meilen
Leben am Zürichsee

Kanton Zürich

Strassenprojekt General-Wille-Strasse mit Bushof

BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

Bericht gemäss § 13 Abs. 2 Strassengesetz

SUTER
VON KÄNEL
WILD
Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

32772 – 14.3.2025

Inhalt

1 EINLEITUNG 3
1.1 Projektbeschreibung 3
1.2 Mitwirkung der Bevölkerung nach § 13 StrG 4

2 ZUSAMMENFASSUNG 5
2.1 Drei Themenfelder 5
2.2 Prüfung einer Strassenverbreiterung für eine Baumreihe 5
2.3 Prüfung einer Strassenverbreiterung für den Veloverkehr/Gedecktes Trottoir (Arkade) vorsehen 7

3 EINWENDUNGEN IM DETAIL 9

4 STELLUNGNAHMEN VZO UND SBB 15

5 AUSBLICK 15

Auftraggeberin

Gemeinde Meilen

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Adrian Grütter

Quelle Abbildungen

Die im vorliegenden Bericht verwendeten Abbildungen wurden durch das Planerteam Transitec Ingenieure AG / S2L Landschaftsarchitektur / gus wüstemann architects AG / HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS erstellt.

1 EINLEITUNG

1.1 Projektbeschreibung

Geplante Massnahmen

Zusammen mit der Arealentwicklung am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen ist die Erschliessung anzupassen.

Bushof

Geplant ist der Bau eines Bushofs. Dieser soll im Endzustand den Ortsbuslinien 972–974 dienen, deren Zu- und Wegfahrt von Westen her via Forchstrasse erfolgt. Für die in Zukunft am Bahnhof wendende Buslinie 921 von/nach Meilen (Zu- und Wegfahrt von Osten her via General-Wille-Strasse) sind Fahrbahnhaltestellen auf Höhe des Empfangsgebäudes geplant. Weiter wird für einen allfälligen Bahnersatz eine Buskante auf der Westseite des Empfangsgebäudes geschaffen.

General-Wille-Strasse

Die General-Wille-Strasse wird in der Lage angepasst. Die neue Strasse soll eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweisen.

Im Abschnitt zwischen Forchstrasse und Bushof wird eine Fahrbahnbreite von 6.50 m sichergestellt, um das Kreuzen der Ortsbusse bei der Zu- und Wegfahrt zum Bushof zu gewährleisten. Hingegen ist im Abschnitt Bushof bis zur Perimetergrenze im Südosten eine Fahrbahnbreite von 6.00 m vorgesehen.

Über den ganzen Projektperimeter ist beidseitig der General-Wille-Strasse ein Trottoir mit einer Mindestbreite von 2.00 m geplant. Beim Bushof und bei den Haltestellen sind grosszügigere Aufenthalts- und Wartebereiche vorgesehen. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt.

Parkierung im Aussenraum

Die bestehende P+R-Anlage SBB wird aufgehoben. Entlang der General-Wille-Strasse sind jedoch mehrere Parkplatzeinheiten im Aussenraum vorgesehen: 14 öffentliche Parkplätze, 1 Kiss- & Ride-Parkplatz, 1 Taxi-Parkplatz, 2 Carsharing-Parkplätze, 6 Park- + Rail-Parkplätze, 2 Privatparkplätze für Bahntechnik.

Beim Veloverkehr wird zwischen Kurzzeit- (v.a. Besucher/Kunden Gewerbe) und Langzeitparkplätzen (Bahnbenutzer/Bewohner/Beschäftigte) unterschieden. Für die Gewerbe- und Wohnbauten wird ein bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellflächen in den Gebäuden geschaffen. Zusätzlich sind an den west- und ostseitigen Personenunterführungen und beim Güterschuppen grössere Anlagen mit Veloabstellplätzen seitens Gemeinden mit Kostenbeteiligung der SBB geplant. Diese sind vor allem auf die Bedürfnisse der Bahnpendler (Bike & Ride) ausgerichtet.

1.2 Mitwirkung der Bevölkerung nach § 13 StrG

Öffentliche Auflage

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind Strassenprojekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenprojekt für die General-Wille-Strasse mit dem Bushof wurde vom 1. bis 31. März 2024 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Die Auflage erfolgte in Koordination mit der Projektauflage für den öffentlichen Gestaltungsplan «Seeterrasse, Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen» und dem Teilerschliessungsplan Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Am 4. März 2024 fand eine öffentliche Orientierungsveranstaltung statt, an der das Projekt vorgestellt wurde. Die Anrainer wurden zudem vorab am 27. Februar 2024 über das Projekt informiert.

Insgesamt sind 12 Schreiben mit total 21 Anträgen und 4 Hinweisen eingegangen. Gleichlautende Anträge und Anträge, welche den gleichen Sachverhalt betreffen, sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

Stellungnahme

Gemäss § 13 Abs. 2 Strassengesetz ist zu den nicht berücksichtigten Einwendungen gesamthaft Stellung zu beziehen. Die Stellungnahme hat vor der Kreditbewilligung zu erfolgen. Dies kann mündlich im Rahmen einer Orientierungsversammlung geschehen oder schriftlich in einem besonderen Bericht.

Prüfung

Sämtliche Anliegen wurden durch die Gemeinde eingehend geprüft. Da die Begehren Auswirkungen auf das Bebauungskonzept haben, erfolgte die Beurteilung koordiniert mit den Einwendungen, die zum privaten Gestaltungsplan Seeterrasse eingereicht wurden.

Dieser Bericht zu den Einwendungen fasst sämtliche Eingaben zusammen, auch diejenigen, die ganz, teilweise oder sinngemäss im Rahmen der weiteren Projektierung berücksichtigt werden.

2 ZUSAMMENFASSUNG

2.1 Drei Themenfelder

Themengruppen

Die Einwendungen können in drei Themengruppen zusammengefasst werden:

- Forderung zur Seeseite: Es wird eine Strassenverbreiterung für eine seeseitige Baumreihe gewünscht.
- Forderung Bergseite: Es wird eine durchgehende Arkade für den Fussverkehr gewünscht. Die Strasse könnte dadurch verbreitert und um Velostreifen ergänzt werden.
- Maximalforderung: In der Maximalforderung würde die Strasse um eine Baumreihe und um Velostreifen verbreitert und der Fussverkehr unter der Arkade geführt.

2.2 Prüfung einer Strassenverbreiterung für eine Baumreihe

Mögliche Umsetzung

Damit eine einseitige Baumreihe analog zur Situation an der General-Wille-Strasse 108 realisiert werden kann, müsste die Strasse in der Lage um rund 2.65 m bergwärts verschoben werden.

Der nachfolgende Plan zeigt eine mögliche Umsetzung.

Übersicht mögliche Umsetzung

Beurteilung der Auswirkungen

Die Projektanpassung hätte folgende Auswirkungen:

Abschnitt Nord

Beschrieb der Zielkonflikte im Abschnitt Nord

Die erforderliche Strassenverbreiterung für eine durchgehende Baumreihe steht im Konflikt zum bestehenden Aufnahmegebäude.

Bei den Patio-Gebäuden müsste auf die dort vorgesehene Fassadenstaffelung verzichtet werden. Der ortbaulich gewünschte Bezug zum kleinmassstäblicheren baulichen Umfeld ginge dadurch verloren.

Abschnitt Süd

Beschrieb der Zielkonflikte im Abschnitt Süd

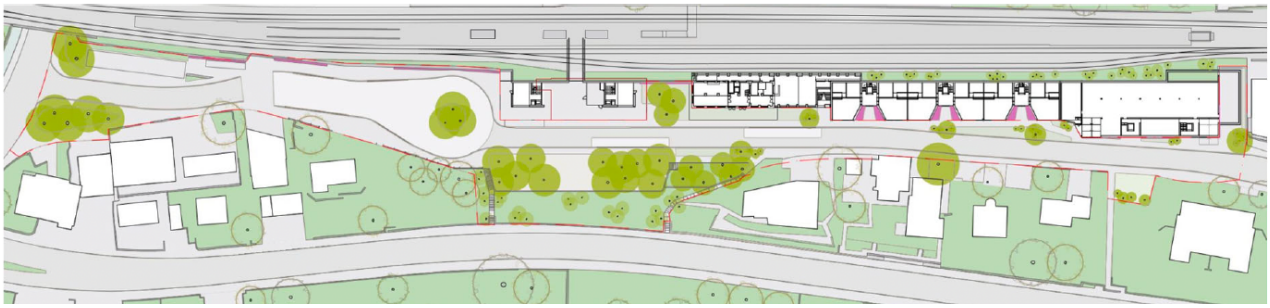
Im Abschnitt Süd hätte die Strassenverbreiterung Auswirkungen auf die geplante Parkierungsanlage auf dem angrenzenden Baubereich (Zufahrtsrampe / PP Angebot / äusseres Erscheinungsbild). Wird die Baumreihe als Strassenbepflanzung konsequent umgesetzt, führt dies im südlichen Abschnitt zu einer Konkurrenzierung der bestehenden Baumreihe auf Privatgrund. Die geometrisch erforderliche Anpassung in der Lage der Fahrbahn hat zudem Auswirkungen auf die bestehende Stützmauer und die Blutbuche in diesem Bereich.

Erwägungen der Gemeinde

Der Aufbau einer durchgehenden Baumreihe und die dafür erforderliche Strassenverbreiterung hat unverhältnismässige Auswirkungen auf die Bebaubarkeit des angrenzenden Areals. Die General-Wille-Strasse soll weiterhin den Charakter einer Zentrumsachse besitzen, die dank den angrenzenden Erdgeschossnutzungen zur Belebung des Strassenraums führt. Eine durchgehende Baumreihe würde dies stark erschweren. Dennoch wird das Projekt im Sinne des Antrags dahingehend optimiert, dass dort wo möglich, zusätzliche Kleinsträucher, Einzelbäume und Baumgruppen gepflanzt und die Entsiegelung und Begrünung verbessert werden.

Der mehrfach eingebrachte Wunsch wird somit sinngemäss berücksichtigt. In die Interessenabwägung wird jedoch die Bebaubarkeit des angrenzenden Areals einbezogen. Auf eine Strassenverbreiterung wird auch im Interesse der Flächeneffizienz verzichtet.

Der nachfolgende Plan zeigt die vorgesehene Projektoptimierung. Im Vergleich zur heutigen Situation werden künftig mehr Bäume und Pflanzen vorhanden sein.



Baumbilanz

Bestand:	23 Stk.
Fällung:	21 Stk.
Bäume Neu:	28 Stk.
Sträucher Neu:	48 Stk.
Bilanz:	+57 Stk.

2.3 Prüfung einer Strassenverbreiterung für den Veloverkehr/Gedecktes Trottoir (Arkade) vorsehen

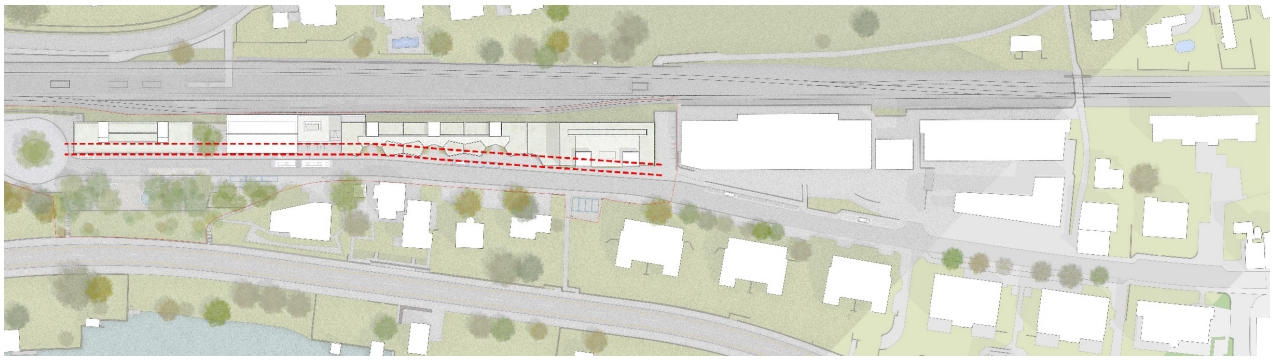
Anliegen

In den Einwendungen wird eine 4 m breite und 4 m hohe Arkade beziehungsweise Gebäudeauskragung gefordert. Sie soll den Witterungsschutz für den Fussverkehr sicherstellen und zur Belebung des Strassenraums beitragen. Als Idealbild wird die Altstadt Bern gesehen.

Durch die städtebauliche Massnahme soll mehr Raum für den Veloverkehr geschaffen und die Strasse entsprechend verbreitert werden.

Der nachfolgende Plan zeigt den Raumbedarf konzeptionell auf.

Übersicht Raumbedarf



Zielkonflikte

Die Umsetzung führt zu folgenden Zielkonflikten im Gestaltungsplan:

- Der Güterschuppen ist zu erhalten. Hier ist keine Arkade möglich.
- Der Bau der Tiefgarage wird massiv erschwert.
- Die Umsetzung hat komplexe Auswirkungen auf die Gebäudestruktur (Bezug Gleisniveau und Strassenniveau / Wohngeschosse).

- Die Umsetzung hat Auswirkungen auf die Erdgeschossnutzung beziehungsweise auf das Flächenangebot und die Nutzbarkeit der Erdgeschosse, die zur Belebung des Strassenraums beitragen sollen.

Erwägungen der Gemeinde

Mit der kantonalen Fachstelle Veloverkehr wurde das Strassenprojekt in Bezug auf den Velokomfort überprüft. Mit der durchschnittlichen Verkehrsmenge von ca. 2'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) und dem Tempo-30-Regime auf der General-Wille-Strasse besteht kein Bedarf nach separaten Radstreifen. Diese Beurteilung gilt auch für die Zukunft, wenn der Veloverkehr weiter zunehmen wird. Es besteht daher kein Bedarf, den Strassenraum zu verbreitern, zumal dies nicht über die verkehrlichen Interessen begründet werden könnte. Die Verhältnismässigkeit des damit verbundenen zusätzlichen Flächenbedarfs auf Privatgrund ist daher zu hinterfragen.

Der Aufbau einer durchgehenden Arkade entlang der General-Wille-Strasse auf Privatgrund lässt sich nur mit einer entsprechenden städtebaulichen Vorgabe und Raumsicherung in Form einer Arkadenbaulinie umsetzen. In mehreren Städten wurde vor langer Zeit dieses städtebauliche Prinzip gesichert.

In Meilen fehlt eine planungsrechtlich verbindliche Vorgabe, wonach entlang der General-Wille-Strasse eine Arkade zu erstellen wäre. Die Zweckmässigkeit und Angemessenheit einer nachträglichen Verpflichtung für das Areal der SBB ist aus folgenden Gründen nicht gegeben:

- Die schmale Grundstückstiefe ist für den Bau einer Arkade ungeeignet.
- Eine Arkade würde die Erdgeschossnutzung und die damit verbundene gewünschte Belebung des Strassenraums unverhältnismässig einschränken.
- Eine Arkade könnte zudem nicht auf der gesamten Länge umgesetzt werden, da das Schutzinteresse am Erhalt des Güterschuppens dem entgegensteht.

Eine Arkade kann wie in den Ausführungen dargelegt auch nicht über den zusätzlichen Flächenbedarf für einen sicheren Veloverkehr begründet werden. Eine Fahrbahnbreite von 6.00 m ist genügend und eine Verbreiterung nicht nötig, da bei dieser Breite auch Lastwagen und Busse kreuzen können, ohne auf das Trottoir auszuweichen.

Das Anliegen wird daher nicht berücksichtigt. Aus den gleichen Überlegungen wird die Maximalforderung, wonach eine Baumreihe zu pflanzen, zusätzliche Velostreifen vorzusehen und eine Arkade für die Fussgänger zu erstellen sei, als unverhältnismässiges Massnahmenpaket abgelehnt.

3 EINWENDUNGEN IM DETAIL

Strasse um 2 bis 3 m schieben	*In sechs Einwendungen wird verlangt, die General-Wille-Strasse um 2–3 Meter bergwärts zu verschieben. In einzelnen Anträgen wird im gewonnenen Raum ein Velostreifen gefordert.*
Erwägungen der Gemeinde	Siehe Kap. 2.2
Entscheid	Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.
Abstand von 1 m zum Haus General-Wille-Strasse 40 vorsehen	*In einer Einwendung wird verlangt, dass die General-Wille-Strasse auf der Höhe des Engpasses vor dem Haus General-Wille-Strasse 40 um mind. 1 Meter bergwärts zu verschieben sei. Das Trottoir sei auf der Nordseite (beim Patio-Haus) unter einer Arkade oder Überkragung zu führen. Auf der Südseite sei ein Zaun (Lärmschutzwand aus Glas) zum Schutz der Bewohner vor Immissionen zu erstellen, was vertraglich zu sichern sei.*
Erwägungen der Gemeinde	Das Haus General-Wille-Strasse 40 zählt typologisch zu den historischen Gebäuden, die mit der Fassade ohne trennenden Vorgarten direkt auf die Strassengrenze gesetzt sind. Das Gebäude besitzt im ortsbaulichen Kontext daher ein Alleinstellungsmerkmal, was grundsätzlich so bleiben soll. Neu steht das Gebäude jedoch nicht mehr unmittelbar am Fahrbahnrand, sondern grenzt an das Trottoir. Der Nutzen des von der Grundeigentümerschaft vorgeschlagenen Pufferstreifens von 1 m, wird hinterfragt. Er kann weder ortsbaulich noch lärmrechtlich begründet werden, zumal bei den massgebenden Punkten am bestehenden Gebäude die in der Lärmschutzverordnung festgelegten strengen Planungswerte eingehalten sind. Die Gemeinde stellt jedoch in Aussicht, dass die Bauarbeiten im Umfeld des historischen Gebäudes mit besonderer Rücksichtnahme ausgeführt werden. Im Rahmen des Auflageprojekts gemäss Strassengesetz werden dazu stufengerecht die zu treffenden Schutzmassnahmen aufgezeigt. Diese sind im Ausführungsprojekt zu vertiefen und in der Ausführungsplanung zu sichern. Der markante Baum auf dem Grundstück wird in die Überlegungen einbezogen.
Entscheid	Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Fussgängerarkade erstellen	*In acht Einwendungen wird gefordert, dass die Erdgeschosse mit einer durchgehenden Fussgängergalerie resp. Gebäudeüberkragung von 4 m Breite und 4 m Höhe auszugestalten seien. Das bergseitige Trottoir sei in den Sockel aller neu geplanten Gebäude zu integrieren. Dank dem gewonnenen Raum könne der Strassenraum künftig an neue Bedürfnisse angepasst werden. Diese Elemente seien im Rahmen des privaten Gestaltungsplans Seeterrasse zu sichern.*
Erwägungen der Gemeinde	Siehe Kap. 2.3.
Entscheid	Die Einwendungen werden nicht berücksichtigt.
Baumreihe pflanzen	*In sechs Einwendungen wird eine möglichst durchgehende Baumreihe mit wechselnder Längsparkierung auf der Seeseite der neuen General-Wille-Strasse vom SBB-Aufnahmegebäude Richtung Zentrum Feldmeilen gefordert. Die Baumreihe sei im Rahmen des privaten Gestaltungsplans Seeterrasse zu sichern.* *In zwei weiteren Einwendungen wird die Prüfung weiterer Baumbepflanzung verlangt.*
Erwägungen der Gemeinde	Siehe Kap. 2.2
Entscheid	Die Einwendungen werden teilweise berücksichtigt.
Behindertengerechten Zugang sicherstellen	*In zwei Einwendungen wird ein behindertengerechter Aufgang zum Perron Feldmeilen Ost verlangt. Die heutigen Treppen seien zu ersetzen. Die Rampe West Herrliberg sei beizubehalten. Bei den Aufzügen seien Befehls-/ Druckleisten auf der Höhe der Armlehne des Rollstuhls vorzusehen.*
Erwägungen der Gemeinde	Bahnhöfe und der öffentliche Raum müssen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen. Die Umsetzung erfolgt jedoch nicht nach dem kantonalen Strassengesetz, sondern nach dem eidgenössischen Eisenbahngesetz im Plangenehmigungsverfahren. Das Anliegen betrifft daher einen Sachverhalt, der nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts oder des privaten Gestaltungsplans ist. Die Eingaben werden durch die SBB für die entsprechenden Projektierungen jedoch entgegengenommen.
Entscheid	Die Einwendungen werden für das separate Projekt zum behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs entgegengenommen.

Durchgangsverkehr verbieten	*In einer Einwendung wird verlangt, dass die Durchfahrt vor dem Bahnhof ausschliesslich für Busse zu ermöglichen sei. Dadurch können die Verkehrsbelastung reduziert und die Sicherheit erhöht werden.*
Erwägungen der Gemeinde	Die General-Wille-Strasse hat gemäss dem rechtskräftigen kommunalen Richtplan Sammelfunktion und dient der Groberschliessung des gesamten Gebiets. Eine Sperrung würde dieser Strassenfunktion widersprechen. Überdies würde dadurch die Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Bevölkerung empfindlich eingeschränkt. Weder aus lärmrechtlichen noch aus betrieblichen Gründen kann eine Sperrung begründet und gerechtfertigt werden.
Entscheid	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Haltekanten verschieben	*In einer Einwendung wird verlangt, dass die Haltekanten weiter nach Osten/Bahnhof zu verlegen seien, wodurch kürzere Wege zu den Perrons ermöglicht würden.*
Erwägungen der Gemeinde	Die Haltekanten müssen von den Bussen einzeln angefahren werden können. Die im Strassenprojekt aufgezeigte Lage der Haltekanten ist austariert und berücksichtigt eine zukünftige Zufahrt zur Liegenschaft Kat. Nr. 3399.
Entscheid	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Wartehäuschen	*In einer Einwendung wird verlangt, dass bei den Wartehäuschen eine Rück- und Seitenwand zum Schutz der Privatsphäre in Richtung General-Wille-Strasse 22 zu errichten sei. Die beiden Wartehallen seien mit einer Schallschutzdecke auszustatten und die Dächer seien zu begrünen.*
Erwägungen der Gemeinde	Die technischen Details sind in dieser Projektphase noch nicht bestimmt. Das Anliegen wird für das Bauprojekt entgegengenommen.
Entscheid	Die Einwendung wird für die Detailprojektierung entgegengenommen.

Buswendeschlaufe überprüfen	*Die Buswendeschleife sei mit den entsprechenden Schleppkurven zu überprüfen. Unklar sei, ob die Wendeschleife problemlos befahren werden könne, wenn die Reservehaltekante südwestlich der Wendeschleife mit einem wartenden Bus besetzt sei. Es sei nicht mit der kleinstmöglichen Schleppkurve zu planen, da bei der Einfahrt in den Kreisverkehr, von Meilen herkommend, eine exzentrische Anfahrt nötig sei.*
Erwägungen der Gemeinde	Die Befahrbarkeit wurde im Rahmen der Projektierung geprüft (vgl. Schleppkurven im Anhang zum Technischen Bericht). Die exzentrische Einfahrt in den Kreisel von Meilen her kann nicht eliminiert werden und sollte zu keinen Problemen führen. Auch wenn die Reservehaltekante südwestlich der Wendeschleife belegt wird, ist die Befahrbarkeit gegeben.
Entscheid	Die Einwendung ist bereits berücksichtigt.

Veloabstellplätze wie heute bergseitig anordnen	*In fünf Einwendungen wird verlangt, die Veloabstellplätze für die BenutzerInnen der SBB wie heute bergseitig anzuordnen und zu decken, jedoch ausserhalb eines Gebäudes anzuordnen. Es sei zudem kein Veloturm (wie z.B. in Meilen) zu erstellen.*
Erwägungen der Gemeinde	Die bergseitige Veloparkierung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts. Die Gemeinde plant die Erweiterung von zwei Fahrradunterständen. Die Realisierung ist für 2025/26 vorgesehen und geschieht, wie erwähnt, unabhängig der Arealentwicklung Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Auf dem Areal des privaten Gestaltungsplans ist zudem eine nutzergerechte Aufteilung an Veloabstellplätzen für die Besucher/innen und Kunden (Kurzzeitabstellplätze) sowie die Bewohner/innen und Beschäftigten vorgesehen. Zudem sind Abstellflächen für Spezialvelos (Anhänger/Cargo-Bikes) vorgesehen. Zusätzlich sind an den west- und ostseitigen Personenunterführungen Veloabstellplätze vorgesehen, die auf die Bedürfnisse der Bahnpendler (Bike + Ride) ausgerichtet sind. Detaillierte Informationen können dem Mobilitätskonzept entnommen werden. Die Veloparkierung entspricht dem Stand der Technik sowie den technischen Normen und ist zweckmässig.
Entscheid	Das Anliegen zur bergseitigen Veloparkierung ist nicht Gegenstand des Strassenprojekts, sondern wird sinngemäss in einem anderen Projekt umgesetzt.

Mikromobilitätsparkplätze	*In einer Einwendung wird verlangt, dass die Schaffung von Mikromobilitätsparkplätzen zu prüfen sei.*
Erwägungen der Gemeinde	Seit Juli 2024 wird die Akzeptanz eines Verleihsystems getestet. Diese Testphase dauert bis Ende 2026. Danach entscheidet die PublicBike AG über die Weiterführung. Das vorliegende Projekt berücksichtigt den aktuellen Stand der Verbreitung der Mikromobilität. In Zukunft besteht die Möglichkeit, zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Trottinetts oder andere Formen der Mikromobilität anzubieten (z.B. im Bereich der geplanten Velostation im Nordosten, im Bereich der Seeterrasse oder im Aufnahmegebäude.
Entscheid	Die Einwendung ist sinngemäss bereits berücksichtigt.
Velokomfort gewährleisten	*In einer Einwendung wird verlangt, dass eine selbsterklärende ordnungsschaffende Lösung für Velos zu schaffen sei.*
Erwägungen der Gemeinde	Die im Strassenprojekt aufgezeigte Lösung entspricht dem zeitgemässen Standard und hält die geltenden Normen ein. Mit der durchschnittlichen Verkehrsmenge von ca. 2'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) und dem Tempo-30-Regime besteht kein Bedarf nach separaten Radstreifen. Diese Beurteilung gilt auch für die Zukunft, wenn der Veloverkehr weiter zunehmen wird.
Entscheid	Die Einwendung ist sinngemäss bereits berücksichtigt.
Strassenbeleuchtung verschieben und optimieren	*In einer Einwendung wird verlangt, dass die Strassenlaterne auf die gegenüberliegende Strassenseite zu versetzen sei.* *In einer weiteren Einwendung wird mehr Raum und Licht auf der Achse bergseits des Güterschuppens gefordert.*
Erwägungen der Gemeinde	Noch nicht alle technischen Details sind in dieser Projektphase bestimmt. Das Anliegen wird für das Bauprojekt entgegengenommen.
Entscheid	Die Einwendung wird für die Detailprojektierung entgegengenommen.

Strassenprojekt ablehnen	*In zwei Einwendungen wird das Strassenprojekt abgelehnt, es sei nicht weiter zu verfolgen. Mit dem Projekt würden Grünflächen, Bäume und Sträucher verschwinden. Die gesamte versiegelte Fläche nehme massiv zu.*
Erwägungen der Gemeinde	Das Strassenprojekt ist das Ergebnis eines langen Projektierungs- und Optimierungsprozesses. Das Vorhaben ist äusserst flächeneffizient, da die Buswendeschlaufe, die Haltestellen und die Fahrbahn geschickt angeordnet sind. Im Unterschied zur heutigen Situation bestehen überdies künftig nicht mehr zwei, sondern nur noch eine General-Wille-Strasse.
Entscheid	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.
Versiegelte Fläche reduzieren	*In zwei Einwendungen wird verlangt, dass der Anteil versiegelte Fläche zu reduzieren sei.*
Erwägungen der Gemeinde	Die Fahrbahnfläche, die von Bussen befahren wird, muss den technischen Anforderungen entsprechen. Nicht stark befahrene Flächen und Randzonen werden wo möglich nicht versiegelt oder zumindest wasserdurchlässig ausgestaltet. Das Strassenprojekt beziehungsweise die Vorzonen auf Privatgrund wurden in Bezug auf eine unversiegelte Ausgestaltung überprüft. Das Projekt wurde entsprechend optimiert.
Entscheid	Die Einwendung wird berücksichtigt.
Bahnhofsgebäude um ein Geschoss reduzieren	*In einer Einwendung wird verlangt, dass das geplante Bahnhofsgebäude um eine Etage zu reduzieren sei, um die ursprüngliche Höhe beizubehalten.*
Erwägungen der Gemeinde	Die Einwendung betrifft einen Sachverhalt, der nicht Gegenstand des Strassenprojekts ist.
Entscheid	Die Einwendung wird für die Mitwirkung zum privaten Gestaltungsplan entgegengenommen.

4 STELLUNGNAHMEN VZO UND SBB

Stellungnahme VZO

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO haben mit Schreiben vom 26. November 2024 zur Planung Stellung genommen. Die VZO unterstützt das Projekt. Der Bushof entspricht den Anforderungen der VZO.

Die Zu- und Wegfahrten wurden mit Schleppkurven überprüft. Die Anordnung der Haltestellen entspricht den vorgängigen Abklärungen.

Die VZO haben mit der Gemeinde Meilen Massnahmen festgelegt, um allfällige Verlustzeiten aufgrund der Einführung von Tempo 30 bestenfalls kompensieren zu können.

Stellungnahme SBB

Die SBB hat mit Schreiben vom 30. April 2024 dem Strassenprojekt zugestimmt und Hinweise für die weiteren Planungsschritte formuliert.

Die entsprechenden Hinweise werden für die Detailprojektierung entgegengenommen.

5 AUSBLICK

Weitere Planungsschritte

Das Projekt wird aufgrund der berücksichtigten Einwendungen überarbeitet.

Nach der Beschlussfassung der Stimmbevölkerung zum Privaten Gestaltungsplan Seeterrasse und Teilerschliessungsplan Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen wird das Strassenprojekt durch den Gemeinderat festgesetzt.

Vor der Projektfestsetzung folgt gemäss §§ 16 und 17 StrG das Planauflage- und Einspracheverfahren. Während der öffentlichen Auflage können Einsprachen gegen das Projekt eingereicht werden. Der Gemeinderat entscheidet in erster Instanz über die Einsprachen.