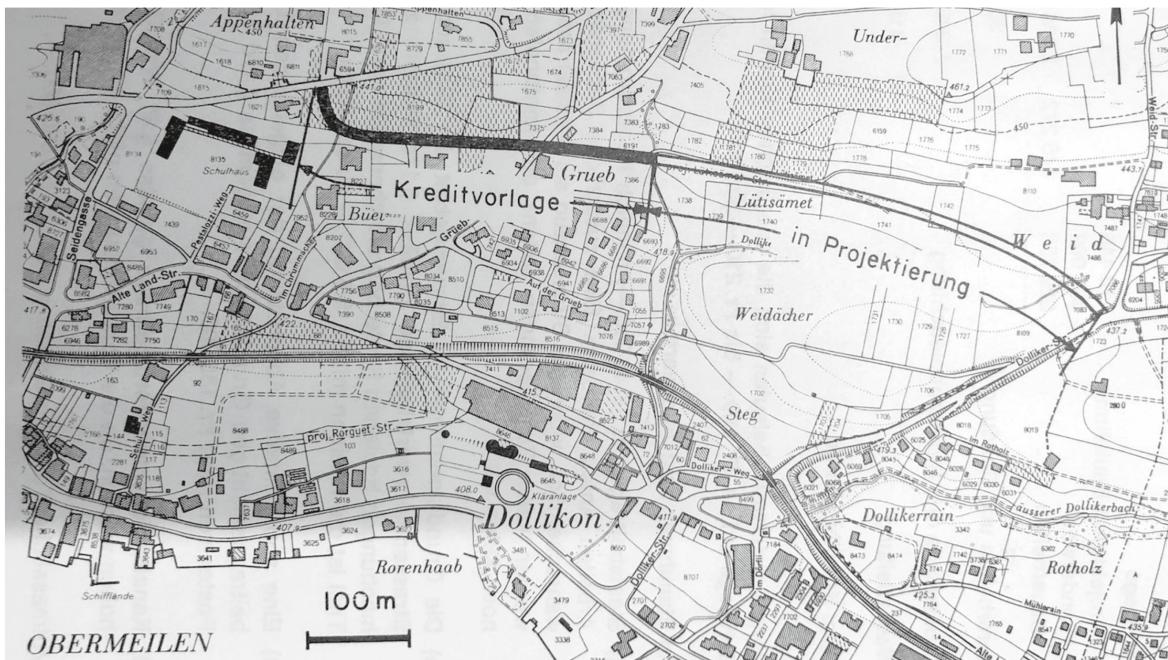
Der Ausbau der beiden Strassen stand nicht nur im Zusammenhang mit der rechtsufrigen Höhenstrasse, sondern auch mit dem geplanten Bau des neuen Verwaltungs- und Forschungszentrums der Alusuisse. Bereits im März 1970 hatten die Stimmberchtigten mit 1507 Ja zu 1272 Nein zugestimmt, das Areal im Eichholz für die Realisierung des neuen Verwaltungs- und Forschungszentrums der Alusuisse einzuzonen. In den Unterlagen zum Kreditbegehren für den Strassenbau



Das Baugebiet der Alusuisse.

wurde aber erstaunlicherweise mit keinem Wort auf die Pläne für das neue Alusuisse-Gebäude eingegangen und ein mögliches Abkommen mit dem Konzern nur mit einem mageren Hinweis auf die erwarteten Beiträge an die Rebbergstrasse erwähnt: «Falls die Vereinbarung mit der Alusuisse zustandekommt, übernimmt diese die gesamten Kosten der Rebbergstrasse.» Der Bau der Rebbergstrasse wäre für die Erschliessung des neuen Verwaltungszentrums eine unabdingbare Voraussetzung gewesen.

Adrian Knoepfli hat im Buch «Im Zeichen der Sonne» die Geschichte der Alusuisse von 1930 bis 2010 aufgearbeitet und schreibt dazu: «Die Alusuisse hätte nicht nur die zur Erschliessung notwendigen Strassenbauten im Gesamtbetrag von rund 12 Mio. Franken bezahlt, sondern



Die Ausbauplanung der Lütisämetstrasse von 1972.

im ‹Eichholz› ein 6 Hektaren grosses, öffentlich zugängliches Gebiet für Sport und Erholung eingerichtet, dort auch ein Hallenbad gebaut sowie 1 Mio. Franken an ein zweites Hallenbad bezahlt (welches?) und Fussgängerunterführungen (welche?) erstellt.»

Das Kreditbegehr für das Bauprojekt der Alusuisse schaffte es nach intensiven und emotional geführten Diskussionen und grossem Widerstand einer Oppositionsgruppe um den späteren Gemeinderat Dr. Christoph Blocher nicht bis zur Urnenabstimmung am 19. September 1972, womit auch die Ausbauprojekte für die Strassen hinfällig wurden.

Der gescheiterte Ausbau der Lütisämetstrasse

Der Baudruck im Gebiet Grueb/Lütisämet und entsprechende Quartierplan-Begehren verlangten von der Gemeinde die Überarbeitung der Groberschliessung. Diese führte zu einer Kreditvorlage über 3,066 Millionen Franken für den Aus-

bau der Lütisämetstrasse, wobei es in der ersten Etappe um die Strecke von der Bergstrasse bis zum Aebletenbach ging. Nachdem im Vorfeld heftig über eine Reduktion der Strassenbreite von 7,5 auf 6,5 Meter gestritten worden war, erlitt das Kreditbegehr an der Urnenabstimmung vom 3. Dezember 1972 Schiffbruch. Da erwartungsgemäss auch eine zweite Etappe von der Dollikerstrasse bis zum Aebletenbach kaum eine Gefolgschaft gefunden hätte, existierte auch diese Etappe bloss auf dem Papier weiter. Wer heute von der Bergstrasse auf direktem Weg in die Weid gelangen will, muss den Umweg über die Seestrasse in Kauf nehmen. In der Zwischenzeit sind die Baugebiete zwischen der Berg- und der Gruebstrasse sowie diejenigen zwischen der Dollikerstrasse und dem Aebletenbach weitgehend privat erschlossen worden.

Zwei Strassentunnelprojekte

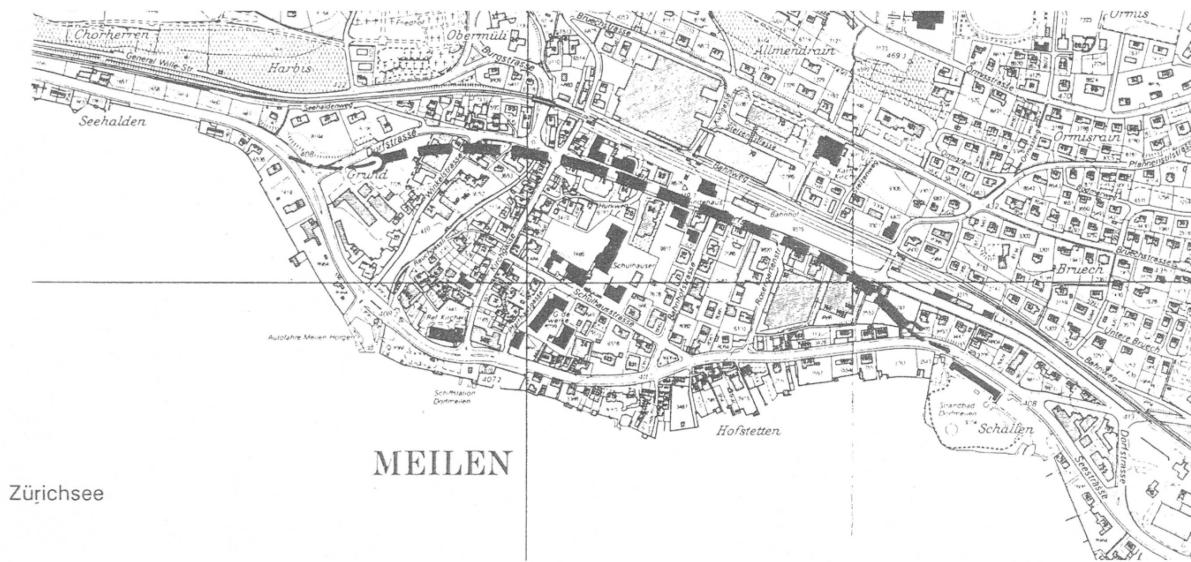
Dass die Verbindung von der Kirchgasse zum See über die Seestrasse nicht ideal ist, erlebt man jeweils im Sommer beim



Das Projekt Strassentunnel von 1977.

Besuch des beliebten Leuegärtlis. Um die Verbindung attraktiver zu machen und die Lebens- und Wohnqualität im Dorfkern zu steigern, kam 1977 die Idee eines Tunnels auf, der eine Absenkung der Seestrasse zwischen dem Bereich der Fährenzufahrt bis zur Pfarrhausgasse vorsah. Der erforderliche Projektierungskredit wurde an der Gemeindeversammlung aber deutlich verworfen.

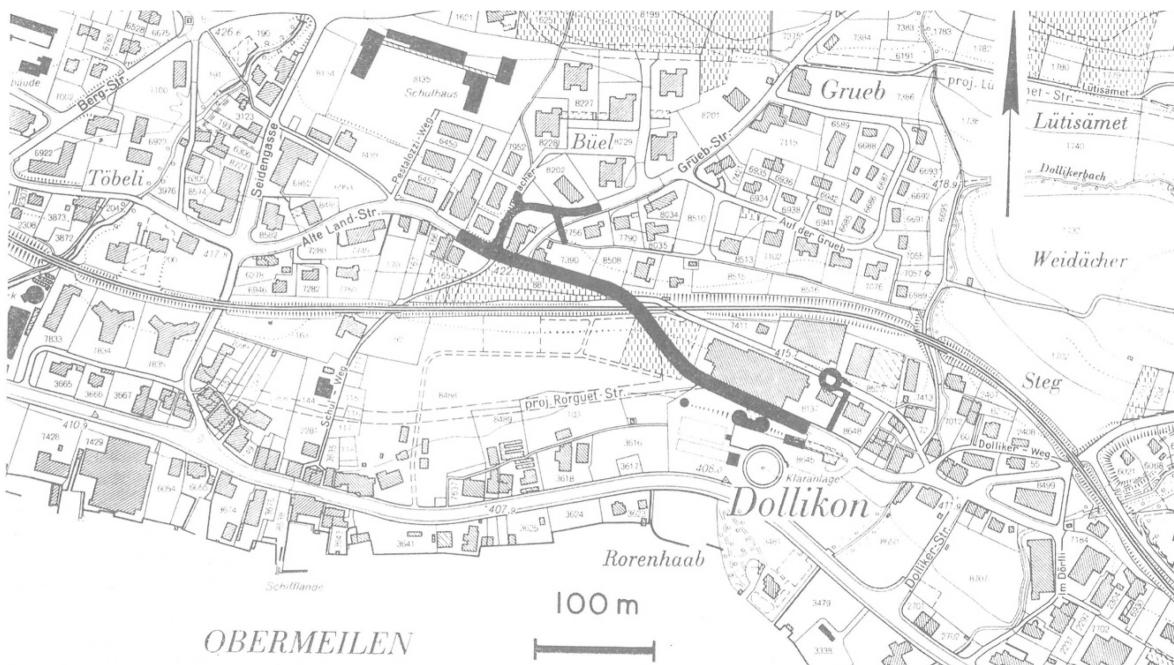
Das Projekt Stassentunnel 1986.



Ein ganz anderes Kaliber wäre ein Tunnel gewesen, der ungefähr der Linienführung der Dorfstrasse von der ehemaligen Kibag bis zum Strandbad Dorf gefolgt wäre. Das Ziel des Konzepts war unter anderem die Entlastung des Dorfkerns vom Durchgangsverkehr, die mit der unterirdischen Erschliessung der Parkhäuser im Dorf und einer besseren Verbindung des Dorfkerns mit dem See erreicht werden sollte. Auch dieser Studienkredit, der 1986 mit einem Initiativbegehrten beantragt wurde, fand an der Gemeindeversammlung kein Gehör. Die darauffolgenden Diskussionen führten aber 1990 zum Gesamtverkehrs konzept Dorf.

Zurück zur alten Bedeutung? Nein danke!

Vor dem Ausbau der Seestrasse bildete die Alte Landstrasse am rechten Seeufer die wichtigste Verbindung zwischen Zürich und Rapperswil. Aufgrund der Entwicklung des Strassen netzes verlor sie mit der



Die nie realisierte Aufwertung der Alten Landstrasse.

Zeit immer mehr ihre überkommunale Verbindungsfunktion. Mit dem Ausbau der Bahnlinie Meilen-Uetikon auf Doppelspur 1999 und damit dem Wegfall der Barriere stand eine autotaugliche Strassenunterführung oder -überführung ernsthaft zur Diskussion. Angesichts der Opposition aus dem Quartier und der zu erwartenden massiven Eingriffe und Kosten wurde diese Idee jedoch fallengelassen. So wurde zusammen mit dem Ausbau der Doppelspur eine Personenunterführung erstellt. Damit verlor die Alte Landstrasse an einem weiteren Ort ihre Verbindungs-funktion.

Auch Planungsleichen kosten etwas

Die Bearbeitung der verschiedenen Studien, Vorprojekte und Projekte haben Geld gekostet. Bei den Strassenprojekten kann man von rund 600'000 Franken

ausgehen. Dabei sind die entsprechenden Kosten für die Werkleitungen der Gemeindewerke nicht eingerechnet. Ob sich der Aufwand gelohnt hat?

In der Regel merkt der Mensch relativ rasch, ob ein Vorhaben den Rahmen sprengt, zu grosse Veränderungen mit sich bringt, landschaftlich empfindliche Lagen oder schützenswerte Gebäude beeinträchtigt oder finanziell kaum verkraftbar wäre. Alle diese Gründe mögen dazu beigetragen haben, dass viele der angeführten Vorhaben vorzeitig «beerdigt» wurden.

Der Autor dankt Adi Schmid, Leiter der Abteilung Vermessung beim Bau- und Vermessungsamt Meilen (heute Bauabteilung Meilen), und den Mitarbeitenden des Ortsmuseums Meilen für die Unterstützung beim Zugang zum Archiv und für die Kopien der Pläne.

*Der Autor war von 1972 bis 2005 Gemeindeingenieur von Meilen.