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

Artikel: Die Eisenbahn verändert Strassenführungen
Autor: Kummer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1046395

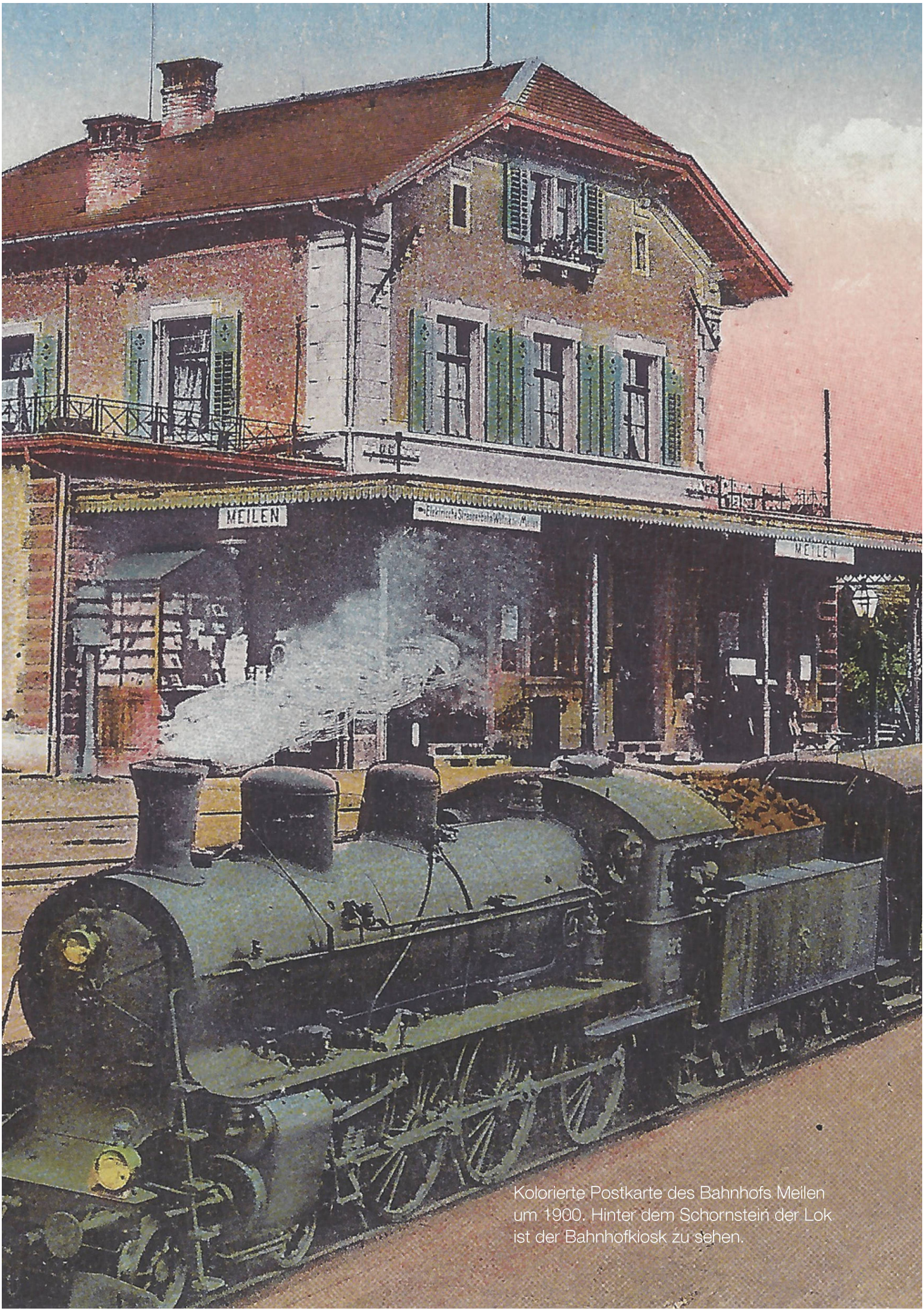
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 05.12.2025

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



Kolorierte Postkarte des Bahnhofs Meilen um 1900. Hinter dem Schornstein der Lok ist der Bahnhofkiosk zu sehen.

Die Eisenbahn verändert Strassenführungen

Peter Kummer*

In diesem Beitrag für das Heimatbuch Meilen beschränken wir uns im Wesentlichen auf die Veränderungen von Strassenführungen, die der seinerzeitige Bahnbau 1894 nach sich gezogen hat. Ausgangspunkt für die Entstehung dieses Textes war eine Ausstellung im Ortsmuseum Uetikon am See 2017, wo auch eine Karte der NOB (Schweizerischen Nordostbahn) ausgestellt war. Es gibt in Meilen jedoch auch verschiedene spätere Änderungen der Strassenführung, die mit der rechtsufrigen Eisenbahnlinie in Verbindung stehen. Die punktuell tiefgreifendste ist wohl die, welche um 1940 durchgeführt wurde, als der Niveauübergang der damaligen Allmendstrasse westlich des Bahnhofs geschlossen und die grosse Unterführung der heutigen Burgstrasse gebaut wurde. Ersatzlose Schliessungen von befahrbaren Niveauübergängen erfolgten später bei weniger frequentierten Strassen, der Nadelstrasse in Feldmeilen und der Alten Landstrasse zwischen Obermeilen und Dollikon.

Der Bau der erst 1894 eröffneten rechtsufrigen Linie der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) hat in Meilen wegen der Landreservation der Behörden den Abbruch von nur ganz wenigen Häusern gefordert, darunter allerdings das Geburtshaus von Leonhard Widmer, dem Dichter des Schweizerpsalms (auf dem Planausschnitt Nr. 1 links, also im Westen). Hingegen nahm der Bahnbau stark Einfluss auf den Verlauf der Alten Landstrasse, und zwar vom Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen bis nach Dollikon.

Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen/ Unterführung Bünishoferstrasse

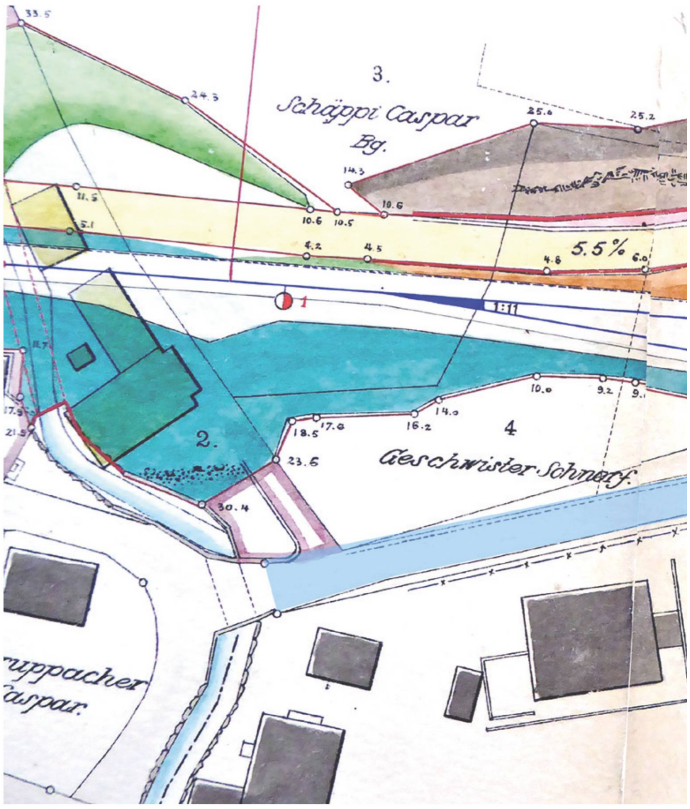
Wir beginnen mit den Änderungen, welche das Umfeld des neu errichteten Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen betreffen (Planausschnitt Nr. 1). Diese erforderten den Bau einer Unterführung, von der bergwärts nach je eng rechtwinklicher Abbiegung Richtung Herrliberg die Forchstrasse und meilenwärts die Bünishoferstrasse weiterführten – vorher hatte diese einen viel natürlicheren Verlauf genommen. Südlich davon musste zum Bahnhof oberhalb

Hinweis
Die Planausschnitte sind generell nicht primär nach Norden ausgerichtet, sondern so, dass die wiedergegebene Bahnstrecke möglichst horizontal verläuft.

Um die alten Strassenführungen zu verdeutlichen, wurden diese gegenüber der Vorlage hellblau eingefärbt.

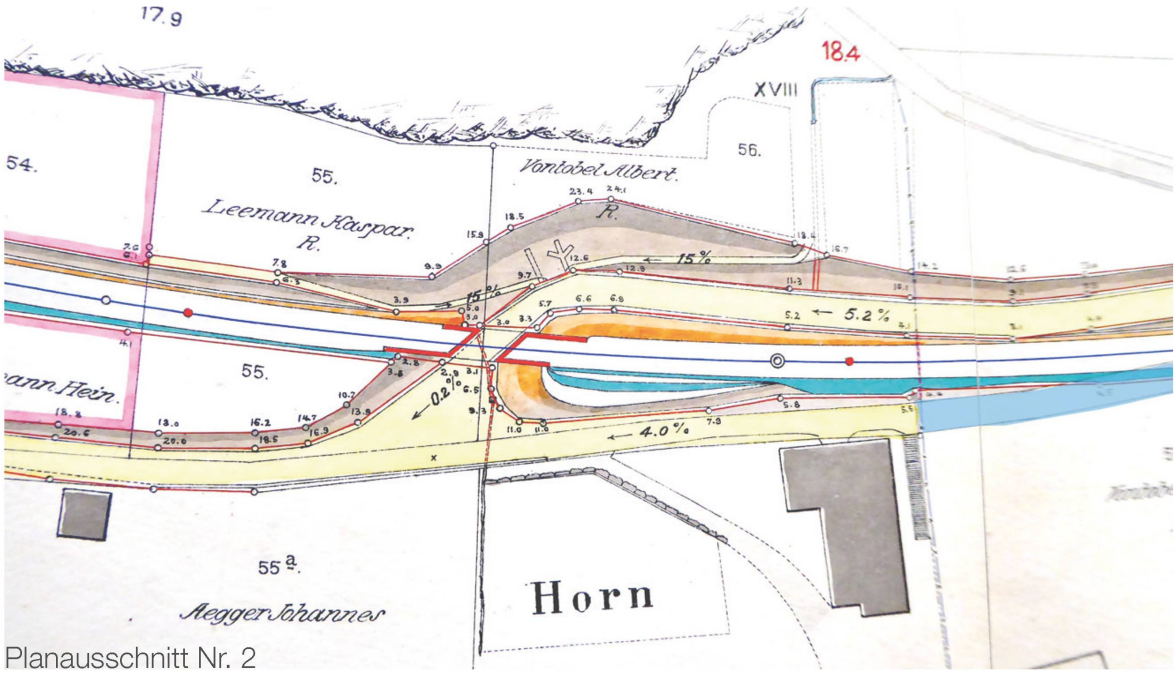
Alte Landstrasse, General-Wille-Strasse, Dorfstrasse: Namensänderungen

Als Meilen 1951/52 endlich daran ging, Hausnummern einzuführen, hätte dies bei der Alten Landstrasse wegen der Unterbrechung durch den Bau der Burgstrassen-Unterführung zu einem grossen Nummernsprung geführt, was die Post ablehnte. Denn in einem Postzustellungskreis sollten nur zusammenhängende Strassen denselben Namen tragen. So blieb der alte Name nur östlich der zweiten Unterbrechung durch die Bergstrasse erhalten, während sie westlich der Burgstrasse (mit knappst möglichem Entscheid des Gemeinderates) in «General-Wille-Strasse» umgetauft wurde. Demgegenüber erhielt der mittlere Abschnitt, über die Jahrzehnte wegen des angewachsenen Verkehrs gehörig verbreitert und damit in seinem Wesen stark verändert, den Namen «Dorfstrasse». Wir werden in diesem Artikel nicht jedes Mal den alten und den neuen Namen verwenden.

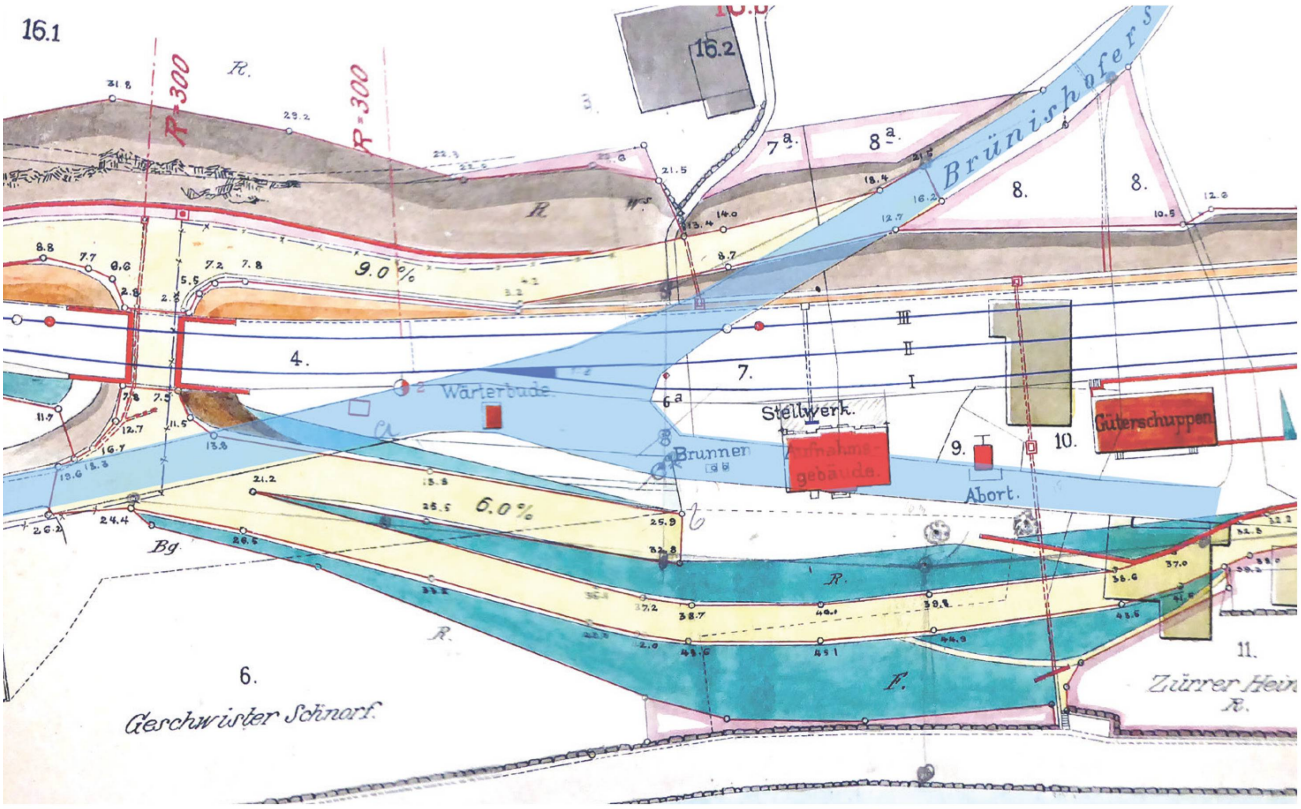


Planausschnitt Nr. 1

der Alten Landstrasse (siehe Kasten links) eigens eine Zufahrtsstrasse gebaut werden. Laut dem Plan gab es damals eine solche – im Gegensatz zu heute – als Fahrstrasse vorerst nur von Westen her. Später wurde sie als neue Hauptachse durchgehend geführt, während umgekehrt die Alte Landstrasse abgestuft wurde und heute von



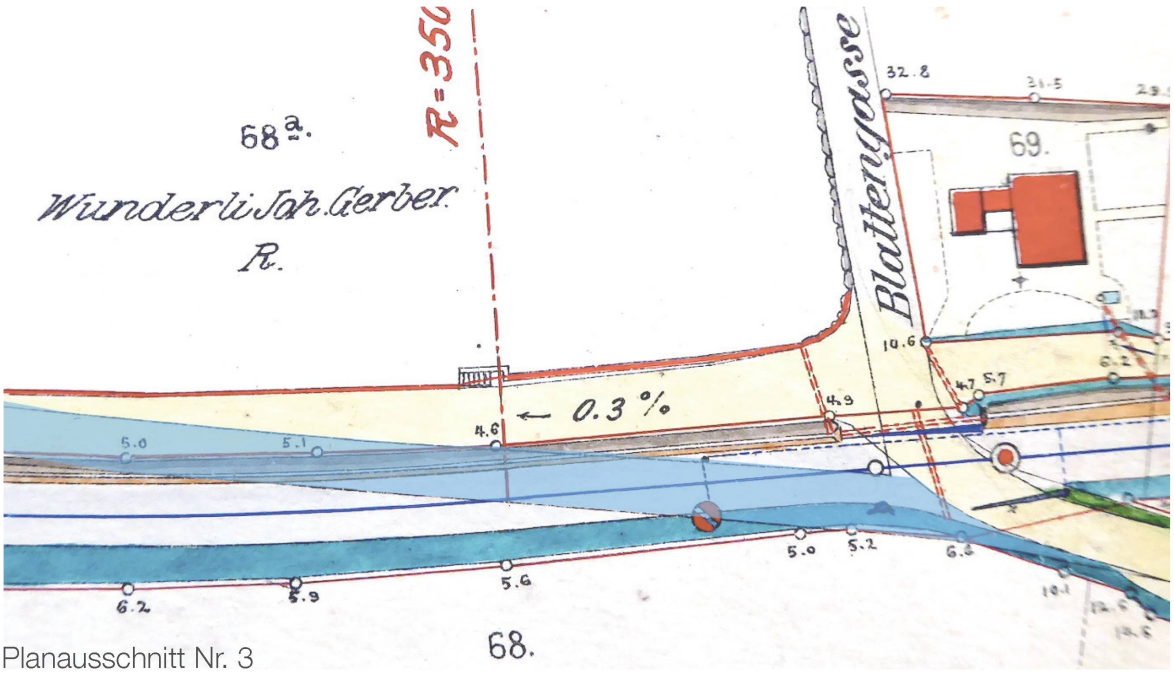
Planausschnitt Nr. 2



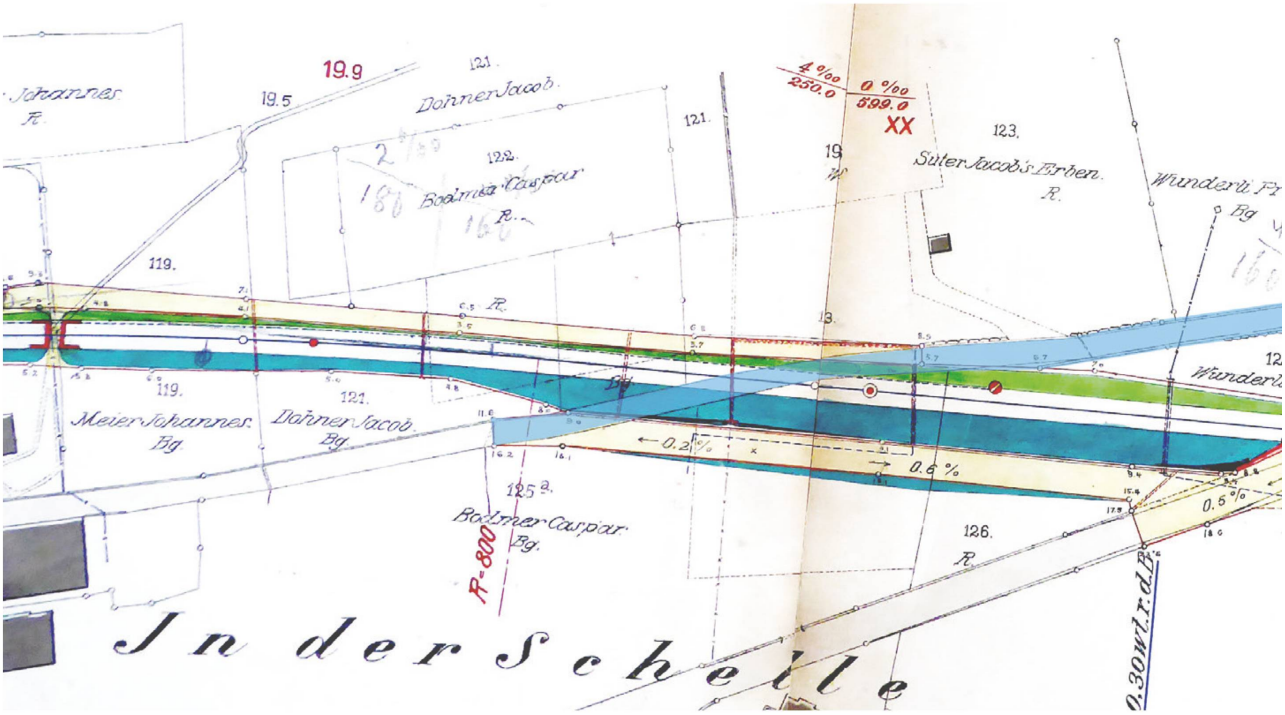
Osten her nur noch über einen Fussweg erreichbar ist. Mit dem kommenden neuen Bahnhof wird in Zukunft allerdings alles wieder anders werden.

Der Niveauübergang Nadelstrasse

Die Nadelstrasse führte über einen Niveauübergang zur Alten Landstrasse hinab, und deren Barrieren wurden von einem bergwärts platzierten Bahnwärterhaus aus bedient, das leider vor einigen Jahren einer Überbauung weichen musste. Heute ist der einstige Übergang längst geschlossen (Ersatz ist die Unterführung der Rebbergstrasse), die Nadelstrasse unterhalb der Rebbergstrasse nur noch ein



Planausschnitt Nr. 3



Planausschnitt Nr. 4

Stummel, während das Teilstück seeseits der Bahnlinie heute der General-Wille-Strasse zugerechnet wird.

Die Unterführung im Horn

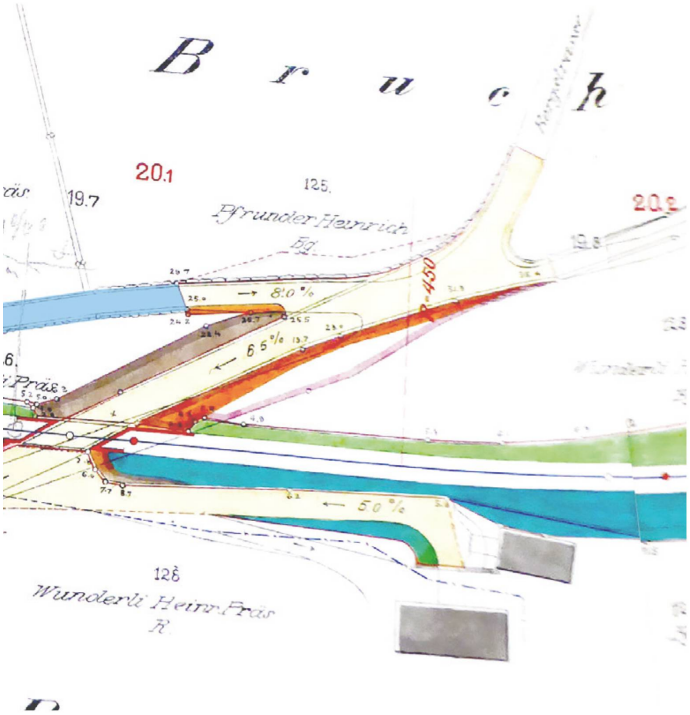
Während die Bahn die Schwabachstrasse über ein kleines Viadukt ohne Störung des Strassenverlaufs überqueren konnte, hatte diejenige über die Alte Landstrasse auf der Höhe Horn und Schilt eine doppelte Folge: Einerseits wurde die Strasse, wie schon beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen, mittels einer hier sehr engen S-Form zu einer Art Verrenkung gezwungen (Planausschnitt Nr. 2), andererseits das gemauerte Ökonomiegebäude im Horn gewissermassen zur Seite geschoben, indem sich seither der repräsentativ gebaute Torbogen nicht mehr der Strasse zuwendet, sondern zwecklos dem Bahndamm.

Niveauübergang westlich Dorfmeilen

Kurz vor dem westlichen Dorfeingang querte die Landstrasse das Bahntrassee mit einem Niveauübergang samt Barriere – wie das ehemalige, leider unterdessen stark verbaute Bahnwärterhäuschen bis heute zeigt – und führte über den heutigen Seehaldenweg geradlinig ins Zentrum des Dorfes (Planausschnitt Nr. 3).

Niveauübergänge beim Bahnhof Meilen

Die spätere Schliessung des Niveauübergangs der damaligen Allmendstrasse unmittelbar vor dem Bahnhof hing mit der 1940 gebauten, bereits erwähnten Burgstrassenunterführung zusammen. Ebenso erfolgte 1990 die Schliessung des Niveauübergangs der Pfannenstielstrasse östlich des Bahnhofs im Zusammenhang mit dem Bau eines zusätzlichen Geleises sowie damit, dass Bahnabgänger sich jeweils sehr nahe an den abfahrenden Zug

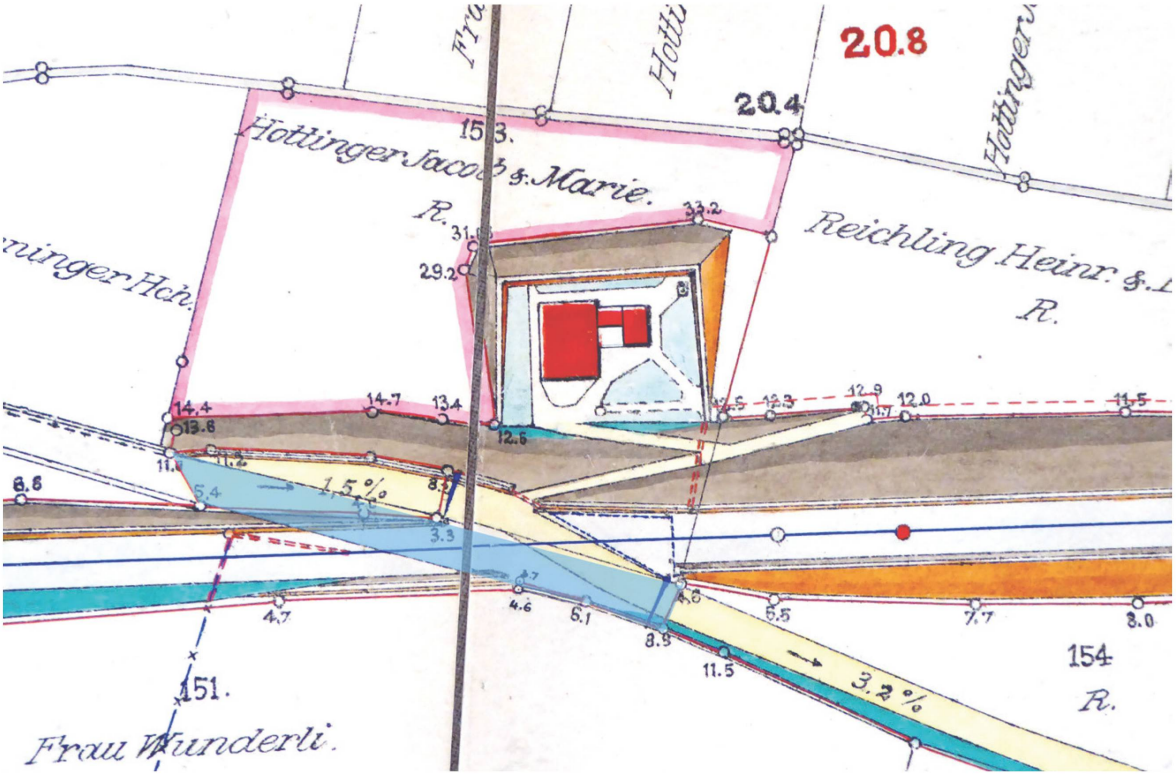


herangewagt hatten. Immerhin wurde die bisherige Fussgängerunterführung durch eine grössere, auch für Velofahrer befahrbare ersetzt.

Die Unterführung Bergstrasse

Am Dorfeingang östlich davon verlief die Alte Landstrasse ursprünglich geradewegs zum Schlussstück des heutigen Bahnweges und in dessen Fortsetzung direkt zum Töbeli, während die heutige Dorfstrasse sich am Schluss leicht nach rechts wendet und der Bergstrasse entlang, in die sie mündet, bergwärts unter der Bahnlinie hindurch hinaufführt (Planausschnitt Nr. 4). Wer heute der Dorfstrasse vor ihrem östlichen Ende folgt und sich fragt, was Ursprung und Zweck der bergseits erstellten hohen Mauer (früher des steilen Wiesenbords) sein könnte, kann mit etwas Fantasie schlussfolgern: Es müssen für den Bahnbau grosse Erdbewegungen

Planausschnitt Nr. 5



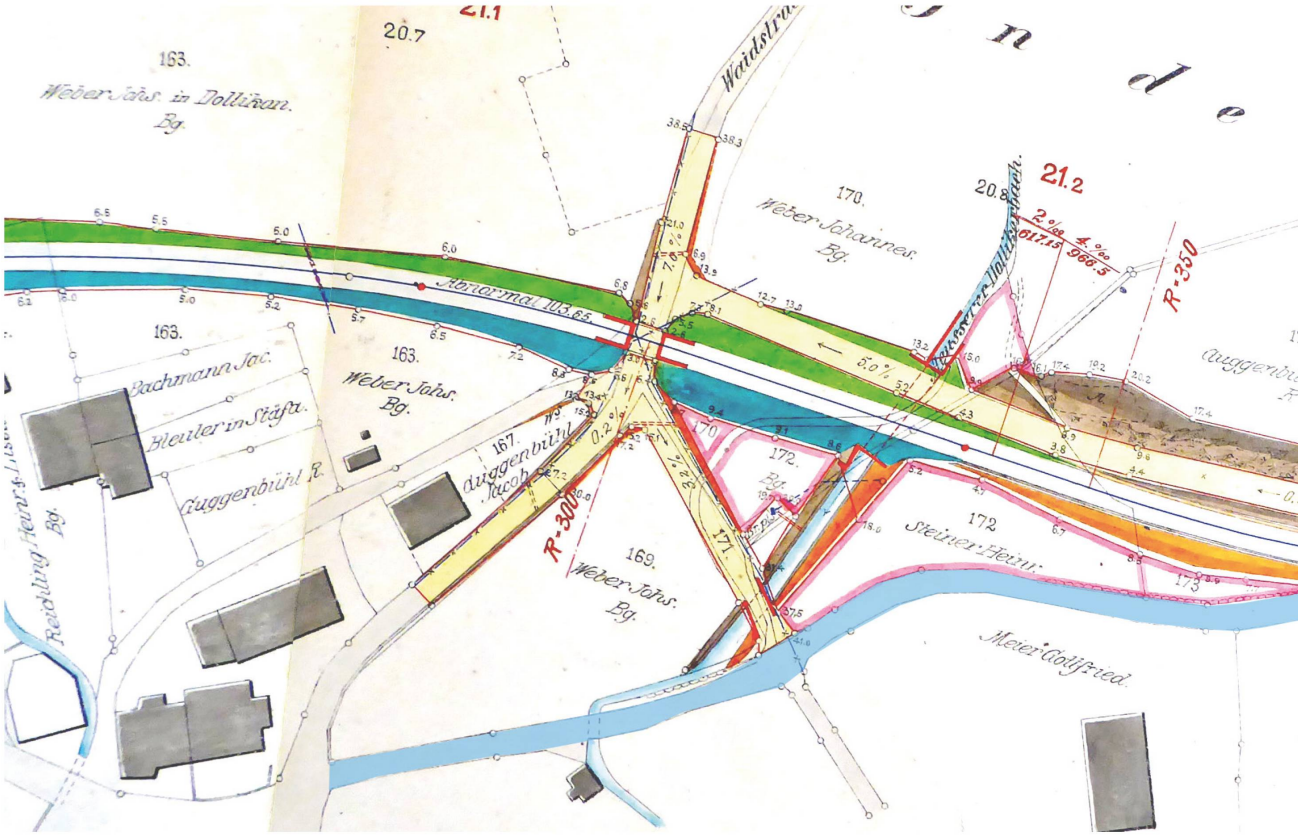
stattgefunden haben, um die neue Strassenführung zu ermöglichen.

Der Niveauübergang westlich Dollikon

Da die Bahnlinie die Seidengasse mit einer Überführung kreuzt, hat sich an deren Verlauf durch den Bahnbau nichts verändert. Folgen wir der Bahnlinie aber weiter ostwärts, sehen wir, dass der Alten Landstrasse damals vor Dollikon mit dem neuen Niveauübergang nur zwei kleine Knicke verabfolgt wurden (Planausschnitt Nr. 5). Die Unterbrechung der Strasse und der Bau einer Fussgänger- und Velo-Unterführung sind die viel spätere Folge des Bahnausbaus auf Doppelspur 1999 und ist wohl auch dem Druck, Personalkosten einzusparen, zuzuschreiben, denn das Bahnwärterhäuschen – seither leider abgebrochen – wurde dadurch unnötig. Wer beispielsweise per Velo von Dollikon zum Bahnhof Meilen fahren und einen bestimmten Zug erreichen wollte, wüsste zu erzählen, wie kundenfreundlich, aber auch potenziell gefährlich die Bahnwärterin einen, wenn man etwas spät dran war, noch durchfahren liess, damit man den Zug nicht verpasste.

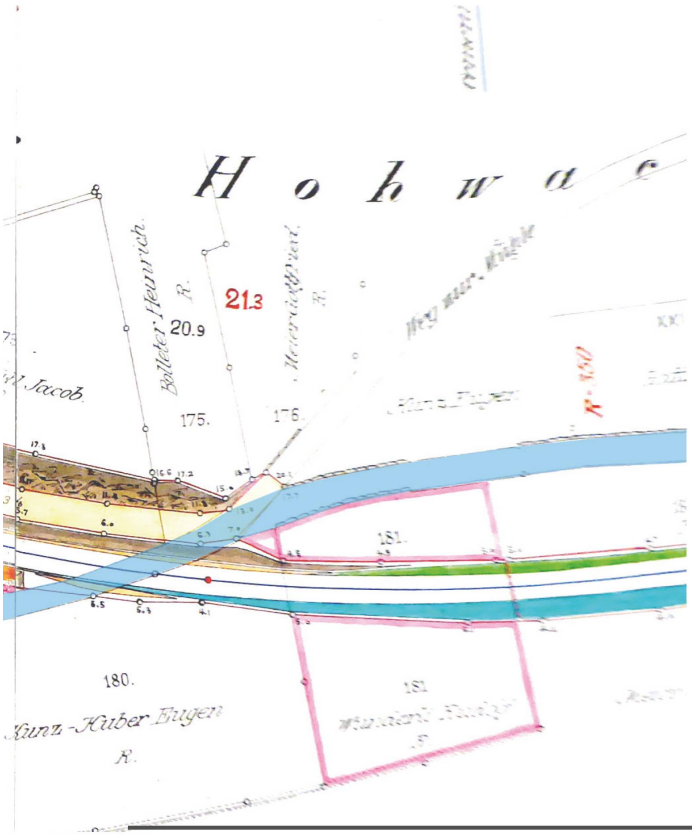
Die Unterführung Dollikerstrasse

Kommen wir zum Schluss nach Dollikon selbst. Dort wie anderswo erforderte der Bahnbau, dass die Alte Landstrasse zwei Schwenker machen musste, um den Geleisen nicht in die Quere zu kommen (Planausschnitt Nr. 6). Heute ist es ja so: Die Strasse mündet nach Passieren des Geländes der ehemaligen Schweizer Ge-



Planausschnitt Nr. 6

tränke AG in die Dollikerstrasse ein (wegen der Wetzikon-Meilen-Bahn früher Tramstrasse und auf dem Plan Weidstrasse genannt) und wird damit unterbrochen; nach einem rechten Winkel zusammen mit der Dollikerstrasse unterquert sie die Bahnlinie und führt dann gleich danach wiederum rechtwinklig und eng der Bahnlinie entlang in Richtung Uetikon weiter, wo sie erst auf Höhe des Mühlerains wieder dem ursprünglichen Verlauf folgt. Dieser ursprüngliche Verlauf (wenn auch nur halb so breit) ist heute ab Kreuzung Dollikerstrasse identisch mit der Quartierstrasse «Im Dörfli» und folgte ab dem Knick bei der Firma Auto Graf AG in gleicher Richtung weiter bis zum Mühlerain und auf heutigem Trassee über Uetikon und darüber hinaus.



Während also in der Regel schlängelnde Strassen im Lauf der Zeit begradigt werden, ist in Meilen infolge des Bahnbaus das Gegenteil passiert: Die vorher weitgehend geradlinige Landstrasse wurde immer wieder zum Schlängeln gezwungen.

Die kartografische Grundlage

Die Planausschnitte sind vom Autor an der erwähnten Ausstellung in Abstimmung mit der damaligen Museumsleitung gemacht worden. Die Wiedergabe erfolgt hier mit freundlicher Genehmigung der Rechtsinhaberin «SBB Historic – Stiftung Historisches Erbe der SBB» in Windisch bei Brugg vom 22.3.2023.

Der betreffende Plan ist zwar offiziell kurz nach dem Bahnbau entstanden, gibt aber genau diesen wieder. Er ist betitelt mit «Schweizerische Nordostbahn. Rechtsufrige Zürichseebahn, Kanton Zürich, Situationsplan Maasstab 1:1000, Territorium der Gemeinden Herrliberg, Meilen, von Kilom. 14,932 [korrigiert in:] 14,535 bis Kilom. 21,550 [korrigiert in:] 21,160 auf die Länge von 6618 Meter» und ist datiert vom 14. Mai 1898.

Hinweis

Bereits im HB 1989 (S. 28 ff.) findet sich unter dem Titel «Die Bahn als Anstoss zur Dorfentwicklung» ein ausführlicher Artikel über den seinerzeitigen Bahnbau, wissenschaftlich recherchiert und verfasst vom damals 19-jährigen Meilemer Marius Winzeler, heute Museumsdirektor des Grünen Gewölbes in Dresden.

* Peter Kummer war langjähriger Redaktor des Heimatbuches Meilen.