

Tiefbauabteilung

Bahnhofstrasse 35
8706 Meilen
Tel. 044 925 93 13
rperez@meilen.ch
www.meilen.ch

**Sanierung und Umgestaltung in Begegnungszone
Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse**

Bericht zur öffentlichen Auflage nach § 13 Strassengesetz

Vom Gemeinderat verabschiedet am 18. Dezember 2018

Arbeitsgruppe Dorfstrasse

Peter Jenny, Tiefbauvorstand (Vorsitz)

Heini Bossert, Hochbauvorstand

Thomas Steiger, Sicherheitsvorstand

Eric Müller, Leiter Sicherheitsabteilung

Rafael Perez, Leiter Tiefbauabteilung

Guido Weber, Anwohnervertreter

Thomas Schneebeil, suisseplan Ingenieure AG

Stanislav Zhulev, suisseplan Ingenieure AG

Oliver Schwarz, OSMB Architekten AG

Bearbeitung

Rafael Perez, Leiter Tiefbauabteilung

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	5
1.1	Mitwirkung und Öffentliche Auflage	5
1.2	Einwendungen	5
1.3	Eingehende Prüfung	5
1.4	Bericht zu den Einwendungen.....	6
2	Einwendungen zum Projekt Sanierung und Umgestaltung Dorfstrasse	7
2.1	Perimeter.....	7
2.2	Signalisation	9
2.2.1	Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime	9
2.2.2	Verbote und Einschränkungen	15
2.2.3	Parkierung.....	18
2.2.4	Übrige.....	22
2.3	Gestaltung Begegnungszone.....	25
2.4	Diverses.....	46
3	Flankierende Massnahmen.....	51
3.1	Allgemeines.....	51
3.2	Dorfstrasse	54
3.3	Bruechstrasse	57
3.4	Beugenareal	62
3.5	Parkhaus	63

Abkürzungsverzeichnis

BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
Erschliessungsverordnung	Verordnung über die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken
GRB	Gemeinderatsbeschluss
HGM	Handwerks- und Gewerbeverein Meilen
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StrG	Strassengesetz
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VRV	Verkehrsregelnverordnung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland

1 Vorbemerkungen

1.1 Mitwirkung und Öffentliche Auflage

Mit GRB vom 27. Februar 2018 verabschiedete der Gemeinderat das Vorprojekt über die Sanierung und Umgestaltung in eine Begegnungszone des Abschnitts Burg- bis Bahnhofstrasse der Dorfstrasse zuhanden der Anhörung nach § 12 und Orientierungsversammlung / öffentliche Auflage nach § 13 StrG.

Das Vorprojekt wurde der Bevölkerung am 12. März 2018 anlässlich einer öffentlichen Orientierungsversammlung nach § 13 StrG vorgestellt. Die Stellungnahmen zu den vorgetragenen Einwendungen erfolgten nach § 13 Abs. 2a StrG an der Orientierungsversammlung mündlich. Die Einwendungen werden im vorliegenden Bericht demnach nicht behandelt.

Die Auflage gemäss § 13 StrG zum Projekt Sanierung und Umgestaltung Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse erfolgte während 30 Tagen vom 16. März bis 16. April 2018.

1.2 Einwendungen

Während der Auflagefrist nach § 13 Strassengesetz konnte sich jedermann zum Vorprojekt Sanierung und Umgestaltung Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse äussern und schriftliche Einwendungen dagegen vorbringen.

Insgesamt wurden 63 Schreiben mit 80 verschiedenen Änderungsanträgen zum Projekt und 28 flankierende Anträge eingereicht. Der vorliegende Bericht gibt Auskunft darüber, ob die Anträge berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt werden können.

	Dorfstrasse	Flankierende Massnahmen	Total
Einwendungen total	80	28	108
Berücksichtigt	27	13	40
Teilweise berücksichtigt	8	1	9
Nicht berücksichtigt	44	8	52
Bearbeitung nicht möglich	0	6	6
Bearbeitung ist obsolet	1	0	1

1.3 Eingehende Prüfung

Die Vorprüfung der Einwendungen Dorfstrasse erfolgte durch die Arbeitsgruppe Dorfstrasse am 13. Juli 2018 und abschliessend am 17. August 2018. Der Polizei- und Verkehrsausschuss diskutierte am 30. Mai 2018 die flankierenden Massnahmen. Danach hat der Gemeinderat sämtliche Einwendungen und Anträge eingehend geprüft.

Im Baukollegium wurde am 22. August 2018 das gestalterische Konzept diskutiert und gutgeheissen.

Soweit sich der Gemeinderat den eingereichten Anträgen anschliessen konnte, wurde diese in das Bauprojekt Dorfstrasse integriert.

1.4 Bericht zu den Einwendungen

Zu den berücksichtigten Einwendungen ist gemäss § 13 Abs. 2 StrG gesamthaft vor der Kreditbewilligung Stellung zu beziehen. Dies kann schriftlich im Antrag zur Kreditbewilligung, im Kreditbeschluss oder in einem besonderen Bericht erfolgen, was vorliegend der Fall ist.

Für die Sanierung und Umgestaltung der Dorfstrasse in eine Begegnungszone ist ein Kreditbeschluss durch die Urnenabstimmung erforderlich. Der vorliegende Bericht zu den Einwendungen wird daher zusammen mit dem Bauprojekt für die Sanierung und Umgestaltung in eine Begegnungszone im Hinblick auf die Urnenabstimmung bei der Gemeindeverwaltung öffentlich aufgelegt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen dazu können gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen nach dem Kreditbeschluss bei der Gemeindeverwaltung eingesehen werden. Da der Kreditbeschluss erst durch die Gemeindeversammlung erfolgt, wird der Bericht bereits ab 11. Januar 2019 aufgelegt und im Internet zugänglich gemacht; zudem wird der Bericht allen Einwendern zugestellt.

2 Einwendungen zum Projekt Sanierung und Umgestaltung Dorfstrasse

2.1 Perimeter

(1) Einwendung B1a – Erweiterung Begegnungszone in Bahnhofstrasse

Erweiterung der Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse bis zum Zugang auf den unteren Dorfplatz, denn die ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Parkhaus Dorfplatz fühlen sich – zu Unrecht – im Vortritt und passen deshalb ihr Tempo nicht immer den örtlichen Verhältnissen an. Es herrscht in diesem Bereich der Bahnhofstrasse ein reger Fussgängerverkehr.

Erwägungen

Damit der unübersichtliche Knoten Dorf-/Bahnhofstrasse optimiert und die vorhandenen Hindernisse für die Fussgänger eliminiert werden können, wurde das östliche Eingangstor auf der Dorfstrasse Richtung Bergstrasse rund 20 m östlich der Bahnhofstrasse und das Tor in der Bahnhofstrasse vor der Ein- und Ausfahrt des Parkhauses Dorfplatz vorgesehen. Beim erwähnten Knoten entsteht dadurch ein Rechtsvortritt. Damit der Knoten entschärft werden konnte, wurde der Abschnitt Bahnhofstrasse in die Begegnungszone integriert.

Der Gehweg war bisher auf dem zürichseitigen Gehweg im Bereich der Ausfahrt Parkhaus Dorfplatz für die ausfahrenden Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar, weil kein Abschluss zwischen Ausfahrt und Abschluss Gehweg vorhanden war. Dies führte zu gefährlichen Situationen zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und den Fussgängern.

In der Zwischenzeit wurde gemäss VSS – Norm 640 242 – Querungen für den Langsamverkehr – eine Trottoirüberfahrt realisiert (vgl.

Abbildung 1: Ausfahrt Parkhaus Dorfplatz). Fussgänger und fahrzeugähnliche Geräte (fäG) sind nun gemäss Art. 43 SVG gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parkhaus Dorfplatz in die Bahnhofstrasse einmünden, vortrittsberechtigt.

Eine Verlängerung der Begegnungszone in der Bahnhofstrasse bis zum Zugang auf den unteren Dorfplatz ist zum heutigen Zeitpunkt nicht angezeigt. Im Rahmen der Dorfkernentwicklung könnte eine Ausweitung der Begegnungszone im Dorfkern zum späteren Zeitpunkt eine geeignete Massnahme sein.



Abbildung 1: Ausfahrt Parkhaus Dorfplatz

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(2) Einwendungen B5a, M1b, M7a, M8a, M9d, B21a, B25a, B35e – Erweiterung Begegnungszone in Dorfstrasse

Die Begegnungszone ist bis zum Fussgängerstreifen vor Coop/Migros zu verlängern. Weil publikumsintensive Verkaufsgeschäfte bis zum Coop/Migros vorhanden sind, der Bushof ein Fussgängeranziehungspunkt ist und nur mit der Einrichtung einer Begegnungszone die Fussgänger beim Queren der Dorfstrasse Vortritt vor dem motorisierten Verkehr haben, sowie die geplante Lage des östlichen Eingangs der Begegnungszone schlecht erkennbar ist. Ein Zoneneingang auf Höhe des Fussgängerstreifens Coop/Migros oder allenfalls zu Beginn des Bushofs kann wesentlich besser erkannt bzw. verstanden werden.

Erwägungen

Die Ausdehnung der Begegnungszone wurde aufgrund der Nutzungsstruktur und der städtebaulichen Situation festgelegt. Der Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse ist geprägt von beidseitig angeordneten Bauten, in welchen Geschäfte untergebracht sind. Die Kirchgasse ist ähnlich strukturiert. Beim Bushof verändern sich die Nutzungsstruktur und die städtebauliche Situation, auf der Nordseite der Dorfstrasse sind keine Bauten mehr angeordnet. Deshalb wurde die Position des Eingangstors Ost beim Bushof festgelegt.

Die geplante Begegnungszone Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse weist eine Länge von rund 250 m auf. Die Durchfahrtszeit beträgt bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h rund 45 Sekunden. Bei einer Erweiterung des Perimeters bis zum Fussgängerstreifen vor Coop/Migros würde die Länge auf rund 400 m ver-

grössert werden. Das heisst, die Durchfahrtszeit würde auf knapp 75 Sekunden verlängert werden. Eine gesetzliche Beschränkung bezüglich der Ausdehnung ist nicht festgeschrieben, jedoch verliert die Begegnungszone bei zu grosser Ausdehnung ihre Wirkung und die Akzeptanz. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit kann nicht immer eingehalten werden.

Die Strassen sind gemäss VSS-Norm 640 904 in die fünf Zustandsklassen gut, mittel, ausreichend, kritisch und schlecht eingeteilt. Der Abschnitt Bahnhofstrasse bis Fussgängerstreifen vor Coop/Migros der Dorfstrasse ist im Werterhaltungskonzept Strassen gemäss dem Schadenkatalog der VSS-Norm 640 925b im Jahr 2017 in der Kategorie "gut" beurteilt worden. Instandsetzungsarbeiten sind in diesem Abschnitt der Dorfstrasse nicht erforderlich, denn die Strasse wurde vor rund zehn Jahren saniert und umgestaltet. Es würde zum jetzigen Zeitpunkt lediglich zu Umgestaltungsmassnahmen führen.

Eine Verlängerung der Begegnungszone um den Abschnitt Bahnhofstrasse bis Fussgängerstreifen vor Coop/Migros ist aus den erwähnten Gründen zum heutigen Zeitpunkt nicht angezeigt. Bei einer erforderlichen Sanierung des erwähnten Abschnitts kann die Verlängerung der Begegnungszone eine geeignete Massnahme sein.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2 Signalisation

2.2.1 Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime

(3) Einwendung B2a – Einbahnverkehr Begegnungszone

Die Dorfstrasse ist im Abschnitt Kirchgasse bis Bahnhofstrasse im Einbahnverkehr zu signalisieren, dadurch kann der Verkehr merklich reduziert werden. Wendemanöver entfallen dadurch, kein Kreuzverkehr von Autos, die links parkiert haben, die dann auf die rechte Spur wollen und keine Busse oder Lastwagen, die nicht Kreuzen können, weil sie zu breit sind. Der Gegenverkehr sollte über die Seestrasse führen.

Erwägungen

In der Einwendung wurde richtig erwähnt, dass mit der Einführung eines Einbahnringes sich die Verkehrsmenge in der Dorfstrasse im Abschnitt Kirchgasse bis Bahnhofstrasse reduzieren wird. Ein genereller Vorteil eines Einbahnringes ist, dass aufgrund der Reduktion störender Abbiegemanöver eine Verflüssigung des Verkehrs erreicht wird.

Aber Einbahnringe induzieren immer auch Umwegfahrten. Je grösser der Einbahnring ist, desto mehr Umwegfahrten werden erzeugt (vgl. Abbildung 2: Umwegfahrten bei einer Begegnungszone mit Einbahnregime). Damit ergeben sich abschnittsweise sehr hohe Verkehrsbelastungen. Das heisst, hier im konkreten Fall verlagert sich der Verkehr auf die Seestrasse und auch auf die Kommunalstrassen wie Rosengarten-, Bahnhof-, Schulhausstrasse und Kirchgasse. Eine Verkehrsführung in einem Einbahnring wirkt sich in der Regel beschleunigend auf den Verkehr aus, da die Anzahl Abbiegemanöver gegenüber einer Verkehrsführung im Gegenverkehr reduziert wird (Verflüssigung des Verkehrs) und weil die Kreuzungen zweier Verkehrsteilnehmer, die aufgrund der gewählten Strassenbreite von 5.40 m eine verkehrsberuhigende Massnahme ist, entfallen. Aufgrund der Umwegfahrten und der Beschleunigung werden zusätzliche Fahrzeugkilometer und damit zusätzliche CO₂- und Lärmemissionen generiert. Dies hätte nicht gewünschte Konsequenzen.

Einbahnringe sind eine sinnvolle Massnahme, um Verkehrsprobleme in überbelasteten Strassennetzen zu lindern oder bei einem sehr schmalen Strassenraum Platz für den nicht motorisierten Verkehr zu schaffen. Mit einer Verkehrsbelastung von heute rund 7'000 Fahrzeugen am Tag und einer Strassenparzellenbreite von rund 17 m ist keine der beiden Voraussetzungen für die Einführung einer Einbahnstrasse gegeben.

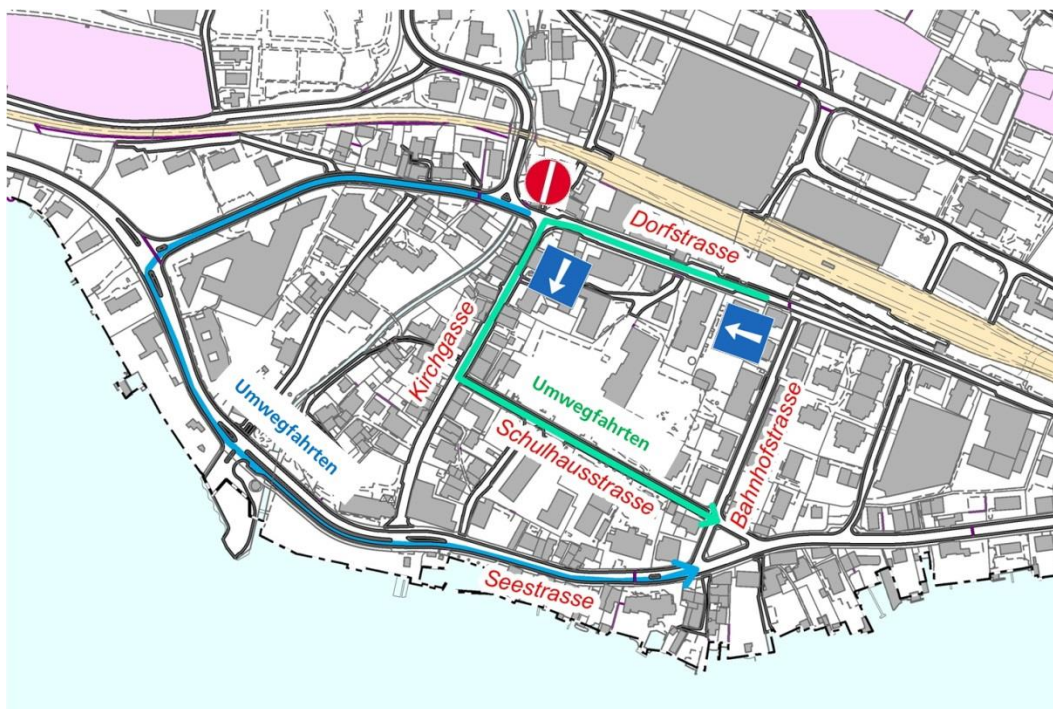


Abbildung 2: Umwegfahrten bei einer Begegnungszone mit Einbahnregime

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(4) Einwendung M8b – Einbahnverkehr Dorfstrasse

Die Dorfstrasse ist im Abschnitt See- bis Bergstrasse im Einbahnverkehr (Richtung Zürich) exkl. Busbetrieb zu signalisieren. Dies würde die Situation stark beruhigen und viel übersichtlicher machen.

Erwägungen

In der Einwendung wurde richtig erwähnt, dass mit der Einführung eines Einbahnringes sich die Verkehrsmenge in der Dorfstrasse im Abschnitt Kirchgasse bis Bahnhofstrasse reduzieren wird. Ein genereller Vorteil eines Einbahnringes ist, dass aufgrund der Reduktion störender Abbiegemanöver eine Verflüssigung des Verkehrs erreicht wird.

Aber Einbahnringe induzieren immer auch Umwegfahrten. Je grösser der Einbahnring ist, desto mehr Umwegfahrten werden erzeugt (vgl. Abbildung 2: Umwegfahrten bei einer Begegnungszone mit Einbahnregime). Damit ergeben sich abschnittsweise sehr hohe Verkehrsbelastungen. Das heisst, hier im konkreten Fall verlagert sich der Verkehr auf die Seestrasse und auch auf die Kommunalstrassen wie Rosengarten-, Bahnhof-, Schulhausstrasse und Kirchgasse. Eine Verkehrsführung in einem Einbahnring wirkt sich in der Regel beschleunigend auf den Verkehr aus, da die Anzahl Abbiegemanöver gegenüber einer Verkehrsführung im Gegenverkehr reduziert wird (Verflüssigung des Verkehrs) und weil die Kreuzungen zweier Verkehrsteilneh-

mer, die aufgrund der gewählten Strassenbreite von 5.40 m eine verkehrsberuhigende Massnahme ist, entfallen. Aufgrund der Umwegfahrten und der Beschleunigung werden zusätzliche Fahrzeugkilometer und damit zusätzliche CO₂- und Lärmemissionen generiert. Dies hätte nicht gewünschte Konsequenzen.

Einbahnringe sind sinnvolle Massnahmen, um Verkehrsprobleme in überbelasteten Strassennetzen zu lindern oder bei einem sehr schmalen Strassenraum Platz für den nicht motorisierten Verkehr zu schaffen. Mit einer Verkehrsbelastung von heute rund 7'000 Fahrzeugen am Tag und einer Strassenparzellenbreite von rund 17 m ist keine der beiden Voraussetzungen für die Einführung einer Einbahnstrasse gegeben.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(5) Einwendungen B3a, B11a, M8c, M11a, M12b, B23a, B24a, M21a, M27a – Tempo-30-Zone statt Begegnungszone

Die Dorfstrasse ist nicht in eine Begegnungszone, sondern in eine Tempo-30-Zone umzugestalten.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Der Strassenraum soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

Die Festsetzung ist behördenverbindlich, deshalb ist dem Souverän ein Projekt mit einer Begegnungszone zu unterbreiten.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(6) Einwendung B15b, B18c, M23a – Tempo-30-Zone ohne baulichen Massnahmen statt Begegnungszone

Die Dorfstrasse ist nicht in eine Begegnungszone, sondern in eine Tempo-30-Zone ohne baulichen oder sanften Massnahmen umzugestalten.

Erwägungen

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Aufgrund der geraden Linienführung der Dorfstrasse sind bauliche Massnahmen vorzusehen, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird, sei dies in einer Tempo-30-Zone oder in einer Begegnungszone. Weiter sind nach Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn

von Haus zu Haus (Mischverkehr). Der Strassenraum soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

Die Festsetzung ist behördenverbindlich, deshalb ist dem Souverän ein Projekt mit einer Begegnungszone zu unterbreiten.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(7) Einwendung B17a, B30a, B33a, B34a – Begegnungszone auf Hauptverkehrsachse nicht geeignet

Grundsätzlich sollen Hauptverkehrsachsen dem raschen Vorankommen des rollenden Verkehrs dienen. Als Begegnungszone eignen sich Plätze und breite Trottoirs viel besser, auf denen man in Gruppen stehen und flanieren kann. Eine derart wichtige Strasse als Begegnungszone auszuscheiden, schafft unübersichtliche, gefährliche Situationen, ganz besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Begegnungszonen können in schwach frequentierten Quartierstrassen sinnvoll sein, wo sie nicht die Verkehrsreduktion bezwecken, sondern die Hebung der Wohnqualität. An der geschäftigen Dorfstrasse herrscht regelmässiger Binnen- und Durchgangsverkehr, für welchen die strassenmässige Erschliessung den nötigen Platz lassen muss.

Erwägungen

Die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse ist im Verkehrsrichtplan nicht als Haupteerschliessungsstrasse, sondern als Strasse mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr) klassiert. Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten.

Gemäss der Verkehrsauswertung vom 13. August 2015 bis 28. August 2015 liegt die DTV in der Dorfstrasse bei 7'000 Fahrzeugen.

Gemäss der nachfolgenden Tabelle: Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Geschäftsbereichen aus dem Merkblatt 2017/01 – Begegnungszonen der SVI, sind Begegnungszonen auf siedlungsorientierten Geschäftsstrassen bei geringem bis mittleren Verkehrsaufkommen (6'000 bis 7'000 Fz/Tag) möglich.

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger	Mittlere bis hohe Fussgängerfrequenz Flächiges Querungsbedürfnis; beidseitig publikumsorientierte Nutzungen Mit oder ohne Trottoir Hohes Fussgängeraufkommen Sommer und Winter, tagsüber und abends (a) Bedürfnis nach Aufenthalt und Flanieren im Strassenraum (Zentrumsfunktion) bzw. gute Möglichkeit für eine entsprechende Aufwertung der Zentrumsfunktion	Kaum Fussgängerfrequenzen Geringe Querungsbedürfnisse Stark gebündeltes Querungsbedürfnis (z.B. Ausgang aus wichtigem Gebäude mit regem Publikumsverkehr, daneben geschlossene Wand) Einseitige publikumsorientierte Nutzung Nur saisonales Fussgängeraufkommen (z.B. Schwimmbadzugang von Mai bis Sept) Keine Aufenthaltsnutzung oder schlechte Voraussetzungen für eine Aufwertung der Zentrumsfunktion
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes bis mittleres Verkehrsaufkommen bei 6'000 bis 7'000 Fz/Tag (c) LKW Anteil gering Keine regelmässigen nennenswerten LKW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber.	Deutlich verkehrsorientierte Strasse (b) Verkehrsaufkommen > 10'000 Fz/d Hoher Anteil Durchgangsverkehr Hoher LKW-Anteil
Parkierung	Parkierung hat untergeordnete Bedeutung - wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Kundenparkplätze entlang der Strasse sind trotzdem möglich, Anordnung Parkplätze mit Zwischenbereichen für Fussgängerquerungen. (d)	Hoher Parkierungsbedarf mit lückenloser Parkanordnung und ohne Möglichkeit zur Neuorganisation
ÖV	Haltestellen liegen innerhalb oder direkt angrenzend an die Begegnungszone und sorgen für hohe Fussgängerfrequenzen und damit eine starke Belebung (e) Mittlere ÖV-Frequenzen (f)	Stark befahrene Haltestellen in der Begegnungszone mit langen und hohen Perronkanten (26cm bis 30cm) die das Queren stark einschränken und eine starke Trennwirkung statt flächigen Querungen bewirken Sehr hohe ÖV-Frequenz (f) Tramlinie ohne Haltestelle Tram

Abbildung 3: Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Geschäftsbereichen (Quelle: SVI-Merkblatt 2017/01)

Aus Sicht der Arbeitsgruppe Dorfstrasse sind die Anforderungen bei den Kriterien Fussgänger, Verkehrsaufkommen, Parkierung und öV, die für eine Begegnungszone sprechen, vollends erfüllt.

Erfolgreich umgesetzte Beispiele in Biel, Aarberg, Burgdorf und Grenchen mit DTV-Werten zwischen 5'000 bis 8'000 Fahrzeugen zeigen, dass Begegnungszonen in Gebieten mit Höheren DTV-Werten funktionieren und die Verkehrsabwicklung zu allen Tageszeiten gewährleistet (vgl. <https://begegnungszonen.ch/tag/hohes-verkehrsaufkommen/>).

Beobachtungen in anderen Begegnungszonen haben gezeigt, dass sich der Verkehrsfluss durch Begegnungszonen oft verbessert, da die Fussgänger die Strasse in der Regel vorausschauend und rücksichtsvoll Queren, anstatt wie bisher über die fixen Fussgängerstreifen zu gehen. (vgl. Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung, Bundesamt für Verkehr, Oktober 2013). Beobachtungen in Biel, Grenchen und Bremgarten zeigten beispielsweise, dass Fussgänger oft zuerst noch einige Schritte längs der Strasse gingen, bevor sie diese querten, um nicht ein herannahendes Fahrzeug unnötig auszubremsen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(8) Einwendung B11b, M24a – Tempo 50 beibehalten

Die Signalisierung Tempo 50 soll bestehen bleiben, denn die gefahrene Geschwindigkeit regelt sich von selbst. Bei viel Verkehr ist die gefahrene Geschwindigkeit tief, bei wenig Verkehr ist sie schneller.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher, Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Der Strassenraum soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

Die Festsetzung ist behördenverbindlich, deshalb ist dem Souverän ein Projekt mit einer Begegnungszone zu unterbreiten.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(9) Einwendung B13c – Umschaltung Temporegime

Während der Nacht soll das Temporegime von Tempo 20 km/h (Begegnungszone) auf Tempo 50 km/h umgeschaltet werden. Eine Umschaltung wäre auch bei einer allfälligen Umleitung der Seestrasse auf die Dorfstrasse eine Option.

Erwägungen

Das Projekt Begegnungszone Dorfstrasse ist nach dem Grundsatz von Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung geplant. Das Signal "Begegnungszonen" kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das heisst, im Projekt Begegnungszone sind keine Gehwege vorgesehen, die sich von dem Fahrbereich abtrennen. In der Begegnungszone gilt Rechtsvortritt.

Bei einer Umschaltung des Temporegimes von 50 km/h auf 20 km/h würde sich nicht nur das Geschwindigkeitsregime ändern, sondern auch die Vortrittsregelung. Gemäss Art. 47 Abs. 5 VRV haben die Fussgänger ausserhalb von Fussgängerstreifen den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen. Eine Veränderung des Vortrittsregimes von Tag (Vortritt Fussgänger in Begegnungszone) zu Nacht (Vortritt Fahrzeuge bei Tempo 50 km/h) würde die Verkehrsteilnehmer verunsichern und dadurch wird die Verkehrssicherheit gefährdet. Damit sich die Verkehrsteilnehmer über die Veränderung des Vortrittsregimes bewusst sind, müssten sie darüber informiert werden. Dies müsste an allen Eingangstoren und allen Hausausgängen erfolgen, was zu einer sehr grossen Anzahl an Verkehrsschildern führen würde.

Gemäss Anhang 6.3 der Erschliessungsverordnung beträgt die minimale Sichtweite auf die vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge in der Begegnungszone (20 km/h) 10 m¹. Die Sichtweiten auf die Fahrbereiche bei den privaten Ausfahrten und bei den Verkehrsknoten sind beim Projekt Begegnungszone auf die Geschwindigkeit von 20 km/h ausgelegt. Falls die Geschwindigkeit in der Nacht umgeschaltet würde, müsste die Sichtweite auf die Fahrbereiche auf die Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt werden, damit die Verkehrssicherheit während dem ganzen Tag gewährleistet werden kann. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h müssten Sichtweiten von mindestens 50 m gewährleistet werden. Aufgrund der grossen Anzahl an Ausfahrten müsste auf praktisch alle Parkfelder in der Dorfstrasse verzichtet werden.

Die Einwendung ist ein sehr spannender Vorschlag, jedoch ist er aus den erwähnten Gründen kaum umsetzbar.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2.2 Verbote und Einschränkungen

(10) Einwendung B4a – Zeitliche Einschränkung des Schwerverkehrs

Zeitliche Einschränkung des Schwerverkehrs durch die Begegnungszone (nur bis 09.00 Uhr gestattet).

Erwägungen

Eine zeitliche Einschränkung des Schwerverkehrs hätte zur Folge, dass die Verkaufsläden und die Post ab 09.00 Uhr nicht mehr bedient werden könnten. Mit dieser Massnahme würde die Geschäftstätigkeit dieser Unternehmungen eingeschränkt.

In Innenstädten mit schmalen Gassen und/oder mit sehr hohen Fussgängerfrequenzen, analog der Bahnhofstrasse in Zürich oder dem Niederdorf Zürich, ist die zeitliche Einschränkung eine mögliche Massnahme um den Verkehr zu bewältigen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Die Dorfstrasse ist weder eine schmale Gasse noch sind die Fussgängerfrequenzen vergleichbar mit der Bahnhofstrasse oder dem Niederdorf, deshalb ist eine zeitliche Einschränkung des Schwerverkehrs nicht angezeigt.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

¹ Die Erschliessungsverordnung ist noch nicht rechtskräftig. Sie liegt im Entwurf vom 25. April 2017 vor. In der Erschliessungsverordnung werden die heutigen Zugangsnormen, die Strassenabstandsverordnung und die Verkehrssicherheitsverordnung zusammengefasst. In der heutigen Verkehrssicherheitsverordnung sind die Sichtweiten für niedrige Geschwindigkeiten nicht geregelt.

Beim Projekt Begegnungszone Dorfstrasse wurden die Vorgaben der Erschliessungsverordnung bereits berücksichtigt.

(11) Einwendung M14b, B17b – Einschränkung/Zukunft Umschlagzeiten

Der tägliche Warenumsschlag ist schon heute ein grosser Störfaktor, welcher sich im geplanten Projekt noch verstärken wird. Die Umschlagszeiten der Geschäfte sind stark zu beschränken. Wie soll die Anlieferung zukünftig erfolgen?

Erwägungen

Gemäss Art. 37 Abs. 2 – SVG – dürfen Fahrzeuge dort nicht angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Wo möglich sind sie auf Parkplätzen abzustellen. Diese Bestimmungen gelten sowohl bei Tempo 50 als auch in der Begegnungszone.

Wenn in der geplanten Begegnungszone nicht die Parkfelder für den Warenumsschlag genutzt werden können, bietet sich der Bereich zwischen den Parkfeldern und den Fassadenkanten für den Warenumsschlag an. Dieser Bereich wird durch den rollenden Verkehr voraussichtlich nicht in Anspruch genommen, deshalb wird der angesprochene Störfaktor durch den Warenumsschlag mit der Umgestaltung zur Begegnungszone eher reduziert statt verstärkt.

Falls Widererwarten der Warenumsschlag den Verkehrsfluss im Vergleich zur heutigen Situation stärker gefährden wird, soll die Einschränkung der Umschlagszeit geprüft werden.

Beschluss: Die Einwendung wird vorläufig nicht berücksichtigt.
--

(12) Einwendungen B7c, M4a, M18c – Verbot Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr in der Begegnungszone Dorfstrasse ist zu verbieten. Lediglich der Bus, die Fussgänger und die Zubringer für Post, Bahnhof und Läden sind zu gestatten. Es könnte Platz geschaffen werden für Begegnung, Strassencafés, Händler oder einen Wochenmarkt.

Es war auch in Zürich möglich Fahrverbote am Limmatquai und in der Bahnhofstrasse für den Privatverkehr auszusprechen und die Geschäfte florieren deshalb nicht weniger. Im Gegenteil, es ist viel angenehmer dort einzukaufen

Erwägungen

Im Rahmen des Bauprojekts wurde durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, ein Bericht über die Auswirkungen der Begegnungszone Dorfstrasse erarbeitet. Mit Hilfe einer Nummernschilderhebung an verschiedenen Standorten konnte festgestellt werden, dass im Perimeter der geplanten Begegnungszone der Durchgangsverkehr lediglich 25 % des gesamten Verkehrs in der Begegnungszone ausmacht. Der Durchgangsverkehr ist relativ tief, weil die Dorfstrasse bereits heute nicht die schnellste Route ist. Die übrigen 75 % der heutigen Fahrten dienen dem Ziel-/Quellverkehr. Das heisst rund 1'750 Fahrzeuge pro Tag fahren heute durch die Dorfstrasse ohne ein Halt einzulegen. Die übrigen 5'250 Fahrzeuge pro Tag verüben im Dorfzentrum eine Kommission, denn die gemessene Aufenthaltszeit im Dorfzentrum ist länger als die maximale Durchfahrtszeit.

Im angesprochenen Bericht konnte aufgrund der Routenwahl der erhobenen Fahrzeuge eine Verkehrsverlagerung aufgrund der Einführung der Begegnungszone abgeschätzt werden. Der grösste Teil der geringen Verlagerung von rund 400 Fahrzeugen pro Tag erfolgt auf die Seestrasse. Rund 75 % verlagern sich auf die Seestrasse, die übrigen 25 % verlagern sich auf die Bruechstrasse. Bei einem allfälligen Verbot des Durchgangsverkehrs in der Begegnungszone würde sich demnach die

Anzahl Fahrten pro Tag auf der Bruechstrasse von heute 2'200 auf rund 2'640 Fahrten pro Tag erhöhen ($2'200 \text{ Fahrten} + 1'750 \text{ Fahrten} \times 25 \% = 2'638 \text{ Fahrten}$), was einer Erhöhung von rund 20 % entspricht. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Bruechstrasse um rund 20 % kann nicht das Ziel sein, deshalb ist die vorgeschlagene Massnahme nur schwer umsetzbar.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(13) Einwendungen M20b, B13h, B15d – Lastwagenfahrverbot Dorfstrasse

Es ist ein Lastwagenfahrverbot in der Dorfstrasse im Abschnitt der Begegnungszone exkl. Zulieferung für Anwohner und Gewerbe zu signalisieren.

Erwägungen

Gemäss den Verkehrsauswertungen vom 13. August 2015 bis 28. August 2015 liegt die DTV in der Dorfstrasse bei 7'000 Fahrzeugen, wovon der Schwerverkehrsanteil rund 5 % ausmacht. Das heisst, rund 350 Busse, Lastwagen und Lastenzüge fahren täglich durch die Dorfstrasse.

Im Rahmen des Bauprojekts wurde durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, ein Bericht über die Auswirkungen der Begegnungszone Dorfstrasse erarbeitet. Mit Hilfe einer Nummernschilderhebung an verschiedenen Standorten konnte festgestellt werden, dass im Perimeter der geplanten Begegnungszone der Durchgangsverkehr 25 % des gesamten Verkehrs in der Begegnungszone ausmacht. Das heisst, knapp 90 Lastwagen und Lastenzüge ($350 \text{ Fahrzeuge} \times 25 \% = 88 \text{ Fahrzeuge}$) fahren täglich durch die Dorfstrasse, die kein Ziel in der Begegnungszone anfahren².

Um die Lärmemissionen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird für die Begegnungszone bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich ein Lastwagenfahrverbot beantragt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(14) Einwendung M19a – Autofrei

Die Dorfstrasse sollte gänzlich autofrei sein. Die Lieferanten sollten von der Seestrasse die Geschäfte rückwärtig anfahren. Der Verkehr sollte über die Bahnhofstrasse geleitet werden, die Busse könnten auch über die Bahnhofstrasse direkt auf die Seestrasse und wieder zurück ins Zentrum gelangen und die Tiefgarage würde sehr viel mehr genutzt werden müssen.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss dem Verkehrsplan 1 ist die Dorfstrasse in drei Abschnitte aufgeteilt. Der Abschnitt See- bis Burgstrasse ist als Haupteerschliessungsstrasse klassiert. Der Abschnitt Burg- bis Rosengartenstrasse als Strasse mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr) und der Abschnitt Rosengarten- bis Bergstrasse ist als Quartierverbindungsstrasse klassiert. Sowohl die Haupteerschliessungs- wie auch die Quartierverbindungsstrasse dienen der Groberschliessung der Quartiere.

² Die Busse der VZO benötigen aufgrund des Halts am Bahnhof Meilen länger als fünf Minuten für die Durchfahrt, deshalb werden sie nicht als Durchgangsverkehr gewertet.

Die Groberschliessung dient der Erschliessung der Quartiere Durst, Wampflen, Ruebstein, die Liegenschaften entlang der Burgstrasse und dem Weiler Burg, wie auch der Erschliessung des Industriegebietes nördlich des Bahnhofes mit der Midor AG als Hauptnutzer. Durch die vorgeschlagene Massnahme würde für diese erwähnten Quartiere die Groberschliessung für den motorisierten Verkehr aus Fahrtrichtung Dorf entfallen, denn eine alternative Verbindung ist nicht vorhanden. Diese zu erstellen ist aufgrund der vorhandenen gewachsenen Strukturen nur mit einem sehr grossen Aufwand zu realisieren (neue Erschliessungsstrassen, Eisenbahnunterführungen, ev. Tunnellösungen etc.).

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2.3 Parkierung

(15) Einwendung M20a – Parkierungsdauer I

In der Begegnungszone sind nur Kurzzeitparkfelder mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten zu signalisieren. Langzeitparkfelder sind genügend im Parkhaus Dorfplatz vorhanden.

Erwägungen

Der Polizei- und Verkehrsausschuss sieht vor, in der Begegnungszone bewirtschaftete, kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten anzubieten (analog dem heutigen Regime). Im Bereich der Post (bergseits) beziehungsweise des Landi (seeseits) sollen einige zwar bewirtschaftete, aber nicht kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von voraussichtlich 15 Minuten angeboten. Diese Parkfelder dienen den Kunden der Post und den umliegenden Einkaufsläden.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(16) Einwendung B25e – Parkierungsdauer II

Die Parkierungsdauer ist auf der Seeseite der Dorfstrasse wie bisher festzulegen (30 Minuten) und auf der Bergseite 45 – 60 Minuten. Ab 19.00 Uhr sollen die Parkfelder gratis zur Verfügung gestellt werden.

Erwägungen

Der Polizei- und Verkehrsausschuss sieht vor, in der Begegnungszone bewirtschaftete, kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten anzubieten (analog dem heutigen Regime). Im Bereich der Post (bergseits) beziehungsweise des Landi (seeseits) sollen einige zwar bewirtschaftete, aber nicht kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von voraussichtlich 15 Minuten angeboten. Diese Parkfelder dienen den Kunden der Post und den umliegenden Einkaufsläden.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(17) Einwendungen B13d, B17d, B35j, B36a – Mehr Parkfelder

In der Begegnungszone sind mehr Parkfelder anzubieten. Für die Geschäfte entlang der Dorfstrasse ist die direkte Anfahrt notwendig. Bewirtschaftung: Blaue Zone (analog Kirchgasse) oder 30 Minuten gratis und 30 Minuten bezahlen.

Um ein zügiges Vorwärtseinparken zu erleichtern und mehr Kurzzeitparkfelder zu erhalten, besteht auch die Möglichkeit, mehrere Parkfelder hintereinander zu platzieren und jedes einzelne um rund 0.50 m – 1.00 m zu verlängern.

Erwägungen

Die heutigen Seitwärtsparkmanöver beeinträchtigen den Verkehrsfluss stark, insbesondere wird dadurch die Fahrplanstabilität der Linienbusse der VZO gefährdet. Die Parkfelder sind so angeordnet, dass sämtliche Parkfelder im Abschnitt Kirchgasse bis Liegenschaft Dorfstrasse Nr. 93 (Credit Suisse) direkt angefahren werden können. Das seitliche Einparken entfällt dadurch, was den Verkehrsfluss während den Geschäftsöffnungszeiten gegenüber der heutigen Situation deutlich verbessern wird.

Mit dieser Anzahl an Parkfeldern ist die Begegnung von Bus und PKW möglich (Schleppkurvenprüfung), die erforderlichen Sichtweiten von 10 m bei 20 km/h bei den Ausfahrten können eingehalten und die Parkfelder können direkt angefahren werden. Bei einer allfälligen Erhöhung der Anzahl Parkfelder könnten diese drei Kriterien nicht mehr eingehalten werden, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auswirken würde.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(18) Einwendungen B18b – Beibehaltung der bisherigen 34 Parkfelder

Damit die Geschäfte entlang der Dorfstrasse keine Einnahmeeinbussen erleiden müssen, ist die bestehende Anzahl von Parkfeldern beizubehalten.

Erwägungen

Die heutigen Seitwärtsparkmanöver beeinträchtigen den Verkehrsfluss stark, insbesondere wird dadurch die Fahrplanstabilität der Linienbusse der VZO gefährdet. Die Parkfelder sind so angeordnet, dass sämtliche Parkfelder im Abschnitt Kirchgasse bis Liegenschaft Dorfstrasse Nr. 93 (Credit Suisse) direkt angefahren werden können. Das seitliche Einparken entfällt dadurch, was den Verkehrsfluss während den Geschäftsöffnungszeiten gegenüber der heutigen Situation deutlich verbessern wird.

Mit dieser Anzahl an Parkfeldern ist die Begegnung von Bus und PKW möglich (Schleppkurvenprüfung), die erforderlichen Sichtweiten von 10 m bei 20 km/h bei den Ausfahrten können eingehalten und die Parkfelder können direkt angefahren werden. Bei einer allfälligen Erhöhung der Anzahl Parkfelder könnten diese drei Kriterien nicht mehr eingehalten werden, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auswirken würde.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(19) Einwendung M24d – Zwei zusätzliche Parkfelder vor der UBS

Vor dem Gebäude der UBS sind zwei zusätzliche Parkfelder anzubieten.

Erwägungen

Vor der UBS wird ein zusätzliches Parkfeld vorgesehen.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(20) Einwendung B25d – Zusätzliches Parkfeld vor der Post

Für ein zusätzliches Postabholparkfeld hat es vor der Post noch Raum.

Erwägungen

Der Polizei- und Verkehrsausschuss sieht vor, in der Begegnungszone bewirtschaftete, kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten anzubieten (analog dem heutigen Regime). Im Bereich der Post (bergseits) beziehungsweise des Landi (seeseits) sollen einige zwar bewirtschaftete, aber nicht kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von voraussichtlich 15 Minuten angeboten. Diese Parkfelder dienen den Kunden der Post und den umliegenden Einkaufsläden.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(21) Einwendungen B20f, B22e– Reduktion der Anzahl Parkfelder

Das Parkhaus Dorfplatz wurde erstellt, um dem Detailhandel im Dorfkern ausreichend Parkfelder zu bieten und den Suchverkehr zu minimieren. Daher ist es unverständlich, warum die fast gleich hohe Anzahl Parkfelder an der Dorfstrasse wieder angeboten werden soll. Die an mehreren Stellen für das anzunehmende Verkehrsaufkommen extrem engen Platzverhältnisse (5.40 m entsprechen nicht den Normen) könnten wesentlich verbessert werden, wenn nur noch einige IV-Parkfelder an der Dorfstrasse angeboten würden, nebst den Taxi- und Kiss & Ride-Parkfeldern im Bereich des Bahnhofplatzes. Die Gehdistanz vom Parkhaus über den neu erstellten Dorfplatz zu den Geschäften ist kurz und attraktiv und die Belegung des Dorfplatzes ein willkommener Nebeneffekt. Ohne die Parkfelder würde das Verkehrsaufkommen vermindert, weil der Suchverkehr entfallen würde. Die Chance, dass das Regime der Begegnungszone konfliktfrei funktioniert, wäre entsprechend grösser. Die Parkplatzanzahl ist für eine Begegnungszone zu hoch. Eine Reduktion von nur acht Parkfeldern wird nicht die erwünschte Aufwertung bringen. Die Parkplatzanzahl ist zu minimieren. Der Platzgewinn durch das Wegfallen der Parkfelder käme zum grossen Teil den Fussgängerflächen und damit den anliegenden Geschäften zu Gute. Es gäbe Platz für Geschäftsauslagen und eine Sitzbank oder einen Kaffeetisch und damit eine tatsächliche Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeit.

Erwägungen

Durch die Umsignalisierung vom Temporegime 50 km/h zur Begegnungszone können die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten gemäss Art. 22b Abs. 1 die gesamte Verkehrsfläche benutzen. Dadurch erfolgt der grösstmögliche Platzgewinn für den Langsamverkehr. Durch die Reduktion des Fahrbereiches von heute ca. 7.00 m auf 5.40 m werden die Flächen vor den anliegenden Geschäften gegenüber heute deutlich vergrössert (5.40 m ermöglicht das Kreuzen von einem schweren Lastwagen, Bus oder Car mit einem Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h; vgl. Erwägung zu Einwendung B15f). Diese Massnahme ermöglicht die gewünschte Begegnung im Dorfzentrum.

Der Polizei- und Verkehrsausschuss sieht vor, in der Begegnungszone bewirtschaftete, kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten anzubieten (analog dem heutigen Regime). Im Bereich der Post (bergseits) beziehungsweise des Landi (seeseits) sollen einige zwar bewirtschaftete, aber nicht kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von voraussichtlich 15 Minuten angeboten. Diese Parkfelder dienen den Kunden der Post und den umliegenden Einkaufsläden.

Aus Sicht der Arbeitsgruppe Dorfstrasse kann mit 17 bewirtschafteten Parkfeldern und einem Parkfeld für Gehbehinderte in der Begegnungszone der Bedarf für die Erledigung von Kommissionen, die nur eine kurze Zeit nehmen wie der Einkauf eines Znünis, Abholung von Paketen in der Post, Geldbezug am Bankomaten oder der Einkauf von Farbstiften in der Papeterie gedeckt werden. Für die Kommissionen, die mehr Zeit in Anspruch nehmen, soll das Parkhaus Dorfplatz benützt werden. Aus diesem Grund beträgt die maximale Parkzeit 30 Minuten. Eine weitere Reduktion ist mit dem heutigen Angebot an Geschäften nicht angezeigt.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(22) Einwendungen B13e, M25b, M26a– Mehr Parkfelder für Gehbehinderte

In der Begegnungszone sind zwei – drei zusätzliche Parkfelder für Gehbehinderte anzubieten.

Erwägungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1 VAböV ist ein Parkfeld für Gehbehinderte auf 50 Parkfelder, mindestens jedoch ein Behindertenparkfeld anzuordnen. Im Vorprojekt Begegnungszone Dorfstrasse sind 17 bewirtschaftete Parkfelder und ein Behindertenparkfeld vorgesehen. Die Anforderungen der Norm sind somit deutlich eingehalten.

Sollte im Betrieb der Bedarf für Parkfelder für Gehbehinderte höher sein als angenommen, kann leicht ein Parkfeld umgenutzt werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(23) Einwendungen M24b, B25c – Seeseitig zusätzliches Parkfeld für Gehbehinderte

Auf dem seeseitigen Strassenrand ist ein zusätzliches Parkfeld für Gehbehinderte anzubieten.

Erwägungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1 VAböV ist ein Parkfeld für Gehbehinderte auf 50 Parkfelder, mindestens jedoch ein Behindertenparkfeld anzuordnen. Im Vorprojekt Begegnungszone Dorfstrasse sind 17 bewirtschaftete Parkfelder und ein Behindertenparkfeld vorgesehen. Die Anforderungen der Norm sind somit deutlich eingehalten.

Sollte im Betrieb der Bedarf für Parkfelder für Gehbehinderte höher sein als angenommen, kann leicht ein Parkfeld umgenutzt werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(24) Einwendung B15a – Parkierung Dorfstrasse 156 – 178

Die Parkfelder an der Seestrasse im Abschnitt Dorfstrasse 156 – 178 sind seeseitig zu belassen

Erwägungen

Bei der Liegenschaft Dorfstrasse 182 beträgt die gemessene Geschwindigkeit in Fahrtrichtung Bahnhof 50 km/h (v85) und in Fahrtrichtung Bergstrasse 54 km/h (v85). Mit der Versetzung der acht Parkfelder bei den Liegenschaften Dorfstrasse 156 – 166 vom seeseitigen zum bergeitigen Strassenrand entsteht ein horizontaler Versatz, der durch die Bäume noch verstärkt wird. Dieser Versatz soll die Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam machen, dass sie in das Dorfzentrum einfahren. Damit kann die gefahrene Geschwindigkeit auf die vorhandene Situation angepasst werden und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.2.4 Übrige

(25) Einwendung B14b – Knoten Burg-/Dorfstrasse

Es ist vorgesehen, den heute unbefriedigenden Knoten Burg-/Dorfstrasse umzugestalten. Leider wird aber die Vortrittsregelung falsch gehandhabt. Statt die Begegnungszone vor dem Verkehr zu schützen, fährt gemäss Vorschlag der ahnungslose Automobilist geradewegs in sie hinein. Eine analoge Verkehrsführung wie bei der Berg-/Dorfstrasse wäre hier angezeigt. Die Fahrbeziehung Burg-/Dorfstrasse in Fahrtrichtung Seestrasse soll vortrittsberechtigt sein.

Erwägungen

Die Veränderung des Vortrittsregimes beim Knoten Burg-/Dorfstrasse ist eine mögliche Massnahme um den Anteil des nicht gewünschten Durchgangsverkehrs zu reduzieren, welcher rund 25 % beträgt (vgl. Erwägungen zu Einwendungen B7c, M4a, M18c). Auf Wunsch der VZO wurde auf die Massnahme verzichtet. Die Anschlussquote von Bus auf Bahn betrug im Jahr 2017 bei der Buslinie 921 auf die S7 in Fahrtrichtung Zürich 94 %, was 1 % unter dem angestrebten Soll von 95 % liegt.

Weil mit der vorgeschlagenen Massnahme der Buslinie 921 der Vortritt entzogen wird, besteht die Gefahr, dass sich die Anschlussqualität verschlechtern wird. Deshalb wurde auf die Massnahme verzichtet.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(26) Einwendung M16b – Fussgängerstreifen

Keine Fussgängerstreifen: Fussgänger haben in der Begegnungszone zwar Vortritt, aber Fussgänger sind immer schwächer als Autos. Selbst einschätzen (wie die im Prospekt erwähnten Senioren) kann ein Kind die Verkehrssituation nicht und sei sie noch so „beruhigt“. Ich kann meinen Kindern ohne Fussgängerstreifen keine klaren Verhaltensregeln mehr kommunizieren. Darauf, dass die Autofahrer dann schon aufpassen werden, kann und darf ich mich als Mutter nicht verlassen. Was in einer ruhigen Strasse wie im Tobel noch einigermaßen funktionieren mag, ist an der stark befahrenen Dorfstrasse keinesfalls praktikabel. Fussgängerstreifen an den bisherigen Standorten (analog jener an der Bergstrasse Uetikon vor dem Schulhaus) würden es Kindern erleichtern, die Strasse sicher zu überqueren.

Erwägungen

Gemäss Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung kennzeichnet das Signal "Begegnungszonen" Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Weiter ist gemäss Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen die Anordnung von Fussgängerstreifen unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Zur Führung von sehbehinderten Menschen werden in der Begegnungszone gestürzte Randsteine oder taktil-visuelle Markierungen vorgesehen. Diese Elemente können auch für die Führung von Kindern, die im Strassenverkehr noch ungeübt sind, durch die Begegnungszone dienen. Die Schulkinder (Kindergarten bis zur dritten Sekundarschule) werden durch den Verkehrsinstruktor des Bezirks Meilen im Verkehrsunterricht in Verhaltenstrainings geschult wie sie sich im Verkehr zu verhalten haben. Das Verhalten in der Begegnungszone ist Teil dieses Verkehrsunterrichts. Laut der Einschätzung des Verkehrsinstruktors entstehen bei einer Umsignalisierung zur Begegnungszone keine zusätzlichen Gefahren für die Schulkinder.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(27) Einwendung B2b, M1a, M16c – Busverkehr

Die Busse in Richtung Eichholz (Buslinie 921) oder Vorderer Pfannenstiel (Buslinie 922) sollten über die Bahnhofstrasse geführt werden. Die Bushaltestelle Parkresidenz ist von der Dorfstrasse in die Seestrasse zu verschieben.

Erwägungen

Wenn die Busse der Linie 922, die den Vorderen Pfannenstiel bedient, über die Bahnhofstrasse statt durch die Begegnungszone Dorfstrasse geführt würden, hätte dies einen Umweg von 800 m pro Fahrtrichtung zur Folge. Bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h würde sich die Fahrzeit zum Vorderen Pfannenstiel um rund zwei Minuten pro Fahrtrichtung verlängern. Das heisst, pro Umgang würde sich die Fahrzeit um vier Minuten verlängern, ohne Berücksichtigung der Rotphasen bei der Lichtsignalanlage Seestrasse/Fähre während der Ausladezeit der Fähre. Gemäss Fahrplan der VZO betragen die Standzeiten an den Endhaltestellen Vorderer Pfannenstiel und Bahnhof Meilen pro Umgang fünf Minuten. Durch die vorgeschlagene Massnahme würden Standzeiten, die zur Aufholung von Verspätungen und Fahrpersonalwechsel dienen, praktisch wegfallen. Eingefahrene Verspätungen könnten demnach nicht mehr aufgeholt werden. Die vorgeschlagene Massnahme würde die Anschlussqualität auf die S-Bahn gegenüber heute deutlich verschlechtern.

Ein Ersatz der Bushaltestellen müsste in der Seestrasse zwischen den Lichtsignalanlagen Fähre und Dorfstrasse erfolgen. Da Fahrbahnhaltestellen den Verkehrsfluss beeinträchtigen würden, müssten Bushaltestellen mittels Haltebuchten realisiert werden. Was aufgrund des dafür nötigen Landerwerbes zu grossen finanziellen Aufwendungen führen würde.

Aus diesen erwähnten Gründen kann die vorgeschlagene Massnahme nicht berücksichtigt werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(28) Einwendung B8g, B10e, B21b – Fussgängerstreifen auf Höhe Schuhhaus Walder

Direkt beim Busbahnhof besteht zurzeit keine gesicherte Möglichkeit die Dorfstrasse zu überqueren. An der Kreuzung zur Rosengartenstrasse vermehren sich bei starkem Verkehrsaufkommen die Schwierigkeiten die Strasse zu überqueren. Zwischen Plattenbus und Walder sollten Massnahmen zugunsten der Fussgänger, wie ein Fussgängerstreifen, geprüft werden.

Erwägungen

Der Bedarf eines Fussgängerstreifens an der Dorfstrasse auf der Höhe Schuhhaus Walder ist aus Sicht der Gemeinde gegeben.

Damit die Sicherheit für die Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen gewährleistet werden kann, muss gemäss VSS-Norm 640 241 – Querungen für Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr – die notwendige Sichtweite zwischen den entgegenkommenden Fahrzeugen und den Zufussgehenden erfüllt sein (55 m bei 50 km/h) und an beiden Enden des Fussgängerstreifens ein Annäherungsbereich vorhanden sein (vgl. Abbildung Annäherungsbereich der Fussgänger), auf welchem der gegenseitige Sichtkontakt zwischen Fahrzeugführenden und Zufussgehenden gewährleistet sein muss. Im Bereich des Bushofs kann aufgrund der Stellflächen der Busse und des Manövrierbereichs kein Annäherungsbereich geschaffen werden, der den Sichtkontakt zwischen den Fahrzeugführenden und den Zufussgehenden dauernd gewährleistet. Aus diesem Grund kann im Bereich des Bushofs kein Fussgängerstreifen realisiert werden.

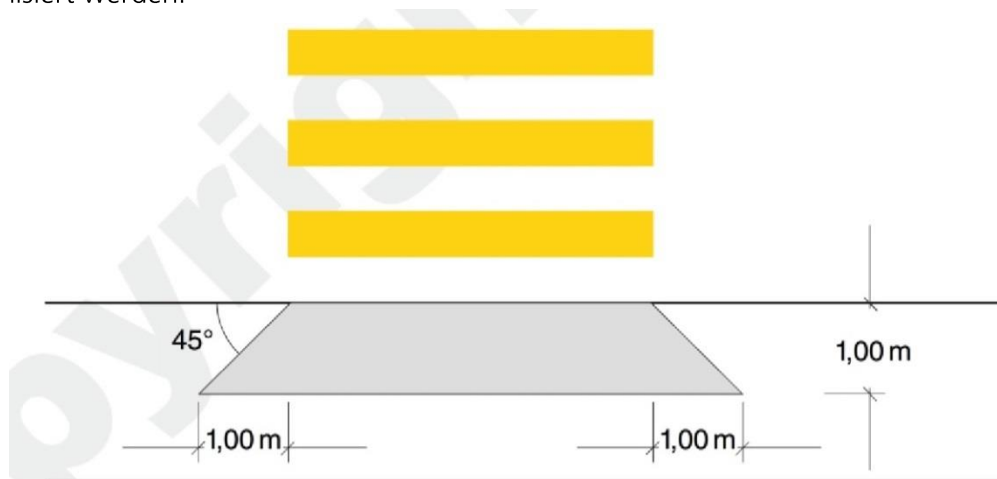


Abbildung 4: Annäherungsbereich der Fussgänger (Quelle: VSS-Norm 640 241)

Im Bereich der Liegenschaften Dorfstrasse 130 soll ein Fussgängerstreifen vorgesehen werden. Dort können die beschriebenen Anforderungen erfüllt werden. Die Massnahme wird bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei beantragt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.3 Gestaltung Begegnungszone

(29) Einwendung B2c – Parkfelder

Die Parkfelder sollten so gross sein, dass direkt hineingefahren werden kann. Idealerweise nur "Zweierparkplätze".

Erwägungen

Die Parkfelder sind mit einer Breite von 2,00 m und einer Länge von 5,00 m geplant. Dies entspricht gemäss der VSS-Norm 640 291a – Parkieren, Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen – der Komfortstufe B, die für Personenwagen in öffentlichen Parkhäusern, Einkaufszentren, Hotels und für das Parkieren im Strassenraum erforderlich ist. Damit die Parkfelder direkt angefahren werden können, sind sie durch eine Baumrabatte mit einer Länge von 4,00 m oder einer Lücke von 2,50 m getrennt. Durch diese Massnahmen können die heute herrschenden Parkmanöver merklich reduziert werden.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(30) Einwendung M11b – Standorte Parkfelder

Das Ein- und Ausparken stört den Verkehr, es ist eine Lösung ohne Bäume anzustreben. Ein Grossteil der geplanten Parkfelder sind, mit Ausnahme derjenigen vor dem Bahnhof und vor der Post, im Bereich des Bushofs anzuordnen.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Der Strassenraum soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

Die geplanten Baumrabatten sind die zentralen Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente für die Erfüllung der Vorgaben des Verkehrsrichtplanes. Nur mit ihnen kann die Durchsicht möglichst gestört werden und somit die Fahrgeschwindigkeit gleichsam tief gehalten werden. Andere Gestaltungselemente wie Belagswechsel, Parkfelder, Horizontal- oder Vertikalversätze etc. können Strassenraum nicht derart aufwerten wie lebende Gestaltungselemente (Bäume).

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(31) Einwendung B2d – Umgang Laub

Die Bäume dürfen schon Laubbäume sein, aber das Laub muss dann im Herbst weggeräumt werden.

Erwägungen

Das angefallene Laub im Herbst wird durch die Gruppe Unterhalt der Tiefbauabteilung weggeräumt und fachgerecht entsorgt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(32) Einwendung B12a – Verschiebung geplanter Baum bei Dorfstrasse 63

Verschiebung des geplanten Baumes bei Dorfstrasse um 5 m in Richtung Osten.

Erwägungen

Der geplante Spitzahorn ‚Cleveland‘ (Acer platanoides ‚Cleveland‘) bei der Dorfstrasse 63 kann um 5 m in Richtung Osten verschoben werden.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(33) Einwendung B6c – Parkfeld Liegenschaft Dorfstrasse 110

Beim geplanten Parkfeld vor der Liegenschaft Dorfstrasse 110 ist der heutige Zustand beizubehalten, damit die Ein- und Ausfahrt nicht versperrt wird.

Erwägungen

Das bestehende Parkfeld vor der Liegenschaft Dorfstrasse 110, wird an der heutigen Position belassen.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(34) Einwendung B8b – Eingangstor West

Das Eingangstor West zur Begegnungszone ist zu verstärken indem die Arkade bei der Rothaus-Apotheke zurückgebaut wird und die Fussgänger in der Strassenparzelle geführt werden. Die resultierende Verengung des Strassenraums wäre etwa gleich Breit wie bei der Dorfstrasse 87.

Erwägungen

Das Eingangstor West ist in der Dorfstrasse auf Höhe der Bäckerei Brandenberger (Kirchgasse 55) platziert, damit die Begegnungszonen Kirchgasse und Dorf-/Bahnhofstrasse zu einer Begegnungszone zusammengefasst werden können.

Auf dem Grundstück Kat.-Nr. 8039, Rothaus-Apotheke besteht zugunsten der politischen Gemeinde Meilen ein öffentliches Fusswegrecht (Personaldienstbarkeit SP Art. 3858). Der bauliche und betriebliche Unterhalt ist Sache der Gemeinde Meilen.

Der Weg unter der Arkade, die 1959/60 im Zuge der Verbreiterung der Dorfstrasse erstellt wurde, hat heute eine Breite von rund 2.50 m. Die Arkade mit dem Schau- fenster der Rothaus-Apotheke ist aus Sicht der Gemeinde Meilen eine sehr attraktive Fussgängerverbindung und hat auch grosse städtebauliche Qualitäten. Mit einem Rückbau der Arkade würde das Gebäude auf den ursprünglichen Zustand zurück- gebaut werden, aber die Fusswegverbindung würde stark an Attraktivität verlieren. Da der Fahrbereich eine Breite von 5.40 m aufweisen muss, damit die Busse mit

Personenwagen kreuzen können (vgl. Erwägung zu Einwendung B15f), könnte ein Fussgängerbereich mit einer maximalen Breite von 1.30 m zur Verfügung gestellt werden. Dies wäre gegenüber der heutigen und der geplanten Situation ein Komfortverlust für die Fussgänger.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(35) Einwendung B10a – Arkade Rothaus-Apotheke

Im Normalprofil wird das Terrain bei der Rothaus-Apotheke angepasst. Momentan ist jedoch ein Höhenunterschied von zwei Treppenstufen von der Laube bis zur Fahrbahn vorhanden. Sollte das gleiche Niveau wie bei der Strasse realisiert werden, besteht die Gefahr, dass ein Fussgänger oder Schulkind hinter den Stützen der Laube von der Apotheke nicht erkannt wird, gross. Vielleicht muss die bestehende Kette weiter vorhanden bleiben.

Erwägungen

Die bestehenden Ketten zwischen den Stützen in der Arkade Rothau-Apotheke bleiben bestehen.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(36) Einwendung B32b – Kreisel Knoten Burg-/Dorfstrasse

Anstelle der gemäss Entwurf vorgeschlagenen konventionell konzipierten Kreuzung bzw. Einmündung Burg-/Dorfstrasse ist zu prüfen, ob nicht ein Kreisel als Eingangstor den Verkehr eher beruhigen würde. Eine rudimentäre Prüfung ergibt, dass ein Kreisel nach den Normen des kantonalen Tiefbauamtes für verkehrsorientierte Strassen mit einem Minimaldurchmesser von 26 m bzw. 30 m (für 2 m breite Gehwege) knapp möglich wäre. Dabei wäre allerdings im geringen Masse Landerwerb von drei anstossenden Grundstücken erforderlich.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Im Kap. 3.6 wurde festgehalten, dass die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten ist. Dem Langsamverkehr, Fussgänger und Velofahrer, wird bei der Einführung der geplanten Begegnungszone grössere Aufmerksamkeit geschenkt.

Kreisel dienen in erster Linie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des rollenden Verkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Wie der Unfallstatistik der Kantonspolizei Zürich zu entnehmen ist, wurden zwischen dem 1. Juni 2010 bis 31. Mai 2015 beim Knoten Dorf-/Burgstrasse drei Unfälle registriert (1 Auffahrunfall, 2 Abbiegeunfälle). Der Knoten kann demnach nicht als Unfallschwerpunkt bezeichnet werden (vgl. Gutachten Begegnungszone Dorfstrasse-Bahnhofstrasse, 9.3.2018).

Damit der Kreisel auch von Bussen der VZO befahren werden kann, müsste der Minimaldurchmesser aufgrund der exzentrischen Form des Kreisels 27 m und nicht 26 m betragen (vgl. Abbildung 5: Ausgestaltung Knoten Burg-/Dorfstrasse mit Verkehrskreisel). Kreisel benötigen mehr Fläche für den Verkehr als die geplante T-Kreuzung. Dies steht im Widerspruch, dass dem Langsamverkehr eine grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Es würde auch zu Umwegen für die Fussgänger kommen.

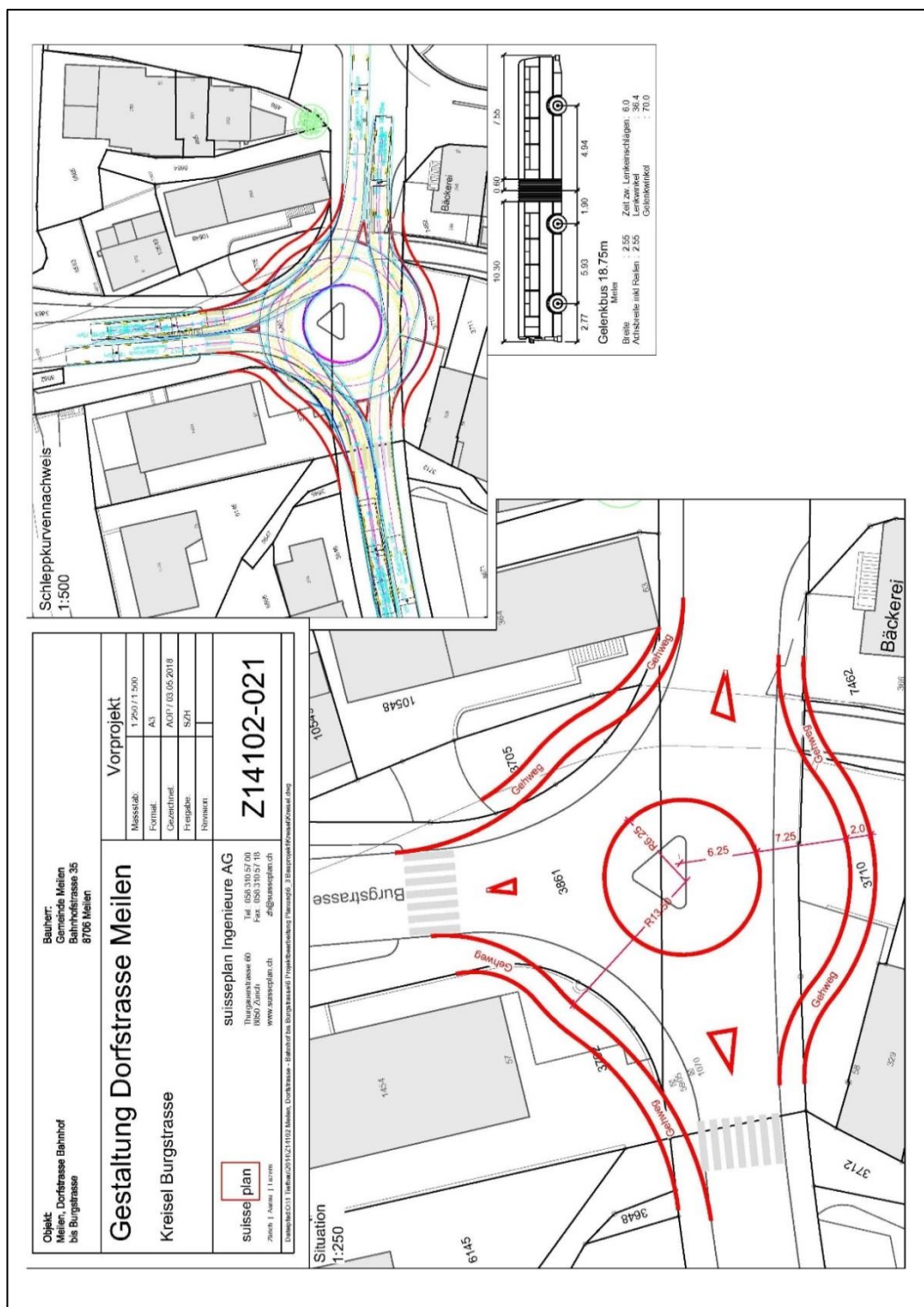


Abbildung 5: Ausgestaltung Knoten Burg-/Dorfstrasse mit Verkehrskreisel

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(37) Einwendung B27a – Verlängerung der Bahnhof-Personenunterführung

Die Bahnhof-Personenunterführung ist um ca. 36 m bis auf die Seeseite der Dorfstrasse und Bau einer zusätzlichen Treppe an der Nordwestecke des Gemeindehauses zu erweitern. Zudem ist ein Fussgängerkorridor mit einer Länge von ca. 30 m zum Parkhaus Dorfplatz (Niveau -2) weiterzuführen.

Durch diese Massnahme wird die bestehende Haupttreppe zum Bahnhofplatz entlastet, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten. Weiter wird der stark frequentierte und damit verkehrsverzögernde Fussgängerübergang zwischen Bahnhofplatz und Dorfplatz entlastet. Das Parkhaus Dorfplatz wird durch einen wettergeschützten (und rollstuhlgängigen) Zugang zum öV (Gleis 2/3) aufgewertet. Zudem wird ein gesicherter Durchgang für die Schulkinder von der Treppe MIDOR bis Dorfplatz geschaffen.

Erwägungen

Gemäss der eintägigen Videoanalyse vom 20. September 2017 queren auf Höhe Bahnhof rund 1'650 Fussgänger die Dorfstrasse.

Mit dieser Massnahme würde die Anzahl der querenden Fussgänger über den geschaffenen Bahnhofplatz beträchtlich reduziert werden.

Bei verkehrsberuhigten Strassen wie Tempo-30-Zonen und insbesondere Begegnungszonen steht das Koexistenzprinzip (Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer, gegenseitige Rücksichtnahme und Verbesserung der Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr) im Zentrum. Eine Trennung (Entflechtung) der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, wie sie mit der vorgeschlagenen Massnahme entstehen würde, widerspricht diesem Prinzip. Die Verlängerung der Personenunterführung wäre eine geeignete Massnahme auf einer verkehrsorientierten Strasse, wo sich viele Unfälle zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr ereignen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
--

(38) Einwendungen B8c, B10c – Eingangstor Ost

Das Eingangstor Ost zur Begegnungszone ist mit einem Baum mit entsprechenden Schutzmassnahmen zu ergänzen und baulich zu schützen. Auf der Bruechstrasse wurde die Tafel schon mehrmals angefahren.

Erwägungen

Die Schleppkurvenprüfung der Buslinien der VZO hat ergeben, dass die Platzierung einer Baumgrube mit einem oder zwei Bäumen hinter der Verkehrstafel möglich ist. Die vorgeschlagene Massnahme wird in das Bauprojekt integriert. Es ist eine Baumscheibe mit einem Spitzahorn ‚Cleveland‘ (Acer platanoides ‚Cleveland‘) vorgesehen.

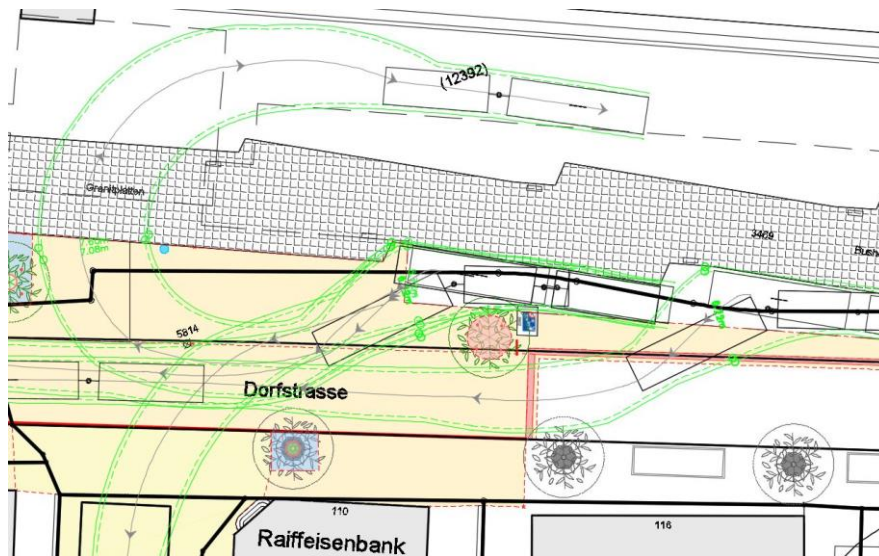


Abbildung 6: Schleppkurvenprüfung mit Baumrabatte

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(39) Einwendung M7b – Querung Fussgänger in Begegnungszone

Die Querung der Fussgänger der Dorfstrasse erfolgt zwischen Baumschutzstangen und Stossstangen. Dies ist keine Verbesserung.

Erwägungen

Durch die Reduktion der Anzahl Längsparkfelder von heute 34 auf 26 (Stand Vorprojekt) entstehen Lücken. Durch diese entstandenen Lücken wird die Sicht der Fussgänger auf die entgegenkommenden Fahrzeuge deutlich verbessert. Durch die Veränderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h reduziert sich der Anhalteweg mit einer Reaktionszeit von 1,5 Sekunden von 33 m auf 8 m (Quelle: Bremswegrechner bfu). Dadurch verbessert sich die Verkehrssicherheit für die Fussgänger sehr stark.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(40) Einwendung M16a – Gehweg

Randsteine statt Trottoirs: Randstreifen, die lediglich optisch abgetrennt sind, gewährleisten die Sicherheit nicht. Sie werden von vielen Automobilisten benutzt, um dem Gegenverkehr auszuweichen. Zu beobachten beispielsweise an der Rainstrasse auf dem Abschnitt Humrigenstrasse bis Schönacherstrasse oder bei der neugestalteten Strasse im Weiler Burg. Selbst vor dem Gemeindehaus waren vier Findelsteine nötig, um Wendemanöver und Kurzzeitparkieren zu verunmöglichen.

Erwägungen

Die erwähnten Beispiele sind allesamt Strassen mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, wo die Verkehrsteilnehmer aus Sicherheitsgründen, wenn möglich mittels einer Fahrbahn und einem abgesetzten Gehweg voneinander getrennt werden.

Gemäss Art. 22b Abs. 1 – Signalisationsverordnung – dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Trottoire im herkömmlichen Sinn sind in der Begegnungszone nicht zulässig. Die gesamte Verkehrsfläche dient den Fussgängern. Ebenfalls dient die gesamte Verkehrsfläche dem motorisierten Verkehr.

Die gestürzten Randsteine dienen nicht für die Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, sondern der Führung von sehbehinderten Menschen (vgl. Erwägung zur Einwendung B22b).

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(41) Einwendung B35f – Schalensteine statt Randsteine

Es sind Schalensteine analog Kirchgasse statt Randsteine zu verwenden (einheitliche Sprache für Sehbehinderte).

Erwägungen

Die VSS-Norm 640 075 – Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum – gilt für alle Verkehrsanlagen, auf denen Fussgängerverkehr zugelassen sind und die hindernisfrei bzw. behindertengerecht gebaut werden sollen. Diese Norm ist erstmals am 1. Dezember 2014 erschienen.

Die Begegnungszone Kirchgasse ist vor diesem Termin umgestaltet worden. Gemäss Art. 7.1 sind Schalensteine keine geeigneten Trennelemente, deshalb sind sie in der Dorfstrasse auch nicht vorgesehen. In der Dorfstrasse sind gestürzte Randsteine mit einem schrägen Absatz von 40 mm Höhe und einer Breite von 0.15 m vorgesehen, damit die Strasse von Rollstuhlfahrern gequert werden können.

Die Schalensteine in der Kirchgasse dienen nicht als Trennelement, sondern zur Führung von sehbehinderten Menschen und zur Entwässerung der Strasse.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(42) Einwendung B35g – Einlaufschächte statt Schlitzrinnen

Statt Schlitzrinnen zur Entwässerung der Strasse sind normale Einlaufschächte zu verwenden.

Erwägungen

Damit der Bahnhofplatz möglichst als eine Fläche wahrnehmbar ist, sind für die Entwässerung im Bereich des Platzes Schlitzrinnen vorgesehen. Beim Einsatz von Einlaufschächten sind aufgrund des geringen Längsgefälles Wassersteine erforderlich. Diese würden den Bahnhofplatz deutlicher zerschneiden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(43) Einwendung M9b – Fussgängerbereich Dorfstrasse 87

Bei der Liegenschaft Dorfstrasse 87 ist der Fussgängerbereich auf ein Minimalmass von 1.80 m zu vergrössern. Auch in der Begegnungszone sollen die Leute nicht auf der Strasse vor den Autos herlaufen müssen. Diese Verbreiterung des Trottoirs hätte vermutlich zur Folge, dass der Baum und die Parkfelder vor der Papeterie in Richtung Zürich verschoben werden müsste um die erforderliche Strassenbreite zu garantieren.

Erwägungen

Gemäss Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Trottoire im herkömmlichen Sinn sind in der Begegnungszone nicht zulässig. Die gesamte Verkehrsfläche dient den Fussgängern.

Der gestürzte Randstein mit einem schrägen Absatz von 40 mm Höhe und einer Breite von 0.15 m dient zur Führung von sehbehinderten Menschen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(44) Einwendung B10b – Nadelöhr Dorfstrasse 87

Aktuell ist die Dorfstrasse 87 bereits ein Nadelöhr. Mit der Realisierung der Parkfelder auf der gegenüberliegenden Seite auf Höhe Dorfstrasse 84, werden die Fahrzeuge zur Seite der Dorfstrasse 87 gedrängt. Ein ausfahrendes Fahrzeug auf der Ausfahrt zwischen Dorfstrasse 81 und 87 hat die Sichtweiten von 10 Metern nicht, wenn sich der Fahrzeuglenker am abgesenkten Randstein orientiert. Auch bei einem Rechtsvortritt muss sich das ausfahrende Fahrzeug vergewissern, dass keine Gefahr besteht. Zudem ist die Breite des Gehweges von 1.10 Meter aus meiner Sicht auf Höhe Dorfstrasse 87 zu knapp bemessen, damit sich Fussgänger oder Rollstuhlfahrer mühelos queren können.

Erwägungen

Gemäss Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Trottoire im herkömmlichen Sinn sind in der Begegnungszone nicht zulässig. Die gesamte Verkehrsfläche dient den Fussgängern.

Der gestürzte Randstein mit einem schrägen Absatz von 40 mm Höhe und einer Breite von 0.15 m dient zur Führung von sehbehinderten Menschen.

Die Sichtweite in Blickrichtung Osten wird für die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Ausfahrt zwischen den Liegenschaften Dorfstrasse 81 und 87 durch die bestehende Liegenschaft Dorfstrasse 87 stark eingeschränkt. Mit dem heutigen Geschwindigkeitsregime von 50 km/h ist gemäss Anhang 6.3 Erschliessungsverordnung eine Sichtweite von 50 m erforderlich. Diese ist heute nicht gegeben. Mit der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert sich die erforderliche Sichtweite auf 10 m. Nach der Messweise gemäss Anhang 6.5 Erschliessungsverordnung kann die Sichtweite als genügend beurteilt werden.

Auf das östliche Parkfeld gegenüber der Liegenschaft Dorfstrasse 87 wird verzichtet, damit die erforderliche Sichtlänge im Knoten Dorfstrasse/Hüniweg gegeben ist.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(45) Einwendung M18b – Liegenschaft Dorfstrasse 87

Das Haus Dorfstrasse 87 muss zurückgebaut werden, weil sonst kein Trottoir erstellt werden kann.

Erwägungen

Die Liegenschaft Dorfstrasse 87 ist im Privateigentum. Eine Veränderung der Volumetrie ist Sache des Grundeigentümers.

Gemäss Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Trottoire im herkömmlichen Sinn sind in der Begegnungszone nicht zulässig. Die gesamte Verkehrsfläche dient den Fussgängern.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(46) Einwendung B35d – Quergefälle bei Papeterie und Drogerie

Das Quergefälle ist anzupassen, damit die Tritte bei den Ladeneingängen Papeterie und Drogerie entfallen.

Erwägungen

Damit bei der Drogerie ein ebenerdiger Eingang geschaffen werden kann, müsste die Dorfstrasse in diesem Bereich um rund 35 cm angehoben werden (heute zwei Treppenstufen). Damit dieser Vorschlag umgesetzt werden kann, müsste die Dorfstrasse in einem grösseren Bereich angehoben werden, was grössere Auswirkungen auf die verschiedenen Hauseingänge und die Einfahrten zur Folge hätte. Die Absenkung des Erdgeschosses der Liegenschaft Dorfstrasse 84, wo die Papeterie und die Drogerie beheimatet sind, wäre deutlich einfacher und um ein Vielfaches günstiger zu realisieren. Dies ist jedoch Sache der Grundeigentümer.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(47) Einwendungen B8d, B15c – Bäume

Den bestehenden und den geplanten Bäumen ist die nötige Aufmerksamkeit zu widmen (Wurzelraum, Wahl von einheimischen Baumarten, die angestrebte Kronengrösse soll definiert werden).

Erwägungen

Es sind die einheimischen Baumarten Spitzahorn ‚Cleveland‘ (*Acer platanoides* ‚Cleveland‘) und Winterlinde ‚Rancho‘ (*Tilia cordata* ‚Rancho‘) vorgesehen. Der Spitzahorn erreicht eine maximale Höhe von 12 – 15 m und eine Kronenbreite bis 6 m. Die Winterlinde erreicht eine maximale Höhe von 8 – 15 m und eine Kronenbreite von 6 – 8 m. Die Baumratten weisen oberirdisch eine Fläche von rund 7 m² und unterirdisch rund 14 m² auf. Die Pflanzgrube ist mit einer Tiefe von 1.5 m geplant, dadurch erhalten die Bäume ein grosszügiges Baumquartier.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(48) Einwendung B20h – Baumscheiben

Die Baumscheiben sind nicht konsequent mit dem Mindestmass von 6 m² dimensioniert, eine Grössenordnung, die in der Fachwelt als Voraussetzung gilt für einen Baum, der im Strassenraum ohnehin erschwerte Lebensbedingungen hat.

Erwägungen

Im aufgelegten Vorprojekt wiesen die Baumratten das Mindestmass von 6 m² (Abmessung: 2.00 m x 3.00 m). Im Rahmen des Bauprojektes wurde die Baumratten oberirdisch auf 7 m² und unterirdisch auf rund 14 m² vergrössert. Die Pflanzgrube ist mit einer Tiefe von 1.5 m geplant, dadurch erhalten die Bäume ein grosszügiges Baumquartier.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(49) Einwendung B35h – 1 Baum statt 2 Bäume in Baumratten

Pro Baumratten sind statt zwei Bäume ein Baum zu pflanzen.

Erwägungen

Im aufgelegten Vorprojekt war vorgesehen, dass in einer Baumratten zwei Bäume gepflanzt werden. Die Baumart war in diesem frühen Stadium des Projekts noch nicht festgelegt.

Im Gestaltungskonzept des Bauprojekts ist vorgesehen, dass in einer Baumratten zwei verschiedene Baumarten gepflanzt werden. Es sind Spitzahorn ‚Cleveland‘ (*Acer platanoides* ‚Cleveland‘) und Winterlinde ‚Rancho‘ (*Tilia cordata* ‚Rancho‘) vorgesehen. Die Blütezeiten dieser einheimischen Sorten und auch die Herbstfärbung unterscheiden sich voneinander. Durch den Einsatz von zwei Baumarten entsteht ein attraktives Gestaltungsbild.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(50) Einwendung M24e – Bänkli vor dem Gemeindehaus

Vor dem Gemeindehauseingang auf der Dorfstrasse sind zwei Bänkli vorzusehen.

Erwägungen

Im Vorprojekt Begegnungszone Dorfstrasse sind vor dem Gemeindehaus zwei Bänkli vorgesehen.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(51) Einwendung B31b – Umgestaltung ohne Schwellen

Die Umgestaltung der Dorfstrasse muss ohne Schwellen erfolgen. Der Verkehr ist durch eine andere Art und Weise zu beruhigen.

Erwägungen

Im Vorprojekt Begegnungszone Dorfstrasse sind keine Vertikalversätze (Schwellen) vorgesehen.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(52) Einwendungen M5a, M10a – Pflasterung statt farbige Kreise

Die Kreise sind mit Pflastersteinen statt mit braunroter Farbe auszuführen.

Erwägungen

Der Einbau von Pflasterungen kann aus gestalterischer Sicht eine sehr attraktive Alternative zu den geplanten farbigen Kreisen sein. Auch wäre der Einbau einer Pflasterung bei der heutigen Verkehrslast von rund 7'000 Fahrzeugen am Tag aus technischer Sicht gemäss der VSS-Norm 640 480a möglich. Jedoch zeigen Erfahrungen, dass Pflasterungen bei grösseren Belastungen, die durch Lastwagen und Busse verursacht sind, unterhaltsintensiv sind. Was im Betrieb der Begegnungszonen zu deutlich höheren Kosten wie die geplanten Kreise führen würde. Bei zukünftigen Werkleitungsarbeiten, Rohrbrüchen und Kanalisationsanschlüssen im Bereich einer Pflasterung, müsste oftmals ein gesamter Kreis erneuert werden. Diese Massnahmen würden den Betrieb der Begegnungszone mehr als nötig stören.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(53) Einwendungen B8e, B10f, M10b, B20c, B22a, B35i – Farbige Kreise

Meilen ist im ISOS als Ortsbild von nationaler Bedeutung aufgeführt. Im Bereich der vorgesehenen Umgestaltung stehen mehrere ortsbaulich und architektonisch wertvolle Gebäude, die betroffenen Strassenabschnitte werden durch die Gebäude geprägt und räumlich klar gefasst. Die aufgemalten Kreise sind beliebig und ohne viel Bezug zur Umgebung angeordnet. Auch dürfte die Farbe etwas heller/frischer/fröhlicher sein, auch wenn diese Farbe etwas weniger lang hält. Die gewählte Farbe kommt nicht im Wappen von Meilen oder in der Region vor. Vielleicht kann anstelle des Braunrot (RAL 3011) auch das Meilemer Wappen in den Kreisen erscheinen.

Der Kontrast der roten Kreise zu den grünen und gelben Blättern der geplanten Bäume ist sehr plump. Ein ruhiges blaugrau in Harmonie zum Asphalt wäre passender.

Ein Konkurrenzverfahren würde der Gemeinde zur Lösungsfindung einen Varianten-fächer bieten.

Erwägungen

Das Spektrum der möglichen Farben ist der VSS-Norm 640 214 – Entwurf des Strassenraums, Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen – zu entnehmen. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei schränkt das Spektrum ein, indem die Farbe der Kreise ein Kontrast zur Farbe des Asphalts zu sein hat.

Im Rahmen des Bauprojekts wurde entschieden, dass im Bereich des Bahnhofplatzes auf die farbigen Kreise verzichtet wird, damit der Bahnhofplatz besser als eigenständiger Platz erkennbar ist. In der Weiterentwicklung des Gestaltungskonzepts wurde eine Bemusterung der Kreise in der Dorfstrasse mit drei verschiedenen Farben (RAL 3005, 3009 und 3011) und drei verschiedenen Mustern (vollflächig, Quer- und Längsstreifen) durchgeführt. Die Entscheidung welches Muster und welche Farbe für die geplanten Kreise eingesetzt werden, soll nicht sofort gefällt werden. Aus dem Betrieb sollen Erkenntnisse über die Eingliederung in die Umgebung, die Wirkung, die Beständigkeit etc. gewonnen werden.



Abbildung 7: Farbige Kreise (Ausgestaltung in Farbe und Muster noch nicht definiert)

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(54) Einwendung B20e – Abstimmung der Farbe der Kreise mit Bestandesbauten

Falls trotz aller Einwände eine rote Farbe zur Anwendung kommt, so ist die Farbwahl sorgfältig auf die Rottöne der Meilener Bauten abzustimmen (Bauamt, Gemeindehaus, Rothaus, Bibliothek). Das Muster wird den Bestandesbauten in keiner Weise gerecht und wirkt banal.

Erwägungen

Das Spektrum der möglichen Farben ist der VSS-Norm 640 214 – Entwurf des Strassenraums, Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen – zu entnehmen. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei schränkt das Spektrum ein indem die Farbe der Kreise ein Kontrast zur Farbe des Asphalts zu sein hat.

In der Weiterentwicklung des Gestaltungskonzepts wurde eine Bemusterung der Kreise in der Dorfstrasse mit drei verschiedenen Farben (RAL 3005, 3009 und 3011) und drei verschiedenen Mustern (vollflächig, Quer- und Längsstreifen) durchgeführt. Die Entscheidung welches Muster und welche Farbe für die geplanten Kreise eingesetzt werden, soll nicht sofort gefällt werden. Aus dem Betrieb sollen Erkenntnisse über die Eingliederung in die Umgebung, die Wirkung, die Beständigkeit etc. gewonnen werden.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(55) Einwendung B17c – Die rostroten Kreise stören das Dorfbild

Die rostroten Kreise stören das Dorfbild und irritieren die Verkehrsteilnehmer: Fussgänger wähnen sich darauf in falscher Sicherheit, ortsunkundige Autofahrer sind unsicher, ob sie die roten Flächen befahren dürfen. Dies führt zu unfallträchtigen Situationen.

Auf den Musterkreisen fällt auf, dass die Farbe glänzt. Ist sichergestellt, dass kein Sonnenlicht reflektiert und so die Verkehrsteilnehmer blendet? Rutschsicherheit? Auf die unschönen und irritierenden roten Kreise ist zu verzichten.

Erwägungen

Das Spektrum der möglichen Farben ist der VSS-Norm 640 214 – Entwurf des Strassenraums, Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen – zu entnehmen. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei schränkt das Spektrum ein indem die Farbe der Kreise ein Kontrast zur Farbe des Asphalts zu sein hat.

Im Rahmen des Bauprojekts wurde entschieden, dass im Bereich des Bahnhofplatzes auf die farbigen Kreise verzichtet wird, damit der Bahnhofplatz besser als eigenständiger Platz erkennbar ist. In der Weiterentwicklung des Gestaltungskonzepts wurde eine Bemusterung der Kreise in der Dorfstrasse mit drei verschiedenen Farben (RAL 3005, 3009 und 3011) und drei verschiedenen Mustern (vollflächig, Quer- und Längsstreifen) durchgeführt. Die Entscheidung welches Muster und welche Farbe für die geplanten Kreise eingesetzt werden, soll nicht sofort gefällt werden. Aus dem Betrieb sollen Erkenntnisse über die Eingliederung in die Umgebung, die Wirkung, die Beständigkeit etc. gewonnen werden.

Gemäss Art. 8.2 der VSS-Norm 640 214 – Entwurf des Strassenraums; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen – muss eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche die Anforderungswerte an die Griffbarkeit von Fahrbahnoberflächen erfüllen.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(56) Einwendung B20d – Anstrich mit Markierungsfarbe nicht nachhaltig

Der Anstrich mit Markierungsfarbe ist nicht nachhaltig. Durch die starke Nutzung wird das Erscheinungsbild bald nicht mehr befriedigend sein.

Erwägungen

Das Erscheinungsbild der Kreise wird sich mit den Jahren unweigerlich verändern. Durch die Sonneneinstrahlung wird die Farbe ein wenig verblassen und Gebrauchsspuren werden ersichtlich sein. Dies ist ein natürlicher Prozess und ist nicht zu verhindern. Dieser Prozess findet auch bei anderen Oberflächen wie Asphalt oder Natursteinen statt und wird nicht als störend wahrgenommen, sondern als lebendig.

Nach einer Lebenszeit von zehn bis 15 Jahren wird die Markierung erneuert werden müssen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(57) Einwendung M9a – Verkehrsberuhigungselemente mit räumlicher Wirkung

Die gemalten Punkte sind eine Lösung für eine Quartierstrasse, welche ohne bauliche Massnahmen in eine Begegnungszone umgewandelt wird. Für eine Strasse im Zentrum von Meilen aber kein adäquates Mittel. Es sollten zuerst Massnahmen ergriffen werden, welche eine räumliche Wirkung zeigen.

Erwägungen

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Aufgrund der geraden Linienführung der Dorfstrasse sind bauliche Massnahmen vorzusehen, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird.

Folgende Verkehrsberuhigungselemente sind möglich:

- Vertikalversatz
- Horizontalversatz
- Reduzierung des Fahrbereichs
- Farbliche Gestaltung

Bei Vertikalversätzen reduziert sich der Fahrkomfort für die Busse der VZO und Horizontalversätze hätten zur Folge, dass die Anzahl der Parkfelder sehr merklich reduziert werden müsste. Aus diesen Gründen wurde in der Begegnungszone Dorfstrasse die Reduzierung des Fahrbereichs und die farbliche Gestaltung als Verkehrsberuhigungsmassnahme gewählt. Die Reduzierung des Fahrbereichs ist ein Verkehrsberuhigungselement mit einer starken räumlichen Wirkung.

Die farbigen Kreise sind ein zusätzliches Element um die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h einzuhalten.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(58) Einwendung B18a – Sehr sanfte Änderung des Strassenraums

Der Strassenraum ist sehr sanft umzugestalten (z.B. pflanzen von Bäumen) mit Verlängerung des Abschnittes bis zum Coop.

Erwägungen

In der geplanten Begegnungszone werden Verkehrsberuhigungselemente sehr zurückhaltend eingesetzt. Auf Horizontal- und Vertikalversätze, die das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer stark verändert, wird vollends verzichtet. Der Strassenraum wird lediglich mit Bäumen flankiert mit Parkfeldern und farbigen Kreisen umgestaltet.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(59) Einwendung B15f – Strassenbreite 6.0 m

Die Begegnungszone ist in einer minimalen Breite von 6.0 m auszugestalten.

Erwägungen

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Aufgrund der geraden Linienführung der Dorfstrasse sind bauliche Massnahmen vorzusehen, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird.

Folgende Verkehrsberuhigungselemente sind möglich:

- Vertikalversatz
- Horizontalversatz
- Reduzierung des Fahrbereichs
- Farbliche Gestaltung

Bei Vertikalversätzen reduziert sich der Fahrkomfort für die Busse der VZO und Horizontalversätze hätten zur Folge, dass die Anzahl der Parkfelder sehr merklich reduziert werden müsste. Aus diesen Gründen wurde in der Begegnungszone Dorfstrasse die Reduzierung des Fahrbereichs und farbliche Gestaltung als Verkehrsberuhigungsmassnahme gewählt.

Die Durchfahrtsbreite wurde in der Breite festgelegt, dass ein Kreuzen von einem schweren Lastwagen, Bus oder Car mit einem Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h möglich ist. Gemäss der VSS-Norm 640 201 – Geometrische Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil aus dem Jahr 1992 ergibt sich folgende Strassenbreite.

Grundabmessungen Personenwagen:	1.80 m
Grundabmessungen schwere Lastwagen, Busse, Cars:	2.50 m
Bewegungsspielraum bei $v = 20$ km/h:	0.00 m
Sicherheitszuschläge Personenwagen: 2×0.20 m =	0.40 m
Sicherheitszuschläge schwere Lastwagen, Busse, Cars: 2×0.30 m =	0.60 m

Total: **5.30 m**

Im Bauprojekt wurde der Fahrbereich mit einer Breite von **5.40 m** festgelegt, weil die Grundabmessungen der Personenwagen und der schweren Lastwagen, Busse, Cars in der Zwischenzeit breiter wurden³.

Eine Verbreiterung der Durchfahrtsbreite von 5.40 m auf minimal 6.00 m hätte zur Folge, dass die signalisierte Geschwindigkeit von 20 km/h nicht eingehalten wird. Nach Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, müssten bei nicht Erreichung der angestrebten Ziele (signalisierte Geschwindigkeit) zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen ergriffen werden.

Beschluss: Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(60) Einwendung B22b – Fussgängerführung

Es besteht ein Widerspruch zwischen der Aussage, dass in der Begegnungszone Mischverkehr herrscht und die Fussgänger die ganze Fläche vortrittsberechtigt benutzen dürfen und sollen und den dennoch mittels gestürzter Randsteine klar gekennzeichneten Gehwegbereichen. Diese sind ausserdem an mehreren Stellen sehr schmal und tragen nichts zur Komfortverbesserung für die Fussgänger bei. Eine Verbreiterung dieser Bereiche ist zu prüfen.

Ausgerechnet im Bereich Bahnhofplatz, wo die meisten Fussgängerquerungen stattfinden, fehlt der gestürzte Randstein, der ja als Hilfe für sehbehinderte Menschen gedacht ist, und die als Fahrbahn gelesene Asphaltfläche dehnt sich weit aus. Hier sollte der Platz neu angedacht werden.

Erwägungen

Nach Art. 22b Abs. 1 – Signalisationsverordnung – kennzeichnet das Signal "Begegnungszonen" Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Aufgrund dieser Bestimmung ist es ein Widerspruch, dass im Projekt Begegnungszone Dorfstrasse ein Trennelement (gestürzter Randstein) zwischen dem Fussgängerbereich und dem Verkehrsbereich vorgesehen ist. Die Signalisationsverordnung berücksichtigt jedoch nicht das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) und die Verordnungen von Bund und Kanton sowie die ausführenden Normen.

Gemäss § 14 StrG sind die Bedürfnisse der Behinderten und Gebrechlichen angemessen zu berücksichtigen. Die VSS-Norm 640 075 – Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum – gilt für alle Verkehrsanlagen, auf denen Fussgängerverkehr zugelassen ist und die hindernisfrei bzw. behindertengerecht gebaut werden sollen. Gemäss Ziffer 15.1 sind auf verkehrsorientierten Strassen dem Fussgängerverkehr vorbehaltenen Flächen vorzusehen, sofern der Streckenabschnitt als Fussgänger Verbindung dient und kein von der Strasse unabhängig geführter Fussweg vorhanden ist. Gemäss Ziffer 18.2 müssen Trennelemente ohne Unterbruch mit dem weissen Stock, mit den Füßen und für den Blindenführhund eindeutig erkennbar und inter-

³ Die VSS-Norm 640 201 wurde am 30. September 2017 mit verbreiterten Grundabmessungen der Personenwagen und der schweren Lastwagen, Busse, Cars um je 5 cm neu publiziert. Die Strassenbreite wurde mit Hilfe dieser aktualisierten Norm festgelegt. Ein halbes Jahr nach der Publizierung wurde die Norm durch die VSS zurückgezogen.

pretierbar sein. Als Trennelemente sind Randsteine, Trennstreifen oder Abschränkungen einsetzbar. In der Dorfstrasse sind gestürzte Randsteine mit einem schrägen Absatz von 40 mm Höhe und einer Breite von 0.15 m vorgesehen, damit die Strasse von Rollstuhlfahrern gequert werden können. Auf der Bergseite ist der gestürzte Randstein im Bereich der Kirchgasse bis zum Bahnhof vorgesehen. Auf der Seeseite wird der gestürzte Randstein im gesamten Perimeter der Begegnungszone versetzt.

Beschluss: Einwendung wird berücksichtigt.
--

(61) Einwendung M9c – Platz Bahnhof/Gemeindehaus

Im Platz zwischen Bahnhof und Gemeindehaus sollte die Verbindung vom Bahnhof zum Dorfplatz gestärkt werden. Der Verkehrsteilnehmer muss merken, dass er über einen Dorfplatz fährt, bei dem der Fussgänger in der Hierarchie oben steht. Dies könnte beispielsweise durch fortsetzten der Baumreihe des Dorfplatzes auf der anderen Strassenseite erfolgen. Allenfalls wären Streifen quer zur Strasse, welche vom Bahnhof über den ganzen Platz bis zum Gemeindehaus gezogen würden, eine psychologisch sinnvollere Markierung. Da diese Linien die Hierarchie der Verkehrsteilnehmer aufzeigen.

Erwägungen

Das Konzept des Projekts Begegnungszone Dorfstrasse ist, dass nicht der Dorfplatz in die Dorfstrasse hineingezogen wird, sondern dass der Dorfplatz und der Bahnhofplatz als zwei unabhängige Plätze mit unterschiedlichen Funktionen wahrgenommen werden.

Im aufgelegten Vorprojekt war vorgesehen, dass der Abschluss des Dorfplatzes, der durch den Materialwechsel von den Natursteinen des Dorfplatzes zum Asphalt der Dorfstrasse erfolgt, beim heutigen Bestand beibehalten bleibt. Im Rahmen des Bauprojektes wurde entschieden, dass der Naturstein im Bereich der UBS und des Gemeindehauses um ca. 1.60 m auf die Fassadenkante des Gemeindehauses weitergezogen wird (vgl. Abbildung 8: Gestaltung Bahnhofplatz (Stand Bauprojekt). Mit dieser Massnahme wird das Konzept von zwei unabhängigen Plätzen verstärkt.



Abbildung 8: Gestaltung Bahnhofplatz (Stand Bauprojekt)

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(62) Einwendung B20a – Dorfplatz in Strassenraum erkennbar

Das Gestaltungskonzept wird von Anfang bis zum Schluss durchgezogen. Im Bereich des Gemeindehauses wirkt dies trennend mit der Konsequenz, dass hierarchisch der Dorfplatz in den Hintergrund tritt. Der Dorfplatz sollte sich bis in den Strassenraum manifestieren.

Erwägungen

Im aufgelegten Vorprojekt war vorgesehen, dass die farbigen Kreise von Anfang bis zum Schluss durchgezogen werden. Im Rahmen des Bauprojekts wurde entschieden, dass im Bereich des Bahnhofplatzes auf die farbigen Kreise verzichtet wird, damit der Bahnhofplatz besser als eigenständiger Platz erkennbar ist (vgl. Abbildung 8: Gestaltung Bahnhofplatz (Stand Bauprojekt)).

Der Bahnhofplatz dient in erster Linie dem Ziel-/Quellverkehr für die Nutzenden des Bahnhofes und in zweiter Linie dient er zum Verweilen. Der Dorfplatz dient in erster Linie zum Verweilen und zur Begegnung (Kaffee Glück, Wochenmarkt, Mittagspausen etc.). Da Bahnhofplatz und der Dorfplatz verschiedene Aufgaben zu erfüllen haben, unterscheidet sich auch das Gestaltungskonzept stark voneinander. Aus diesem Grund wird nun der Naturstein bis zur Fassadenkante des Gemeindehauses weitergezogen (vgl. Abbildung 8: Gestaltung Bahnhofplatz (Stand Bauprojekt)).

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(63) Einwendung B20b – Gestalterische Dominierung der Verbindung Bahnhof - Dorfplatz

Zwischen Gemeindehaus und Bahnhofzugang wird aufgeräumt, die Natursteine werden weitgehend entfernt. In Folge entsteht eine sehr grosse Asphaltfläche. Wie die Erfahrung zeigt, werden solche Flächen für das kurzfristige Parkieren sowie Anhalten und zum Wenden genutzt. Die Verbindung Bahnhof – Dorfplatz sollte gestalterisch dominieren und für Fussgänger sehr sicher sein, damit im Nachgang nicht Massnahmen wie die Platzierung farbiger Steiner oder Poller nötig werden.

Erwägungen

Im Bereich des Bahnhofplatzes sind sechs Kiss & Ride-Parkfelder für das Ein- und Ausladen vorgesehen. Gemäss Art. 22b Abs. 3 Signalisationsverordnung ist das Parkieren in der Begegnungszone nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Die Durchsetzung dieser Bestimmung obliegt der Gemeindepolizei. Den Fussgängern steht ein breiter Korridor zur Verfügung, damit sie vom Bahnhof sicher zum Dorfplatz gelangen.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(64) Einwendung B22c – Bahnhofplatz

Der Bereich Bahnhofplatz zerfällt in der Gestaltung in mehrere kleinlich anmutende Teilbereiche. Es soll geprüft werden, ob der Bahnhofplatz nicht übergeordnet die beiden Strassenseite Gemeindehaus/Bahnhofsgebäude verbinden kann, so dass der Dorfplatz bis zum Bahnhofszugang/Bahnhofsgebäude gelesen werden kann und dort der Fussgänger auch optisch bevorzugt wird. Ein anderer Bodenbelag und eine klare Baumordnung anstelle der jetzt projektierten diversen Baumgruppierungen und –themen wären zu prüfen.

Erwägungen

Das Gestaltungskonzept sieht vor, dass der Bahnhofplatz und der Dorfplatz als zwei unabhängige Plätze wahrgenommen werden. Deshalb sollen verschiedene Beläge eingesetzt werden (Dorfplatz: Naturstein; Bahnhofplatz: Asphalt ergänzt mit Natursteinband). Die bestehenden Baumgruppierungen werden beibehalten. Einzig die Baumreihe vor dem Aufnahmegebäude mit drei Plantanen wird um einen Baum ergänzt, welcher beim Bau des Bushofes weichen musste. Das heisst, der alte Bestand wird wiederhergestellt. Mit dem Verzicht auf die farbigen Kreise im Bereich des Bahnhofplatzes kann der Bahnhofplatz stärker als Platz wahrgenommen werden.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(65) Einwendung B22d – Position Brunnen unglücklich

Der Brunnen im Auftaktbereich Kirchgasse/Dorfstrasse liegt unglücklich und wirkt mehr als Hindernis im Gehwegbereich denn als Aufenthaltsort. Brunnen sind klassische Gestaltungsmittel für Platzsituationen und bieten Aufenthalts-, Verweil- und Spielmöglichkeiten. Diese sind an dem Ort und mit der Positionierung nicht gegeben. Eine prominente Positionierung eines Brunnens auf dem Bahnhofplatz wäre zu prüfen.

Erwägungen

Der geplante Brunnen wird bei Knoten Kirchgasse/Dorfstrasse neu auf der Ostseite bei der Apotheke positioniert, dadurch wirkt der Brunnen nicht als Hindernis im Gehwegbereich.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(66) Einwendung B35b – Gestaltung Knoten Kirchgasse/Dorfstrasse unglücklich

Um eine bessere Platzbildung zu schaffen, ist der geplante Brunnen in Richtung Apotheke zu verschieben und der Baumstandort ist zu überdenken (vgl. Plan).

Erwägungen

Der geplante Brunnen wird bei Knoten Kirchgasse/Dorfstrasse neu auf der Ostseite bei der Apotheke positioniert. Der Baum soll als Verstärkung des Eingangstors an der geplanten Position vor der Bäckerei bestehen bleiben.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(67) Einwendung B20g – Veloabstellplätze

Veloabstellplätze fehlen bzw. das Angebot ist nicht ausreichend.

Erwägungen

Das Abstellen von Velos ist grundsätzlich im Fussgängerbereich überall möglich, sofern die Verkehrsströme nicht beeinträchtigt werden.

Falls Widererwarten Probleme mit parkierten Velos in Eingangsbereichen oder vor Schaufenstern entstehen, können Anlehnbügel montiert werden.

Beschluss: Die Einwendung wird vorläufig nicht berücksichtigt.

(68) Einwendung B1d – Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept muss den Charakter der Begegnungszone unterstreichen und Sicherheit vermitteln, weil ältere Menschen und Kinder es schwerer haben, sich in der Platzatmosphäre zu orientieren und die Geschwindigkeit heranfahrender Fahrzeuge u.a. E-Bikes einzuschätzen.

Erwägungen

Die Strasse wird wie bis anhin mit Hängeleuchten ausgeleuchtet. Es werden LED-Leuchten der neuesten Generation eingesetzt. Die Beleuchtung wird nach den Vorgaben der Norm SN EN 13201 Strassenbeleuchtung und den ergänzenden Richtlinien der Schweizer Licht Gesellschaft auf die zukünftige Situation mit den geplanten Strassenbäumen konzipiert.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(69) Einwendung B1e – Weihnachtsbeleuchtung

Das Projekt müsste auch die Erweiterung der Weihnachtsbeleuchtung umfassen. Das bestehende Lichterband ist zu verbreitern um die Wirkung der Begegnungszone in der Advents- und Weihnachtszeit optisch zu unterstützen. Die Kosten sollen von den Stimmberechtigten im Rahmen der Projektkosten akzeptiert werden.

Erwägungen

Durch die Pflanzung der Bäume muss die heutige Weihnachtsbeleuchtung angepasst werden. Die daraus entstehenden Kosten sind durch die Gemeinde zu tragen. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden zusammen mit der Eigentümerin des HGM der Weihnachtsbeleuchtung, die nötigen Anpassungen geplant.

Die beantragte Verbreiterung des bestehenden Lichterbandes ist nicht Sache der Gemeinde Meilen, sondern des HGM.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(70) Einwendung B14a – Gestaltungswettbewerb/Studienauftrag

Bei einer Begegnungszone muss der gesamte Verkehrsraum so gestaltet werden, dass jeder Verkehrsteilnehmer sogleich erkennt, welches Verkehrsregime hier gilt. Dies ist beim vorliegenden Vorschlag nicht befriedigend gelungen. Es genügt nicht, einige Bäume zu pflanzen und die Baumscheiben mit Farbe zu markieren. Mit Farbe kann man den Verkehrsraum nicht gestalten, es braucht andere Elemente dazu. Das ist eben die hohe Kunst, eine Raumgestaltung zu finden, die für den Benutzer logisch und nachvollziehbar ist, ohne Schnickschnack und unmotivierter Möblierung. Aus diesem Grunde wäre es angezeigt, für diese Aufgabe einen Gestaltungswettbewerb oder besser noch einen Studienauftrag durchzuführen.

Erwägungen

Gemäss Art. 2a Abs. 3 Signalisationsverordnung sind mit einem Zonensignal die geltenden Rechte und Pflichten mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal angezeigt. Dies gilt auch für die Begegnungszone Dorfstrasse (vgl. Signalisationsplan 1:500, 28.3.2018).

Gemäss Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Trottoire im herkömmlichen Sinn sind in der Begegnungszone nicht zulässig. Die gesamte Verkehrsfläche dient den Fussgängern. Ebenfalls dient die gesamte Verkehrsfläche dem motorisierten Verkehr. Weil die Begegnungszone als gesamte Verkehrsfläche wahrgenommen wird, erkennt der Verkehrsteilnehmer sogleich, dass er sich in einer Begegnungszone befindet.

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Aufgrund der geraden Linienführung der Dorfstrasse sind bauliche Massnahmen vorzusehen, damit die Geschwindigkeit eingehalten wird.

Folgende Verkehrsberuhigungselemente sind möglich:

- Vertikalversatz
- Horizontalversatz
- Reduzierung des Fahrbereichs
- Farbliche Gestaltung

Bei Vertikalversätzen reduziert sich der Fahrkomfort für die Busse der VZO und Horizontalversätze hätten zur Folge, dass die Anzahl der Parkfelder sehr merklich reduziert werden müsste. Aus diesen Gründen wurde in der Begegnungszone Dorfstrasse die Reduzierung des Fahrbereichs und farbliche Gestaltung als Verkehrsberuhigungsmassnahme gewählt.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4 Diverses

(71) Einwendungen B8a, M8e – Verkehrsmodell

Es ist ein Modell der heutigen Verkehrssituation und der Auswirkungen dieser Massnahmen zu erstellen.

Erwägungen

Im Rahmen des Bauprojekts werden die Auswirkungen der Einführung der Begegnungszone auf die umliegenden Quartierstrassen mittels eines Verkehrsmodells aufgezeigt.

Das Fazit aus dem Bericht Auswirkungen Begegnungszone Dorfstrasse ist:
Mit Hilfe einer Nummernschilderhebung an verschiedenen Standorten konnte festgestellt werden, dass im Perimeter der geplanten Begegnungszone der Durchgangsverkehr lediglich 25 % des gesamten Verkehrs in der Begegnungszone ausmacht. Der Durchgangsverkehr ist heute relativ tief, weil die Dorfstrasse bereits heute nicht die schnellste Route ist. Die übrigen 75 % der heutigen Fahrten dienen dem Ziel-/Quellverkehr. Das heisst, rund 1'750 Fahrzeuge pro Tag fahren heute durch die Dorfstrasse ohne einen Halt einzulegen. Die übrigen 5'250 Fahrzeuge pro Tag verüben im Dorfzentrum eine Kommission, denn die gemessene Aufenthaltszeit im Dorfzentrum ist länger als die maximale Durchfahrtszeit.

Trotz der Einführung einer Begegnungszone auf Teilen der Dorfstrasse- und Bahnhofstrasse kann von einer geringen Verkehrsverlagerung ausgegangen werden. Die Dorfstrasse ist bereits heute nicht die schnellste Route, entsprechend sprechen andere Gründe für die Routenwahl, auf welche auch die Begegnungszone wenig Einfluss hat. Der grösste Teil der geringen Verlagerung von rund 400 Fahrzeugen erfolgt auf die Seestrasse. Rund 75 % verlagern sich auf die Seestrasse, die übrigen 25 % verlagern sich auf die Bruechstrasse.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(72) Einwendung B2e – Verkehrszählung

Die Verkehrszählung sollte wiederholt werden, weil sie schon drei Jahre alt ist und während den Sommerferien durchgeführt wurde (13. August – 28. August 2015). Sie ist nicht mehr repräsentativ.

Erwägungen

Die Sommerferien endeten im Jahr 2015 am 14. August. Das heisst, lediglich die ersten zwei Messtage fanden in den Sommerferien statt. Die Analyse der Verkehrszählung kann sehr detailliert aufgeschlüsselt werden, nämlich auf eine Stunde und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer wie Zweirad, PKW, Transporter, LWK und Lastzug.

Damit aktuelle Daten vorliegen werden im Winter 2018/19 wiederholt Verkehrszählungen durchgeführt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(73) Einwendung B2f – 3d-Modell

Es ist ein 3D-Modell zu bauen, damit sich die Bürger von Meilen ein besseres Bild vom Projekt machen können.

Erwägungen

Bestandteil des aufgelegten Vorprojekts waren Visualisierungen an fünf verschiedenen Standorten. Diese Visualisierungen werden in den weiteren Projektphasen verfeinert und angepasst. Der Blickpunkt kann in Visualisierungen so gewählt werden, dass der Betrachter in den Raum versetzt wird.

Ein 3D-Modell eignet sich bei einem Hochbauprojekt, damit die räumliche Wirkung der Baute innerhalb des Quartiers beurteilt werden kann. Die Massnahmen eines Strassenbauprojekts können besser in einer Visualisierung dargestellt werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(74) Einwendung B31c – Verschiedene Geschwindigkeitsregime verwirren

Hat jede Strasse eine andere Geschwindigkeitslimite ist dies stossend und verwirrend- 30 km/h sollte nebst 50 km/h die Limite in Meilen sein. Wird aufmerksam mit 30 km/h gefahren ist der Bremsweg bei kurzen fünf Meter, bei 20 km/h ist dieser vier Meter, also nur 1 Meter weniger. Fahrer neigen zur Abnahme der Konzentration bei sehr tiefen Limiten.

Erwägungen

In der Gemeinde Meilen wurden bisher erfolgreich die drei Begegnungszonen Im Tobel, Kirchgasse und Auf der Hürnen umgesetzt. Das heisst, auf den Kommunalstrassen gelten bereits die drei Geschwindigkeitslimiten 20 km/h, 30 km/h und 50 km/h. Veränderungen der Geschwindigkeitslimiten erfolgen entweder von 50 km/h auf 30 km/h oder von 50 km/h auf 20 km/h, damit die Verkehrsteilnehmer verwirrt werden.

Der Anhalteweg ist die Summe von Reaktionsweg und Bremsweg. Bei Geschwindigkeit 30 km/h beträgt der Anhalteweg mit einer Reaktionszeit von 1,5 Sekunden rund 15 m und bei Geschwindigkeit 20km/h beträgt der Anhalteweg bei gleicher Reaktionszeit 8 m (Quelle: Bremswegrechner bfu). In der Begegnungszone wird die Verkehrssicherheit im Vergleich zur Tempo-30-Zone nochmals erheblich verbessert.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(75) Einwendung M12a – Kostenschätzung

Eine grobe Kostenschätzung fehlt, damit der Nutzen der geplanten Massnahmen beurteilt werden können.

Erwägungen

Bei der Auflage nach Strassengesetz (§ 13 und § 16) ist ein Bewilligungsverfahren analog dem Baubewilligungsverfahren im Hochbau angezeigt, in welchem die Bevölkerung (§ 13) und die betroffenen Parteien (§ 16) zum Projekt Einwendungen resp. Einsprachen einreichen können. Hierbei geht es ausschliesslich um die Beurteilung des Projektes und nicht der Kosten. Im Rahmen der Abstimmung zum Kredit kann sich der Souverän zu den Kosten des Projekts äussern.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(76) Einwendung M18a – Koordination mit SBB

Die Zugänge vom Bahnhof SBB zur Bushaltestelle müssen in Koordination mit der SBB Teil des Projekts Begegnungszone sein.

Erwägungen

Ein erheblicher Teil des Bahnhofplatzes befindet sich im Eigentum der SBB. Die Erarbeitung des Projekts erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der SBB.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(77) Einwendung M25a – Ungünstiger Zeitpunkt

Die Umgestaltung der Dorfstrasse zum jetzigen Zeitpunkt ist ungünstig. Demnächst wird ein Grossprojekt in der Beugen realisiert, was ein starkes zusätzliches Verkehrsaufkommen generieren wird (Baustellenverkehr). Wenn die Dorfstrasse redimensioniert wird, kann ein Rückstau bis zu Kreuzung Dorf-/Bergstrasse entstehen und dann ist das Verkehrschaos vorprogrammiert. Der Baustart sollte mindestens bis zur Fertigstellung der Beugenarealüberbauung zurückgestellt werden.

Erwägungen

Die Strassen sind gemäss VSS-Norm 640 904 in die fünf Zustandsklassen gut, mittel, ausreichend, kritisch und schlecht eingeteilt. Der Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse der Dorfstrasse ist im Werterhaltungskonzept Strassen gemäss dem Schadenkatalog der VSS-Norm 640 925b im Jahr 2017 in der Kategorie "schlecht" beurteilt worden. Die Erneuerung des Oberbaus ist deshalb kurzfristig zu realisieren. Das Projekt wird aufgrund des schlechten Zustandes der Dorfstrasse nicht zurückgestellt.

Während der Bauzeit der Begegnungszone wird ein Einbahnsystem angewendet um Rückstauungen zu vermeiden.

Da der Umsetzungszeitpunkt der Beugenarealüberbauung derzeit unklar ist, ist die Einwendung obsolet.

Beschluss: Die Einwendung ist obsolet.

(78) Einwendung B19a – Souverän Gegenvorschlag zur Abstimmung vorlegen

Für die Abstimmung zur Begegnungszone ist dem Souverän ein Gegenvorschlag mit einem verbesserten Projekt mit Tempo 50 vorzulegen. Sämtliche nötigen Zahlen (Verkehrszahlen) und Fakten sind darzulegen.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss Kap. 3.6 ist die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Einkaufsstrasse aufzuwerten und als öffentlicher Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Der Strassenraum soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

Die Festsetzung ist behördenverbindlich, deshalb ist dem Souverän ein Projekt mit einer Begegnungszone zu unterbreiten. Ein Gegenvorschlag mit Tempo 50 kann dem Souverän nicht vorgelegt werden.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(79) Einwendung B35c – Zusätzliche Bushaltestelle an Knoten Kirchgasse

Beim Knoten Kirchgasse/Dorfstrasse ist eine Kap-Haltestelle vorzusehen, denn gegenüber der Situation vor der Erstellung des Bushofes sind weitere Wege zurückzulegen, insbesondere gehbehinderte Menschen.

Erwägungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1 VbÖV gilt der Grundsatz, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benutzen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können.

Gemäss der Empfehlung «Hindernisfreie Bushaltestellen» des Amts für Verkehr des Kantons Zürich ist die Haltekantenhöhe der Haltestelle mit 22 cm auf der gesamten Haltekantenlänge auszuführen. Da die Buslinie 921 mit Gelenkbussen mit einer Länge von 18 m unterwegs ist, müsste beim Knoten Kirchgasse/Dorfstrasse Raum für eine mindestens 25 m lange Bushaltestelle inkl. den beiden Rampen vorhanden sein. Da dieser Platz nicht vorhanden ist, ist die Massnahme nicht zu realisieren.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(80) Einwendung B35I – Christbaum wieder auf Bahnhofplatz

Der Christbaum ist wieder auf dem Bahnhofplatz zu platzieren, damit viel mehr Begegnungen mit ihm möglich sind.

Erwägungen

Der Bahnhofplatz dient in erster Linie dem Ziel-/Quellverkehr für die Nutzenden des Bahnhofes und in zweiter Linie dient er zum Verweilen. Dies wird auch nach der Umgestaltung und der gestalterischen Aufwertung des Bahnhofplatzes so sein. Der

Dorfplatz dient in erster Linie zum Verweilen und zur Begegnung von Menschen. Diese Begegnungen können während der Advents- und Weihnachtszeit vor dem Christbaum auf dem Dorfplatz ungestört vom rollenden Verkehr geschehen. Auch wenn der Christbaum durch die vorgenommene Verschiebung vom Bahnhofplatz auf den Dorfplatz von weniger Personen wahrgenommen wird, wird er nun intensiver wahrgenommen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3 Flankierende Massnahmen

3.1 Allgemeines

(1) Frage B9a – Ausweichrouten

Durch die Einrichtung der Begegnungszone wird die Durchfahrt in der Dorfstrasse erschwert. Welche Ausweichrouten wählt der durchfahrende Automobilist zur Umfahrung der neuen Begegnungszone Dorfstrasse sowie der beiden Lichtsignalanlagen Bergstrasse und Fähre an der Seestrasse?

Erwägungen

Im Rahmen des Bauprojekts wurde durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, ein Bericht über die Auswirkungen der Begegnungszone Dorfstrasse erarbeitet. Mit Hilfe einer Nummernschilderhebung an verschiedenen Standorten konnte festgestellt werden, dass im Perimeter der geplanten Begegnungszone der Durchgangsverkehr lediglich 25 % des gesamten Verkehrs in der Begegnungszone ausmacht. Der Durchgangsverkehr ist heute relativ tief, weil die Dorfstrasse bereits heute nicht die schnellste Route ist. Die übrigen 75 % der heutigen Fahrten dienen dem Ziel-/Quellverkehr. Das heisst, rund 1'750 Fahrzeuge pro Tag fahren heute durch die Dorfstrasse ohne einen Halt einzulegen. Die übrigen 5'250 Fahrzeuge pro Tag verüben im Dorfzentrum eine Kommission, denn die gemessene Aufenthaltszeit im Dorfzentrum ist länger als die maximale Durchfahrtszeit.

Trotz der Einführung einer Begegnungszone auf Teilen der Dorf- und Bahnhofstrasse kann von einer geringen Verkehrsverlagerung ausgegangen werden. Die Dorfstrasse ist bereits heute nicht die schnellste Route, entsprechend sprechen andere Gründe für die Routenwahl, auf welche auch die Begegnungszone wenig Einfluss hat. Der grösste Teil der geringen Verlagerung von rund 400 Fahrzeugen erfolgt auf die Seestrasse. Rund 75 % verlagern sich auf die Seestrasse, die übrigen 25 % verlagern sich auf die Bruechstrasse.

Beschluss: Da als Frage formuliert, kann keine Entscheidung gefällt werden. Bearbeitung ist nicht möglich.

(2) Einwendung B7b – Zufahrt Kirchgasse

Die Zufahrt in die Kirchgasse ist zu verbieten oder sehr stark zu minimieren (Zufahrt nur noch für Anwohnende möglich), damit eine echte Begegnungszone/Flaniermeile geschaffen wird

Erwägungen

Durch die Schaffung der Begegnungszone Dorf-/Bahnhofstrasse erfolgt ein Zusammenschluss mit der Begegnungszone Kirchgasse zu einer Begegnungszone im Dorfzentrum. Mit der vorgeschlagenen Massnahme würde die Begegnungszone Kirchgasse gemäss Art. 22c Signalisationsverordnung zur Fussgängerzone. Dies würde zu drei verschiedenen Zonen (Tempo 50, Begegnungszone und Fussgängerzone) im Dorfzentrum führen, was die Verkehrsteilnehmer aller Voraussicht nach verunsichern würde und sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(3) Einwendung B6b – Rosengartenstrasse Tempo-30-Zone

Zusätzlich zum Abschnitt Bergstrasse bis Eingang Begegnungszone der Dorfstrasse ist auch die Rosengartenstrasse in eine Tempo-30-Zone umzusignalisieren.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss dem Verkehrsplan 1 ist die Rosengartenstrasse in zwei Abschnitte aufgeteilt. Der Abschnitt Dorfstrasse bis zur Liegenschaft Dorfstrasse 122 ist als Quartierverbindungsstrasse klassiert. Der Abschnitt Liegenschaft Dorfstrasse 122 bis Seestrasse ist als Haupteerschliessungsstrasse klassiert.

Gemäss Art. 22a Signalisationsverordnung kennzeichnet das Signal "Tempo-30-Zone" Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Rosengartenstrasse ist eine verkehrsorientierte Strasse und keine siedlungsorientierte Strasse, deshalb ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit hier nicht angezeigt. Zudem kann eine einzelne Strasse nicht in eine Tempo-30-Zone umsignalisiert werden. Eine Tempo-30-Zone muss im Minimum zwei Strassenabschnitte umfassen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(4) Einwendung B14c – Einfahrt Seestrasse in Rosengartenstrasse

Es ist ein altes Postulat und wurde in der Gemeindeversammlung auch schon abgelehnt, dass die Rosengartenstrasse und somit das Parkhaus der Migros vom See her zugänglich gemacht werden. Mit der Neugestaltung der Dorfstrasse erhält dieser Wunsch aber wieder Aktualität. Es erstaunt, dass dies nicht thematisiert wurde. Man stelle sich vor, welchen Weg ein Besucher der Migros von Feldmeilen herkommend wählt. Er wird mit Sicherheit über die Dorfstrasse (Begegnungszone) fahren. Dies ist aber nicht erwünscht. Aus diesem Grund müsste der alte Wunsch einer Verbindung vom See her in die Rosengartenstrasse wieder erwogen werden.

Erwägungen

Der Kredit über Fr. 845'000.– betreffend Neugestaltung des Knotens Rosengarten-/Seestrasse mit Einfahrt von der Seestrasse in die Rosengartenstrasse wurde am 29. November 2009 durch die Stimmbewölkerung bewilligt. Einsprecher haben den Projektfestsetzungsbeschluss durch den Gemeinderat vom 5. Oktober 2010 nicht akzeptiert und Rekurs an das Statthalteramt Meilen erhoben. Mit Verfügung vom 6. Mai 2011 durch den Statthalter des Bezirks Meilen wurden die Rekurse der Rekurrenten gutgeheissen. Einer der Gründe für den Entscheid war, dass mit der neuen Zufahrt ab der Seestrasse in die Rosengartenstrasse überkommunale Interessen verletzt würden, indem während den Spitzenstunden ein Rückstau auf der Seestrasse zu erwarten sei und damit der Durchgangsverkehr beeinträchtigt würde. Dieser Entscheid wurde vom Gemeinderat akzeptiert und das Projekt wurde eingestellt.

In der Zwischenzeit demonitierte die Migros die Schranken bei der Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage der Filiale an der Rosengartenstrasse 10. Es wäre lohnenswert zu prüfen, ob diese Massnahme eine positive Auswirkung auf die Staubildung in der Seestrasse hat.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(5) Einwendung B15g – zusätzlicher Fussgängerstreifen Seestrasse

Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen auf der Seestrasse im Abschnitt Strandbad bis Rosengartenstrasse ist zu prüfen, da mit mehr Verkehr zu rechnen ist.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse, dennoch wird sie behandelt.

Auf Kantonsstrassen ist ein Fussgängerstreifen mit einer Fussgängerschutzinsel zu realisieren. Hierfür müsste die Seestrasse örtlich aufgeweitet werden, was zu einem vergrösserten Platzbedarf der Seestrasse in diesem Bereich führen würde. Da der erforderliche Platzbedarf auf der Strassenparzelle nicht vorhanden ist, müsste Land von Privaten in Anspruch genommen resp. erworben werden. Dieser Umstand führt dazu, dass mit Kosten von minimal Fr. 300'000.– für die Erstellung der Fussgängerschutzinsel zu rechnen ist. Diese sind vollumfänglich von der Gemeinde Meilen zu tragen, da kein regionaler oder kantonaler Fuss- und Wanderweg in diesem Bereich die Seestrasse quert. Da sich auf der Seeseite des Abschnitts Strandbad bis Rosengartenstrasse nur wenige Wohnbauten befinden, sind die hohen Kosten im Vergleich zum Nutzen derzeit unverhältnismässig.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
--

(6) Einwendung M26c – Flächendeckende Einführung Tempo-30-Zonen in Quartierstrasse

Der Zeitpunkt ist reif über die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen auf den Quartierstrassen nachzudenken. Quartierstrasse mit VZO-Busverkehr können evtl. davon ausgenommen werden.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse, dennoch wird sie behandelt.

Mit Schreiben vom 28. September 2007 wurde die Initiative mit folgendem Wortlaut eingereicht:

«Der Gemeinderat wird beauftragt, ein Projekt für die Einführung von Tempo-30-Zonen auf kommunalen Strassen, in allen Wohnquartieren und mit einem entsprechenden Kreditbegehren zu erstellen und der Gemeindeversammlung vorzulegen.»

Aus der Weisung zur Gemeindeversammlung vom 10. Dezember 2007 ist zu entnehmen, dass der Gemeinderat sich nicht grundsätzlich gegen die Einführung von Tempo 30-Regimes stellt. Er erachtet jedoch die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen als nicht vereinbar mit dem Ziel der Kanalisierung des Verkehrs. Der Gemeinderat beantragte die Initiative abzulehnen, weil die Initiative die absolute Absicht alle Kommunalstrasse als Tempo-30-Zone zu signalisieren und die angestrebte differenzierte und massgeschneiderte Betrachtungsweise verunmöglichte. Denn an der gleichen Gemeindeversammlung wurde der Verkehrsrichtplan mit grossem Mehr festgesetzt. Dieser bildete die Grundlage für das Ergreifen von baulichen Massnahmen und/oder polizeilichen Massnahmen zwecks Durchsetzung der vorgesehenen Verkehrsströme und zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der Gemeinderat sah vor, einen Masterplan Verkehr zu entwerfen.

Die Initiative wurde durch die Gemeindeversammlung mit 458 Nein-Stimmen und 205 Ja-Stimmen mehrheitlich abgelehnt.

Am 8. Juni 2008 wurde ein Rahmenkredit von Fr. 1'400'000.– für die Umsetzung des Masterplan Verkehrs mit baulichen und polizeilichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen bewilligt. In der Zwischenzeit wurden fünf Tempo-30-Zonen (Teien, Ländisch, Bruech, In der Au und Dollikon) und zwei Begegnungszonen (Im Tobel und Auf der Hürnen) realisiert.

Die Ausgangslage hat sich seit 2007 nicht verändert, dass der Wille des Volkes umgestossen wird, deshalb wird die Einwendung nicht berücksichtigt.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(7) Einwendungen M14c, B26b – Öffnung Alte Bergstrasse

Die Alte Bergstrasse ist in Fahrtrichtung Seestrasse für den gesamten Verkehr (evtl. nur LKW) zu öffnen, damit der zusätzliche Verkehr aus dem Projekt Beugen nicht durch die Begegnungszone fährt.

Erwägungen

Die Öffnung der Alten Bergstrasse mit Abbiegemöglichkeit in Fahrtrichtung Zürich ist eine mögliche flankierende Massnahme, damit der Verkehr aus dem Gewerbe-/Dienstleistungszentrum Beugen nicht durch die Begegnungszone fährt.

Das Projekt Neubau Gewerbe-/ Dienstleistungszentrum verfügt zum jetzigen Zeitpunkt nicht über eine rechtskräftige Baubewilligung, deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt nicht definiert wie die Ein- und Ausfahrt des Beugenareals organisiert ist. Da es sich um ein laufendes Verfahren handelt, kann keine Aussage zur Haltung des Gemeinderats bekannt gemacht werden.

Beschluss: Die Einwendung kann aufgrund eines laufenden Verfahrens nicht bearbeitet werden.

3.2 Dorfstrasse

(8) Einwendungen B1b, B6b, B8f, M22a – Tempo-30-Zone Bergstrasse bis Eingang Begegnungszone

Der Abschnitt Bergstrasse bis Eingang Begegnungszone der Dorfstrasse ist als Tempo-30-Zone auszugestalten, damit der Durchgangsverkehr deutlich reduziert werden kann und die Sicherheit der Fussgänger erhöht wird.

Erwägungen

Durch den vorhandenen Bahndamm, befinden sich im Bereich der Personenunterführung Pfannenstielstrasse bis Bergstrasse der Dorfstrasse, lediglich auf der Seeseite Wohn- und Geschäftsbauten. Durch diese Gegebenheit hat die Dorfstrasse in diesem Bereich einen starken verkehrsorientierten Charakter.

Der Polizei- und Verkehrsausschuss ist der Ansicht, dass drei verschiedene Temporegime (20 km/h, 30 km/h und 50 km/h) auf der Dorfstrasse in sehr kurzer Abfolge zu Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer führen wird und somit die Verkehrssicherheit verschlechtert wird. Zudem kann eine einzelne Strasse nicht in eine Tempo-30-Zone umsignalisiert werden. Eine Tempo-30-Zone muss im Minimum zwei Strassenabschnitte umfassen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(9) Einwendung B21c – Tempo-30-Zone bis Coop

Sofern die Begegnungszone nicht bis zur Rosengartenstrasse oder Coop verlängert wird, ist in diesem Bereich eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Erwägungen

Der Polizei- und Verkehrsausschuss ist der Ansicht, dass drei verschiedene Temporegime (20 km/h, 30 km/h und 50 km/h) auf der Dorfstrasse in sehr kurzer Abfolge zu Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer führen wird und somit die Verkehrssicherheit verschlechtert wird. Zudem kann eine einzelne Strasse nicht in eine Tempo-30-Zone umsignalisiert werden. Eine Tempo-30-Zone muss im Minimum zwei Strassenabschnitte umfassen.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(10) Einwendung B13g – Parkfelder Dorfstrasse im Abschnitt Coop bis Bergstrasse

Die Parkfelder entlang der Dorfstrasse im Abschnitt Coop bis Bergstrasse sind alle seeseitig zu markieren, damit der Verkehrsfluss besser funktioniert.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse, dennoch wird sie behandelt.

Bei der Liegenschaft Dorfstrasse 182 beträgt die gemessene Geschwindigkeit in Fahrtrichtung Bahnhof 50 km/h (v85) und in Fahrtrichtung Bergstrasse 54 km/h (v85). Durch die vorgeschlagene Massnahme würde die Fahrbahnbreite der Dorfstrasse im Abschnitt Coop bis Bergstrasse, im welchen beidseitig Parkfelder angeordnet sind, von rund 6.00 m auf rund 7.00 m verbreitert. Diese Massnahme hätte zur Konsequenz, dass sich die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs erhöhen würde. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gewünscht.

Bei einer späteren Sanierung des Abschnitts Coop bis Bergstrasse der Dorfstrasse ist die Anordnung der Parkfelder zu überdenken.

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(11) Einwendung B29c – Velowege/Velostreifen auf Dorfstrasse/Alte Bergstrasse

Velowege oder zumindest Velostreifen auf der Dorfstrasse und der Alten Bergstrasse sind zu prüfen.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse, dennoch wird sie behandelt.

Gemäss dem regionalen Richtplan dient die Achse Alte Landstrasse/Bahnweg als Zweiradverbindung von Obermeilen nach Dorfmeilen. Mit dem vorgeschlagenen Veloweg oder Velostreifen würde eine zweite Verbindung geschaffen werden.

Radwege eignen sich insbesondere für längere Strecken, namentlich ausserorts. Radstreifen, sogenannte Kernfahrbahnen, sind für Innerortsstrassen mit Tempo 50 geeignet.

Gemäss der VSS-Norm 640 212 – Entwurf des Strassenraums, Gestaltungselemente – ist eine Gesamtbreite von 7.50 – 8.50 m erforderlich, damit eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen bewerkstelligt werden kann. Im Abschnitt Bergstrasse bis Personenunterführung Pfannenstielstrasse könnte die vorgeschlagene Massnahme umgesetzt werden, wenn auf das bergseitige Trottoir und auf 14 Längsparkfelder im Abschnitt Bushaltestelle Beugen bis zur Personenunterführung bei der Liegenschaft Dorfstrasse 182 verzichtet wird.

Die Massnahme ist kostenintensiv und hat grössere Konsequenzen für den ruhenden Verkehr. Die vorgeschlagene Massnahme kann nicht im Rahmen dieses Berichts abschliessend beurteilt werden, sondern soll bei einer anstehenden Sanierung im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzept geprüft werden.



Abbildung 9: Plan Prüfung Velostreifen

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(12) Einwendung B29d – Abfalleimer entlang Dorfstrasse

Ausstattung der Dorfstrasse zwischen Coop und Bushaltestelle Beugen mit Abfalleimern, insbesondere an der Haltestelle Beugen.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse, dennoch wird sie behandelt.

Gemäss Art. 22 Abs.1 – BehiG – müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten des BehiG behindertengerecht sein. Das BehiG trat am 1. Januar 2004 in Kraft; demnach sind die Massnahmen bis 31. Dezember 2023 umzusetzen.

Da die Bushaltestellen Beugen die Anforderungen des BehiG noch nicht erfüllen, sind diese bis zum erwähnten Zeitpunkt umzubauen. Im Rahmen von diesem Projekt werden die Haltestellen Beugen mit Abfalleimern ausgerüstet.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(13) Einwendung B29e – Schallschutzmassnahmen

Ergänzung der Haltestelle Beugen mit Schallschutzmassnahmen gegen die angrenzenden Häuser, insbesondere Dorfstrasse 202 und 206.

Erwägungen

Die vorgeschlagene Massnahme hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse.

Eine Überprüfung der Emissionswerte hat ausserhalb des Projekts Dorfstrasse zu erfolgen.

Beschluss: Keine Antwort möglich.

3.3 Bruechstrasse

(14) Einwendungen B24b – Schutz Wohnzone Bruechstrasse

Dem Schutz der Wohnzone Bruechstrasse muss zwingend, mit gegebenenfalls festinstallierten Geschwindigkeitskontrollen, Rechnung getragen werden.

Erwägungen

Die Polizei der Gemeinden Meilen-Herrliberg-Erlenbach verfügt über ein mobiles Geschwindigkeitsmessgerät, das intensiv an verschiedenen Standorten in den drei Gemeinden Meilen, Herrliberg und Erlenbach eingesetzt wird. In der Bruechstrasse werden regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, wobei die fehlhaften Fahrzeuglenker gebüsst oder verzeigt werden.

Die Anschaffung eines festinstallierten Messgerätes ist derzeit in Meilen nicht geplant.

Beschluss: Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

(15) Einwendungen B1c, M17a, M26b – Ausdehnung Tempo-30-Zone bis Kühgasse.

Ausdehnung der Tempo-30-Zone Bruechstrasse um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse. Ein Fahrverbot für schwere Lastwagen ist zu prüfen. Damit kann erreicht werden, dass der Durchgangsverkehr von der Dorfstrasse auf die Seestrasse geleitet wird und naheliegende Ausweichrouten spürbar unattraktiver werden.

Erwägungen

Trotz der geringen Verlagerung von rund 100 Fahrzeugen am Tag von der Dorfstrasse auf die Bruechstrasse gemäss dem Bericht Auswirkungen Begegnungszone Dorfstrasse durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, soll nach Realisierung der Begegnungszone Dorfstrasse in einem separaten Projekt die Tempo-30-Zone Bruechstrasse um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse ausgedehnt werden. Die dafür nötigen Mittel werden in die Investitionsplanung aufgenommen.

Um die Lärmemissionen im Wohnquartier Bruechstrasse zu reduzieren, wird bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich für den Abschnitt Pfannenstiel- bis Bergstrasse ein Lastwagenfahrverbot exklusive Zubringerdienst beantragt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(16) Einwendung B24c, B31a– Lastwagenverbot/Zubringerdienst

Die Tempo-30-Zone der Bruechstrasse muss zwingend mit einem Lastwagenverbot (Zubringerdienst) belegt werden. Dies um die Bruechstrasse als Ausweichroute (100 % Wohngebiet und Schulwege Obermeilen und Allmend) zu unterbinden. Wenn möglich, sollte generell nur Zubringerdienst erlaubt sein.

Erwägungen

Um die Lärmemissionen im Wohnquartier Bruechstrasse zu reduzieren, wird bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich für den Abschnitt Pfannenstiel- bis Bergstrasse ein Lastwagenfahrverbot exklusive Zubringerdienst beantragt.

Beschluss: Einwendung wird berücksichtigt.

(17) Einwendung B9b, B28b – Flankierende Massnahme

Gleichzeitig mit dem Projekt Begegnungszone Dorfstrasse sind entsprechende flankierende Massnahmen für die Bruechstrasse umzusetzen.

Erwägungen

Trotz der relativ geringen erwarteten Verlagerung von rund 100 Fahrzeugen am Tag von der Dorfstrasse auf die Bruechstrasse gemäss dem Bericht Auswirkungen Begegnungszone Dorfstrasse durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, soll in einem separaten Projekt die Tempo-30-Zone Bruechstrasse um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse ausgedehnt werden. Die dafür nötigen Mittel werden in die Investitionsplanung aufgenommen.

Um die Lärmemissionen im Wohnquartier Bruechstrasse zu reduzieren, wird bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich für den Abschnitt Pfannen-

nenstiel- bis Bergstrasse ein Lastwagenfahrverbot *exklusive Zubringerdienst* beantragt.

Beschluss: Einwendung wird berücksichtigt.

(18) Einwendung M14b – Umgestaltung in Begegnungszone

Die Bruechstrasse ist im Abschnitt Burg- bis Bergstrasse in eine Begegnungszone (Tempo 20) umzugestalten. Es ist zu prüfen, ob ein Durchfahrtsverbot zu signalisieren ist.

Erwägungen

Am 5. Dezember 2017 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Gemeindeversammlung festgesetzt. Gemäss dem Verkehrsplan 1 ist die Bruechstrasse in zwei Abschnitte aufgeteilt. Der Abschnitt Burgstrasse bis Kühgasse ist als Haupterschliessungsstrasse klassiert. Der Abschnitt Kühgasse bis Bergstrasse ist als Quartierverbindungsstrasse klassiert. Die Gesamtlänge beträgt rund 1'100 m.

Im Bereich des Abschnitts Burgstrasse bis Kühgasse befindet sich das Feuerwehrgebäude, in welchem zudem der Rettungsdienst des Spitals Männedorf einquartiert ist. Die Anlieferung des Industrieareals nördlich des Bahnhofes mit der Midor AG als Hauptnutzerin, erfolgt über diesen Abschnitt der Bruechstrasse. Der Abschnitt Burgstrasse bis Kühgasse ist aufgrund der erwähnten Klassierung und Nutzung als verkehrsorientierte Strasse zu bezeichnen.

Gemäss der nachfolgenden Tabelle: Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen aus dem Merkblatt 2017/01 – Begegnungszonen der SVI –, sprechen verkehrsorientierte Strasse eher gegen eine Einrichtung einer Begegnungszone.

Falls die Bruechstrasse wie vorgeschlagen auf der gesamten Länge als Begegnungszone signalisiert wird, würde die Durchfahrtszeit bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h rund 200 Sekunden (3 min 20 s) dauern. Eine gesetzliche Beschränkung bezüglich der Ausdehnung ist nicht festgeschrieben, jedoch verliert die Begegnungszone bei zu grosser Ausdehnung ihre Wirkung und die Akzeptanz. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit kann nicht mehr eingehalten werden.

Weiter ist das Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel als sehr gering einzustufen.

Gesamthaft kann gesagt werden, dass in der Bruechstrasse die Kriterien für eine Begegnungszone in Wohnbereichen nicht erfüllt sind, deshalb kann die Einwendung nicht berücksichtigt werden.

Kriterium	Spricht eher für eine Begegnungszone	Spricht eher gegen eine Begegnungszone
Fussgänger	Mittlerer bis hoher Kinderanteil; erhöhtes Auftreten von Schutzbedürftigen (a) Bedürfnis nach Aufenthalt, Spiel und Sport im Strassenraum Anwohner, die sich für «ihre» Strasse einsetzen	Kleines Auftreten von Schutzbedürftigen Geringes Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel im Strassenraum Genügend in der Nähe liegende und attraktive Aufenthaltsflächen (Grünflächen, Spielplätze, Plätze mit Hartbelag für Ballspiel und für Bewegung mit Velo und fahrzeugähnlichen Geräten) Stark saisonales Bedürfnis (z.B. Schwimmbadzugang von Mai bis September) und übrige Zeit kaum Fussverkehr. (b)
Verkehrsaufkommen	Siedlungsorientierte Strasse Geringes Verkehrsaufkommen MIV (max. ca. 1'000 DTV, bzw. 150 Fz in der Spitzenstunde) Ausschliesslich Anwohnerverkehr (c), kaum Durchgangsverkehr Geringer LKW Anteil Keine regelmässigen nennenswerten LKW-Manöver im gemeinsam mit Fussgängern genutzten Strassenraum tagsüber	Deutlich verkehrsorientierte Strasse Erhöhter Anteil an Durchgangsverkehr Mittlerer bis hoher LKW-Anteil LKW-Manöver
Parkierung	Geringer Parkierungsdruck – wenig Suchverkehr – wenig Parkmanöver Parkierung lässt sich so anordnen, dass genügend grosse Zwischenbereiche für Aufenthalt und Spiel frei bleiben (mindestens 25 bis 30 m)	Hoher Parkierungsdruck, beidseits der Strasse lückenlos Parkplätze (d) Keine Möglichkeit zur Neuorganisation der Parkierung und Bereitstellung von Spielraum zwischen den Parkplätzen
ÖV	Kein oder nicht sehr intensiver ÖV (Schulbus oder kleiner Quartierbus)	Buslinie mit mehr als ein bis zwei Kursen pro Stunde
Strassenraum	Enge Verhältnisse Die Strasse unterscheidet sich vom Erscheinungsbild deutlich von der angrenzenden Tempo-30 oder Tempo-50-Strasse (f)	(Zu) Grosse Ausdehnung der vorgesehenen Begegnungszone (e)

Abbildung 10: Kriterien für und gegen Begegnungszonen in Wohnbereichen (Quelle: SVI-Merkblatt 2017/01)

Beschluss: Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

(19) Einwendung M6a, B24b – Auswirkungen Bruechstrasse

Das vorliegende Projekt der Dorfstrasse torpediert nun aber die Verkehrsberuhigung Bruechstrasse. Es ist an der Bruechstrasse ein zusätzlicher Mehrverkehr von 30 – 50 % zu erwarten.

Erwägungen

Im Rahmen des Bauprojekts wurde durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, ein Bericht über die Auswirkungen der Begegnungszone Dorfstrasse erarbeitet. Aufgrund der Routenwahl der erhobenen Fahrzeuge konnte die Verkehrsverlagerung auf die See- und Bruechstrasse abgeschätzt werden. Für die Bruechstrasse ist mit einer Erhöhung des Verkehrs von heute 2'200 Fahrzeugen pro Tag im Querschnitt auf zukünftig 2'300 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. Dies entspricht einem zusätzlichen Mehrverkehr von 5 %.

Als flankierende Massnahme sieht die Gemeinde Meilen vor, dass die Tempo-30-Zone Bruechstrasse um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse verlängert wird. Durch diese Massnahme wird der Anreiz die Bruechstrasse als Umfahrungsstrasse zu benutzen reduziert, denn durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verlängert sich Reisezeit um 17 Sekunden. Damit wird ein Beitrag geleistet, dass Teile des Durchgangsverkehrs durch den Dorfkern auf die Seestrasse verlagert wird.

Weiter wird bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich, für den Abschnitt Pfannenstiel- bis Bergstrasse, ein Lastwagenfahrverbot *exklusive Zubringerdienst* beantragt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(20) Frage B15d – Umleitung Seestrasse

Wie wird eine Umleitung der Seestrasse geregelt?

Erwägungen

Die Seestrasse ist im Eigentum des Tiefbauamts des Kantons Zürich. Wenn die Seestrasse aufgrund von Bautätigkeiten nicht zu befahren ist oder nur in eine Fahrtrichtung, ist die Umleitung durch das Tiefbauamt des Kantons Zürich zu organisieren. Ob Kommunalstrassen als Umfahrrouten genutzt werden dürfen, wird jeweils nach erfolgter Abwägung von Vor- und Nachteilen durch den Polizei- und Verkehrsausschuss Meilen bewilligt oder abgelehnt.

Beschluss: Da als Frage formuliert, kann keine Entscheidung gefällt werden. Bearbeitung ist nicht möglich.

3.4 Beugenareal

(21) Einwendungen B5b, B6a, B26a, B28a, B29a – Linksabbieger Beugenareal

Die Begegnungszone funktioniert nur, wenn Linksabbiegen aus dem Projekt Beugen auf die Bergstrasse möglich wird. Die Gemeinde hat sich bei den kantonalen Instanzen dementsprechend einzusetzen.

Erwägungen

Falls das Linksabbiegeverbot wie im aufgelegten Projekt bestehen bleibt, generiert die geplante Nutzung auf dem Beugenareal gemäss dem Gutachten der Genossenschaft Migros Zürich, das durch die AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich, erarbeitet wurde, ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Dorfstrasse von rund 150 Fahrten pro Tag, was rund 2.2 % des DTV der Dorfstrasse entspricht.

Das Projekt Neubau Gewerbe-/ Dienstleistungszentrum verfügt zum jetzigen Zeitpunkt nicht über eine rechtskräftige Baubewilligung, deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt nicht definiert wie die Ein- und Ausfahrt des Beugenareals organisiert ist. Da es sich um ein laufendes Verfahren handelt, kann keine Aussage zur Haltung des Gemeinderats bekannt gemacht werden.

Beschluss: Die Einwendung kann aufgrund eines laufenden Verfahrens nicht bearbeitet werden.

(22) Einwendung B29b – Kreisel Knoten Dorf-/Bergstrasse/Beugenareal

Als Alternativlösung zum Linksabbieger aus dem Beugenareal ist zur Unterstützung des Verkehrsflusses beim Knoten Dorf-/Bergstrasse ein Kreisel mit Anschluss an das Beugenareal vorzusehen.

Erwägungen

Ein Kreisel beim Knoten Dorf-/Bergstrasse/Beugenareal wäre eine mögliche Alternative zum heute geplanten Linksabbiegeverbot aus dem Beugenareal. Ob diese Alternative umzusetzen ist, obliegt nicht alleine bei der Gemeinde Meilen, sondern ist durch die Bauherrschaft, die kantonalen Amtsstellen und die Gemeinde Meilen zu entscheiden, ob die vorgeschlagene Alternativlösung ausgeführt wird.

Das Projekt Neubau Gewerbe-/ Dienstleistungszentrum verfügt zum jetzigen Zeitpunkt nicht über eine rechtskräftige Baubewilligung, deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt nicht definiert wie die Ein- und Ausfahrt des Beugenareals organisiert ist. Da es sich um ein laufendes Verfahren handelt, kann keine Aussage zur Haltung des Gemeinderats bekannt gemacht werden.

Beschluss: Die Einwendung kann aufgrund eines laufenden Verfahrens nicht bearbeitet werden.

(23) Einwendung M8d – Baustellenzufahrt

Die Zufahrtswege für die Baufahrzeuge zur Baustelle Beugen müssen dringend geklärt werden und kommuniziert werden.

Erwägungen

Die Zufahrtswege werden im Zusammenhang mit dem Bauinstallationsplan durch die Hochbauabteilung in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsabteilung festgelegt.

Hierbei wird darauf geachtet, dass die Erschliessung möglichst über die Staatsstrassen und Haupterschliessungsstrassen der Gemeinde erfolgt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

3.5 Parkhaus

(24) Einwendungen B7a, B10d – Attraktiveres Parkhaus

Das Parkhaus Dorfplatz soll neben der besseren Ausschilderung attraktiver für die Nutzer gemacht werden wie z.B. mit einer "Werbe-Flyer-Aktion" oder Besucher vom Restaurant Löwen könnten z.B. bei einem Verzehr ab Fr. 50.– ihr Parkticket vom Restaurant erhalten. Die Benützung des Parkhauses Dorfplatz soll erhöht werden, wenn die lokalen Geschäfte den Parkschein bei einem Einkauf quittieren können.

Die Tarife sollen reduziert werden.

Erwägungen

Es ist vorgesehen, dass an der Seestrasse an den Knotenpunkten Dorf-, Bahnhof- und Bergstrasse eine Signalstelle Parkhaus installiert wird (vgl. Signalisationsplan, Verkehrsgutachten Begegnungszone Dorfstrasse – Bahnhofstrasse, 28.3.2018). Der Entscheid obliegt der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Eine Werbe-Flyer-Aktion, wie sie schon bei der Neueröffnung stattgefunden hat, ist vorstellbar. Anfang 2018 wurde das Parkhaus Dorfplatz für Jetons nachgerüstet und das Gewerbe darüber orientiert; der Entscheid über die freiwillige Abgabe von Jetons liegt bei den einzelnen Gewerbetreibenden.

Beschluss: Die Einwendung zu gegebenem Zeitpunkt geprüft.

(25) Einwendungen B13a, B25b, B32a – Erste Stunde gratis

Im Parkhaus Dorfplatz soll die erste Stunde gratis sein, damit der Anreiz zur Benützung erhöht wird.

Erwägungen

Die Massnahme ist für den Polizei- und Verkehrsausschuss ab erfolgter Umsetzung der Begegnungszone Dorfstrasse denkbar. Der Entscheid obliegt dem Gemeinderat.

Beschluss: Die Einwendung wird zu gegebenem Zeitpunkt geprüft.

(26) Einwendung B13a – Tiefere Tarifierung abends

Ab 18:30 Uhr sollen die Tarife reduziert werden, was den Restaurants im Dorf helfen würde.

Erwägungen

Heute gelte folgende Tarife im Parkhaus Dorfplatz

07:00 – 19:00 Uhr: Fr. 1.–/h

19:00 – 07:00 Uhr: Fr. 0.50/h

Der Vorschlag ist bereits umgesetzt.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(27) Einwendung B13b – Signalisation Parkhaus an Seestrasse

An der Seestrasse soll der Weg zum Parkhaus Dorfplatz klar signalisiert werden, damit die Begegnungszone umfahren werden kann.

Erwägungen

Es ist vorgesehen, dass an der Seestrasse an den Knotenpunkten Dorf-, Bahnhof- und Bergstrasse eine Signalstelle Parkhaus installiert wird (vgl. Signalisationsplan, Verkehrsgutachten Begegnungszone Dorfstrasse – Bahnhofstrasse, 28.3.2018). Der Entscheid obliegt der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.

(28) Einwendungen B13f, M24c – Einkaufswagen im Parkhaus

Im Parkhaus Dorfplatz sind Einkaufswagen anzubieten.

Erwägungen

Die Massnahme ist aus Sicht der Gemeinde denkbar. Beim Bau des Parkhauses Dorfplatz wurde die Massnahme dem Gewerbe angeboten. Auf das Angebot wurde bisher von den Detaillisten nicht eingegangen. Die Massnahme ist aber weiterhin möglich.

Beschluss: Die Einwendung wird berücksichtigt.