

Beleuchtender Bericht zuhanden der Gemeindeurnenabstimmung vom 19. Mai 2019

Baukredit für die nicht gebundenen Ausgaben im Betrag von Fr. 825'000.– als Anteil der Gesamtkosten von Fr. 3'830'000.– zulasten der Investitionsplanung für die Sanierung der Dorfstrasse und die Umgestaltung im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone (Einkaufsstrasse mit Tempo 20).

Der Gemeindeurnenabstimmung wird folgender Antrag unterbreitet:

1. Der erforderliche Kredit für nicht gebundene Ausgaben im Betrag von Fr. 825'000.– (inklusive Mehrwertsteuer; Preisindex des Kostenvoranschlags 1. Quartal 2018) für die Umgestaltung der Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone im Zuge der Sanierung von Strasse, Werkleitungen und Dorfbachbrücke (mit Gesamtkosten im Umfang von Fr. 3'830'000.–, davon Fr. 3'005'000.– gebundene Kosten) wird zulasten der Investitionsrechnung bewilligt. Er erhöht oder reduziert sich entsprechend dem Baukostenindex des Kantons Zürich zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisindex 1. Quartal 2018) und der Bauausführung.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bericht des Gemeinderats

Übersicht

Die Dorfstrasse erscheint im Abschnitt Burgstrasse bis Bahnhofstrasse als Durchgangskorridor und ist auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Im kommunalen Verkehrsrichtplan, der durch die Gemeindeversammlung am 5. Dezember 2017 festgesetzt worden und damit behördenverbindlich ist, sind die Dorfstrasse (Kreuzplatz bis Bahnhofstrasse) und die Obere Bahnhofstrasse bis Ausfahrt Parkhaus "Dorfplatz" als Strassen mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr) festgelegt. Der Richtplan hält dazu fest: *"Die unter dem Begriff 'Strassen mit besonderen Massnahmen' bezeichneten Bereiche sind als Einkaufsstrassen aufzuwerten und als öffentlicher, urbaner Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Die Strassenraumgestaltung soll den Anforderungen einer Begeg-*

nungszone genügen. Die Dorfstrasse im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse und die Dorfbachbrücke sind in einem schlechten Zustand. Die Erneuerung des Oberbaus der Strasse und der Brücke sind deshalb ohnehin und zeitnah erforderlich.

Mit der teilweisen Umgestaltung der Dorfstrasse in eine sogenannte Begegnungszone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, gemäss Art. 22b der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21), wird der Durchgangskorridor aufgehoben und es entsteht ein aufgewerteter Strassenraum der Koexistenz für den Langsamverkehr und den motorisierten Verkehr. In einer Begegnungszone erhöht sich dank der geringen Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit. Da das Verkehrsregime für alle Teilnehmer durchlässig ist, sind Fahrzeuglenker in Begegnungszonen aufmerksamer. Ein deutlicher Vorteil des Projekts liegt in der geplanten Anordnung der Parkfelder, die direkt angefahren werden können, womit langwierige und verkehrsbehindernde Parkierungsmanöver wegfallen. In einer Begegnungszone können mehr Parkfelder markiert werden als in einer Tempo-30-Zone. Bei Ein- und Ausfahrten, die in eine Strasse münden, muss eine minimale Sichtweite zu sich auf der Fahrbahn befindenden Fahrzeugen gegeben sein, die grösser wird, je höher das Tempo ist. Dies bedeutet, je grösser die geforderte Sichtweite, desto geringer die zur Verfügung stehende Fläche für Parkfelder. Eine Tempo-20-Zone bietet zudem den Vorteil, dass Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse an jeder Stelle queren dürfen. Das ist für ein Dorfzentrum mit Ladengeschäften beidseits der Strasse ideal.

Um zusätzlich die Lärmemissionen in einer Begegnungszone zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird bei der Kantonspolizei Zürich ein Lastwagenfahrverbot (exklusive Zubringer) beantragt.

Die breite Strassenflucht wird mit den deutlich in Erscheinung tretenden Baumrabatten gegliedert. Die Baumrabatten sind flankiert durch jeweils zwei Parkfelder. Die lockere Anordnung dieser Baumrabatten schafft übersichtliche, sichere Querungsräume für Fussgänger; die direkt anfahrbaren Parkplätze machen Parkierungsmanöver unnötig. Die farbigen Kreise sind nur bei ausgewiesenem Bedarf vorgesehen. Im Bereich zwischen Bahnhof und Gemeindehaus wird der normierte Fahrbereich aufgehoben. Dadurch wird die Platzwirkung verstärkt. Es entstehen Kiss & Ride-Parkplätze vor dem Bahnhof und vor dem Gemeindehaus, also neu in beiden Fahrtrichtungen.

Ohnehin müssen die Strassenbeläge erneuert und die Dorfbachbrücke sowie die verschiedenen Werkleitungen saniert werden. Es macht deshalb Sinn, im gleichen Zug eine Verkehrsberuhigung anzustreben und damit die Situation gegenüber heute kostengünstig zu verbessern. Die auf der

kurzen Strecke von 250 Metern einzurichtende Tempo-20-Zone wird die Dorfstrasse in diesem Bereich zu einer attraktiven Einkaufsstrasse machen.

Als flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Dorfstrasse soll auf der parallel verlaufenden Bruechstrasse die Tempo-30-Zone um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse ausgedehnt werden. Zudem wird bei der Kantonspolizei beantragt, im Abschnitt Pfannenstiel- bis Bergstrasse ein Lastwagenfahrverbot exklusive Zubringer zu verfügen.

Das Projekt Sanierung Dorfstrasse und Umgestaltung im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone löst Gesamtkosten im Betrag von Fr. 3'830'000.– aus. Die Anteile für die ohnehin notwendige Sanierung der Dorfstrasse, der Dorfbachbrücke und der Kanalisation (gebundene Ausgaben) betragen Fr. 3'005'000.–.

Die Gemeindeversammlung vom 4. März 2019, die zuständigerweise über die Vorlage befunden hat, hat einen Rückweisungsantrag abgelehnt und einen Abänderungsantrag – pro Baumscheibe soll nur ein Baum anstelle von zwei Bäumen gepflanzt werden – angenommen. Dem Baukredit für die nicht gebundenen Ausgaben im Betrag von Fr. 825'000.– hat die Gemeindeversammlung in der Schlussabstimmung mit 288 gegen 252 Stimmen zugestimmt. Allerdings hat ein Antrag auf nachträgliche Urnenabstimmung (fakultatives Referendum) das erforderliche Quorum von einem Drittel der anwesenden Stimmberechtigten erreicht. Deshalb wird der Kredit nun der Urne unterbreitet.

Der Gemeinderat und die Rechnungsprüfungskommission empfehlen den Stimmberechtigten, der Gemeindeversammlung zu folgen und den Baukredit für die Umgestaltung und Aufwertung der Dorfstrasse in eine Begegnungszone im Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse zu bewilligen.

A. Ausgangslage

Im kommunalen Verkehrsrichtplan, der durch die Gemeindeversammlung am 5. Dezember 2017 festgesetzt worden ist, sind die Dorfstrasse (Kreuzplatz bis Bahnhofstrasse) und die Obere Bahnhofstrasse bis Ausfahrt Parkhaus unter dem Dorfplatz als Strassen mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr) festgelegt. Der Richtplan hält dazu fest: *"Die unter dem Begriff 'Strassen mit besonderen Massnahmen' bezeichneten Bereiche sind als Einkaufsstrassen aufzuwerten und als öffentlicher, urbaner Raum zu gestalten. Der Strassenraum erstreckt sich in der Regel ohne präzise Ausbildung der Fahrbahn von Haus zu Haus (Mischverkehr). Die Strassenraumgestaltung soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen."* Der Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich, das heisst, der Gemeinderat darf davon nicht abweichen. Die bauliche Veränderung der

Dorfstrasse hat diese Zielsetzung umzusetzen und die Dorfstrasse zu einem Ort der Koexistenz für den Langsam- und den motorisierten Verkehr zu gestalten.

Die Dorfstrasse ist das lebendige Herzstück im Zentrum von Meilen. Weil der Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse als Durchgangskorridor erscheint und auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet ist, entspricht die Aufenthaltsqualität dieser wichtigen ortsbaulichen Schlüsselstelle heute nicht mehr den Anforderungen eines Dorfzentrums. Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h mit Vortritt für den motorisierten Verkehr verstärkt die Trennwirkung der Strasse und erschwert die gewünschte Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen an die Dorfstrasse angrenzenden Ladengeschäften.

Im Abschnitt Kirchgasse bis Liegenschaft Dorfstrasse 93 (Credit Suisse) sind beidseitig Längsparkfelder mit minimalen Abmessungen angeordnet. Ein Grossteil der Parkfelder kann von den Verkehrsteilnehmern nicht direkt angefahren werden. Das Ein- und Ausparken dieser nicht direkt anzufahrenden Parkfelder benötigt Seitwärtsparkmanöver. Diese beeinträchtigen den Verkehrsfluss stark, insbesondere wird dadurch die Fahrplanstabilität der Linienbusse der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) gefährdet.

Zustand Strasse, Dorfbachbrücke und Werkleitungen

Der Abschnitt Burg- bis Bahnhofstrasse der Dorfstrasse ist im Werterhaltungskonzept Strassen gemäss dem Schadenkatalog der VSS-Norm im Jahr 2017 "schlecht" beurteilt worden. Die Erneuerung des Oberbaus ist deshalb ohnehin und zeitnah erforderlich.

Die Kragplatte des Gehwegs über dem Bach musste mit einem Stahljoch provisorisch gesichert werden, weil die Bewehrung nicht mehr wirksam ist. Da die Brückenplatte keine Wasserabdichtung aufweist, muss das Eindringen von Chlorid unterbunden werden.



Abb. 1: Dorfstrasse weist Belagschäden wie Querrisse, offene Nähte und Spurrinnen auf

B. Projektbeschreibung

1. Projektumfang

Der Gesamtperimeter des vorliegenden Projekts Sanierung Dorfstrasse umfasst den Abschnitt Burgstrasse bis zur Liegenschaft Dorfstrasse Nr. 178 (auf Höhe Schälehuus), den Abschnitt Dorfstrasse bis Unterführung SBB der Burgstrasse und den Abschnitt Dorfstrasse bis zur Ein- und Ausfahrt des Parkhauses Dorfplatz der Bahnhofstrasse. Der Perimeter der Begegnungszone umfasst auf der Dorfstrasse den 250 m langen Abschnitt Kirchgasse bis Bahnhofstrasse und auf der Bahnhofstrasse den Abschnitt Dorfstrasse bis zur Ein- und Ausfahrt des Parkhauses "Dorfplatz".



Abb. 2: Projektperimeter (Begegnungszone = gelb markierter Bereich, ca. 250 Meter)

2. Gestaltung

Mit dem Projekt Sanierung und Umgestaltung der Dorfstrasse in eine sogenannte "Begegnungszone" gemäss Art. 22b der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) mit einem Temporegime von 20 km/h wird die Aufenthaltsqualität für sämtliche Benutzer gesteigert und der Verkehr geordnet und verlangsamt. Im Sinne der Koexistenz werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer möglichst gleichwertig behandelt. Damit wird die Dorfstrasse ein Ort für alle, gleichzeitig werden die Vorgaben des Verkehrsrichtplans erfüllt.

In der Schweiz wurde die "Begegnungszone" im Jahr 2002 als neues Verkehrsregime in die Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen. Seither sind hunderte von Begegnungszonen entstanden und sorgen für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in den Dörfern und Städten. Begegnungszonen werten den öffentlichen Raum auf und machen die Strasse zum Lebensraum für alle. Wissenswertes über Begegnungszonen findet sich auf der Website www.begegnungszonen.ch.



Abb. 3: West-Abschnitt von Projektplan Begegnungszone Dorfstrasse

Die breite Strassenflucht wird mit den deutlich in Erscheinung tretenden Bepflanzungselementen gegliedert. Die Gemeindeversammlung vom 4. März 2019 hat einen Änderungsantrag angenommen, den Kredit um Fr. 50'000.– zu kürzen und die vorgesehenen Baumgruben anstatt mit je zwei Bäumen mit nur je einem Baum zu bepflanzen. Die Bäume stehen im Strassenraum und verengen optisch die Fahrbereichsbreite. Dadurch wird die Fahrgeschwindigkeit tief gehalten. Die Baumstandorte lehnen sich abwechselnd an der linken beziehungsweise rechten Fahrbereichsbegrenzung an. Dadurch wird die Linearität des Strassenraums gebrochen, was zur erforderlichen Verkehrsberuhigung führt. Durch eine leicht versetzte Platzierung der Baumstandorte der in einer Baumscheibe gepflanzten Bäume wird eine zusätzliche optische Verengung des Strassenraums erreicht. Für die Bepflanzung der Bauminseln sind die einheimischen Baumarten Spitzahorn und Winterlinde vorgesehen. Die Baumrabatten werden jeweils durch zwei Parkfelder flankiert. Die lockere Anordnung dieser Baumrabatten ermöglicht gute Querungsräume für die Fussgänger, eine gute Übersicht und einfache Parkierungsmanöver.



Abb. 4: Visualisierung des Eingangstors zur Begegnungszone beim Knoten Kirchgassee

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der eidgenössischen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) sind nötigenfalls zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Folgende Massnahmen sind möglich:

- Vertikalversatz
- Horizontalversatz
- Reduzierung des Fahrbereichs
- Farbliche Gestaltung

Der Gemeinderat vertritt die Ansicht, dass Vertikalversätze den Fahrkomfort der Busse der VZO einschränken und durch Horizontalversätze die Anzahl Parkfelder merklich reduziert würde. Deshalb wurden für das Projekt "Begegnungszone Dorfstrasse" die Massnahmen "Reduzierung des Fahrbereichs" und "farbliche Gestaltung" mit Kreisen, wie sie im Sommer 2018 versuchsweise aufgemalt wurden, zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit gewählt.

Wenn die angestrebte Geschwindigkeit von 20 km/h auch ohne die geplanten farbigen Kreise erreicht wird, soll auf die Kreise verzichtet werden. Deshalb werden die farbigen Kreise bei der Umsetzung des Bauprojekts vorläufig nicht aufgemalt. Gemäss Art. 6 der genannten Verordnung sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen – wie beispielsweise das Anbringen farbiger Bodenmarkierungen – zu ergreifen.



Abb. 5: Visualisierung der Begegnungszone auf Höhe der Liegenschaft Dorfstrasse 78

Der Verkehrsbereich im Perimeter der Begegnungszone ist mit einer Breite von 5.40 m geplant. Gemäss den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist ein Kreuzen von einem schweren Lastwagen, Bus oder Car mit einem Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h gewährleistet. Sechs Ausweichstellen innerhalb der Begegnungszone ermöglichen auch das Kreuzen von zwei Bussen oder Reisedcars. Um die Lärmemissionen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird für die Begegnungszone bei der Kantonspolizei Zürich ein Lastwagenfahrverbot exklusive Zubringerdienst beantragt.



Abb. 6: Ost-Abschnitt von Projektplan Begegnungszone Dorfstrasse

Begegnungszone



Zum Verständnis der sogenannten Begegnungszone (Tempo-20-Zone) im Vergleich mit anderen Verkehrsregimes ist darauf hinzuweisen, dass in einer Begegnungszone zwar keine Fussgängerstreifen zulässig sind, Fussgänger jedoch die Strasse an jeder Stelle queren dürfen und vortrittsberechtigt sind. In einer Tempo-30-Zone sind ebenfalls keine Fussgängerstreifen zulässig, doch sind die Fahrzeuge vortrittsberechtigt. Beim Regime «Generell 50» sind Fussgängerstreifen die Regel; die Strasse darf bei weniger als 50 Metern neben einem Fussgängerstreifen nicht gequert werden. Die heute häufig zu beobachtende Querung von Fussgängern zwischen Post und Volg ist also unzulässig und würde im Rahmen der anstehenden Sanierung korrigiert werden müssen. Das Temporegime hat zudem einen Einfluss auf die Anordnung der Parkfelder. Je höher das zulässige Tempo, desto grösser muss bei Ein- und Ausfahrten und bei Fussgängerstreifen die freie Sichtweite sein (bei Tempo 20 sind es 10 Meter, bei Tempo 30 sind es 20 Meter und bei Tempo 50 sind es 50 Meter). Das bedeutet: Je höher die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist, desto weniger Parkfelder sind links und rechts von Ein- und Ausfahrten erlaubt. Nach der ohnehin notwendigen Sanierung der Dorfstrasse dürften dann, wenn weiterhin Tempo 50 gelten würde, weniger Parkfelder eingezeichnet werden können als bei der vorgesehenen Begegnungszone.

Bahnhofplatz

Auf dem Bahnhofplatz mündet die Dorfstrasse in einen Platzbereich, der durch den Bahnhof und das Gemeindehaus markant begrenzt ist. Der normierte Fahrbereich wird aufgehoben und an seine Stelle tritt die breit angelegte Fläche des Bahnhofplatzes. Der lockere Baumbestand gliedert die Fläche, die nördlich vom Natursteinband des Bushofs und südlich vom Natursteinbelag des Dorfplatzes klar begrenzt ist. Damit keine Fahrbahnwirkung entsteht, sind die Entwässerungselemente im Strassenaufbau mittels Schlitzrinnen integriert. Alle bestehenden Sitzgelegenheiten auf dem Bahnhofplatz werden durch neue Bankelemente ergänzt und ersetzt. Die Bäume auf dem Bahnhofplatz werden erhalten respektive um eine Platane ergänzt, die seinerzeit beim Bau des Bushofs gerodet wurde.



Abb. 7: Visualisierung Bahnhofplatz

Bushof und Dorfstrasse 156 – 178

Für eine gesicherte Fussgängerverbindung zwischen dem Bushof, der Haltestelle des Plattenbusses und den Einkaufsläden im Rosengarten wird im Bereich der Dorfstrasse 130 ein zusätzlicher Fussgängerstreifen markiert.

Die östliche Einfahrt in das Dorfzentrum soll mit angepasster Geschwindigkeit erfolgen. Deshalb wird mit der Versetzung von acht Parkfeldern im Bereich der Dorfstrasse 156 – 178 vom seeseitigen zum bergseitigen Strassenrand ein Horizontalversatz geschaffen. Der Versatz macht die Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam, dass sie in das Dorfzentrum einfahren.

Führung Menschen mit Sehbehinderungen

Aufgrund der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von rund 7'000 Fahrzeugen und dem Linienbusverkehr sieht das Projekt vor, dass die Fussgängerbereiche mit einem gestürzten Randstein vom Fahrbereich gemäss VSS-Norm getrennt werden. Dieser gestürzte Randstein dient Menschen mit Sehbehinderungen als Führungselement. Auf der Bergseite ist der gestürzte Randstein im Bereich der Kirchgasse bis zum Bahnhof vorgesehen. Auf der Seeseite wird der gestürzte Randstein in der gesamten Begegnungszone versetzt. Die Querung des Bahnhofplatzes wird für blinde und sehbehinderte Fussgänger mit taktil-visuellen Markierungen erleichtert.

Die geplanten Massnahmen sorgen in ihrer Gesamtheit für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im Dorfzentrum und für eine Aufwertung von Meilen als Einkaufsort.

3. Parkierung

In der Begegnungszone sind 17 bewirtschaftete Parkfelder und ein Parkfeld für Gehbehinderte vorgesehen. Die Parkfelder sind so angeordnet, dass sämtliche Parkfelder direkt angefahren werden können. Das seitliche Einparken entfällt, was den Verkehrsfluss während den Geschäftsöffnungszeiten gegenüber der heutigen Situation für Personenwagen und Busse der VZO deutlich verbessern wird. Zudem sind auf dem Bahnhofplatz zwei Taxi- und sechs Kiss- & Ride-Parkfelder – vier auf der Bahnhofseite und zwei vor dem Gemeindehaus – geplant.

Die Parkplatzbilanz im Dorfkern sieht wie folgt aus:

Parkfelder	Ist-Zustand	Begegnungszone
Parkhaus Dorfplatz	208	208
Weisse Parkfelder (bewirtschaftet)	24	17
Behinderten-Parkfelder	1	1
Kurzzeit-Parkfelder (Parkverbotslinie)*	1	0
Taxi-Parkfelder	3	2
Kiss- & Ride-Parkfelder	5	6
Total	242	234

* Gemäss Art. 22b Abs. 3 Signalisationsverordnung ist das Parkieren in der Begegnungszone nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt, deshalb sind Kurzzeit-Parkfelder (Parkverbotslinie) nicht bewilligungsfähig.

Es ist vorgesehen, 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 Volgs (seeseits) sollen einige zwar bewirtschaftete, aber nicht kostenpflichtige Parkfelder mit einer maximalen Parkzeit von voraussichtlich 15 Minuten angeboten werden. Diese Parkfelder dienen den Kunden der Post und den umliegenden Geschäften.

Als flankierende Kompensationsmassnahme aufgrund der Reduktion von oberirdischen Parkfeldern sieht der Gemeinderat vor, dass nach der Umsetzung der Begegnungszone das Parkieren im Parkhaus "Dorfplatz" während der ersten halben Stunde gratis ist.

4. Sanierung Strasse, Dorfbachbrücke und Werkleitungen

Gleichzeitig mit der Umgestaltung sind der Belag, die Randsteine sowie Teile der Fundationschicht zu erneuern. Weiter sind die Kragplatte der Dorfbachbrücke zu ersetzen und die Brückenplatte abzudichten. Bei der Kanalisation sind Kanalinnensanierungen durchzuführen. Durch die Infrastruktur Zürichsee AG und die Energie 360° AG werden zudem die Strom-, Wasser- und Gasleitungen erneuert.

C. Kosten

Umgestaltung Begegnungszone (ungebundene Ausgaben)

Gemäss dem vorliegenden Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) der suisseplan Ingenieure AG, Zürich, vom 7. Dezember 2018, belaufen sich die Kosten für die Umgestaltung der Dorfstrasse in eine Begegnungszone auf Fr. 875'000.–. Die Zuständigkeit für die Bewilligung dieses Kredits liegt bei der Gemeindeversammlung. Die Gemeindeversammlung vom 4. März 2019 hat einen Abänderungsantrag angenommen, wonach pro Baumgrube anstatt je zwei Bäumen jeweils nur ein Baum gesetzt werden soll und den Kredit deshalb um Fr. 50'000.– auf Fr. 825'000.– gekürzt. Diesem Kredit hat die Gemeindeversammlung zugestimmt. Aufgrund des Referendums, das ergriffen wurde, wird der Kredit der Urnenabstimmung vorgelegt.

Arbeitsgattung	Kosten in Franken
Anpassung Weihnachtsbeleuchtung	75'000.00
Brunnenanlage inklusive Leitungsbau	50'000.00
Bepflanzungsarbeiten inklusive Baumscheiben	290'000.00
Ausstattung	45'000.00
Markierungen	96'000.00
Baunebenkosten	29'000.00
Honorare (Architekt und Landschaftsarchitekt)	140'000.00

Reserve/Unvorhergesehenes (ca. 4,5 %)	37'000.00
Total Kosten Umgestaltung, exklusive Mehrwertsteuer	812'000.00
Mehrwertsteuer 7,7 %, gerundet	63'000.00
Total Kosten Umgestaltung, inklusive Mehrwertsteuer	825'000.00

Sanierung Dorfstrasse, Dorfbachbrücke und Kanalisation (gebundene Ausgaben)

Gemäss dem vorliegenden Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) über die Dorfstrasse der suisseplan Ingenieure AG, Zürich, vom 7. Dezember 2018 und dem Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) über die Sanierung der Dorfbachbrücke des Ingenieurbüros Weber Partner GmbH, Uetikon am See, vom 28. Mai 2018 ist für die gebundenen Ausgaben mit Kosten von Fr. 3'005'000.– zu rechnen. **Diese Ausgaben liegen aufgrund der Gebundenheit in der Kompetenz des Gemeinderates.**

Zusammenstellung Gesamtkosten

Arbeitsgattung	Kosten in Franken
Umgestaltung Begegnungszone (nicht gebundene Ausgaben)	825'000.00
Sanierung Dorfstrasse, Dorfbachbrücke und Kanalisation (gebundene Ausgaben)	3'005'000.00
Gesamtkosten, inklusive Mehrwertsteuer	3'830'000.00

D. Folgekosten gemäss Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden

Ausgaben	Kosten in Franken
Kapitalfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen)	135'000.00
Betriebliche Folgekosten	55'000.00
Total Bruttofolgekosten pro Jahr	190'000.00

E. Zuständigkeit

Die neuen einmaligen Ausgaben im vorliegenden Projekt betragen Fr. 825'000.– (inklusive Mehrwertsteuer). Gemäss Art. 16 Ziff. 4 Gemeindeordnung ist die Gemeindeversammlung zuständig für die Bewilligung von neuen einmaligen Ausgaben für einen bestimmten Zweck bis Fr. 3'000'000.–. Somit ist vorliegend die Gemeindeversammlung für die Bewilligung des Kredits von Fr. 825'000.– für die neuen einmaligen (nicht gebundenen) Ausgaben zuständig. Diese hat am 4. März 2019 dem Kredit zugestimmt. Aufgrund des Referendums, das ergriffen wurde, wird der Kredit der Urnenabstimmung vorgelegt.

F. Mitwirkung/Öffentliche Auflage

Mitwirkung

Das Vorprojekt wurde der Bevölkerung am 12. März 2018 anlässlich der Orientierungsversammlung nach § 13 des kantonalen Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1) vorgestellt. Ab 16. März 2018 war das Vorprojekt während 30 Tagen öffentlich nach § 13 StrG aufgelegt. Insgesamt wurden 80 Änderungsanträge eingereicht. Ein erheblicher Teil ist in das Bauprojekt eingeflossen. Zudem wurden 28 flankierende Anträge zu Themen wie Bruechstrasse, Beugenareal, Rosengartenstrasse und Parkhaus Dorfplatz eingereicht. Aufgrund dieser Einwendungen wurde durch den Gemeinderat die Ausdehnung der Tempo-30-Zone Bruechstrasse um den Abschnitt Pfannenstielstrasse bis Kühgasse als flankierende Massnahme für den Fall der Einrichtung einer Begegnungszone im Dorfzentrum beschlossen. Um die Lärmemissionen im Wohnquartier Bruechstrasse zu reduzieren, wird diesfalls zudem bei der zuständigen Kantonspolizei Zürich für den Abschnitt Pfannenstiel- bis Bergstrasse ein Lastwagenfahrverbot exklusive Zubringerdienst beantragt.

Der ausführliche Bericht zu den Einwendungen wurde am 11. Januar 2019 publiziert und liegt dieser Weisung bei.

Öffentliche Auflage

Ab 11. Januar 2019 war das Bauprojekt während 30 Tagen nach § 16 und § 17 StrG öffentlich aufgelegt. Die Projektfestsetzung nach § 15 Abs. 2 StrG durch den Gemeinderat erfolgt nach der Kreditbewilligung. Es sind keine Einsprachen eingegangen.

G. Empfehlung

Der Gemeinderat ist davon überzeugt, dass die Chance der gleichzeitigen Umgestaltung der Dorfstrasse zur Begegnungszone mit der nun zwingend erforderlichen Sanierung der Strasse und der Dorfbachbrücke ergriffen werden muss. Mit dieser Umgestaltung kann die Aufenthalts- und Lebensqualität im Zentrum von Meilen entscheidend aufgewertet werden.

Die Gemeindeversammlung vom 4. März 2019 hat dem Baukredit mit 288 gegen 252 Stimmen zugestimmt. Allerdings hat ein Antrag auf nachträgliche Urnenabstimmung (fakultatives Referendum) das erforderliche Quorum von einem Drittel der anwesenden Stimmberechtigten erreicht.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten, der Gemeindeversammlung zu folgen und der Vorlage auch an der Urne zuzustimmen.

Hinweis:

Der Antrag des Gemeinderats mit den massgebenden Akten liegt den Stimmberechtigten ab Montag, 15. April 2019, im Gemeindehaus, Zentrale Dienste (Ebene 4, Büro N2.16), zur Einsicht auf. Der Beleuchtende Bericht wird im Internet auf www.meilen.ch (Politik – Abstimmungen und Wahlen – 19. Mai 2019) publiziert.

Meilen, im April 2019

Gemeinderat Meilen

Dr. Christoph Hiller, Gemeindepräsident

Didier Mayenzet, Gemeindeschreiber

Abschied der Rechnungsprüfungskommission

Die RPK hat das Geschäft geprüft und an ihrer Sitzung vom 28. Januar 2019 behandelt. Die RPK hat der Gemeindeversammlung empfohlen, den Baukredit für die nicht gebundenen Ausgaben im Betrag von Fr. 875'000.– zu genehmigen.

Die RPK hat nach der Gemeindeversammlung vom 4. März 2019 auf die erneute Prüfung des Geschäfts inklusive Abschied verzichtet und hält an ihrem Antrag auf Gutheissung des Kredits fest.