

Teilrevision 2017

Fassung für die Festsetzung  
durch die Gemeindever-  
sammlung

# Kommunaler Verkehrsplan Meilen

mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV

Von der Gemeindeversammlung festgesetzt am

Namens der Gemeindeversammlung

Der Präsident:

Die Schreiberin:

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion

BDV Nr.:

Hinweis

Die Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Verkehrsplan sind rot hervorgehoben.

Darstellung der Änderungen  
im Bericht und in den Ver-  
kehrsplänen

Die Änderungen sind in diesem Dokument wie folgt gekenn-  
zeichnet:

Rot Neue Festlegungen / Erläuterung

~~Rot~~ Aufzuhebende Festlegungen / Erläuterung

In den behördenverbindlichen Verkehrsplänen 1 und 2 sind die  
Änderungen gemäss dem nachfolgenden Darstellungsbeispiel  
beschriftet:

Auszug Verkehrsplan 2



Auftraggeber

Gemeinde Meilen

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG  
Michael Camenzind, Projektleiter  
Philipp Weber, Sachbearbeiter

Inhalt		
	1. Einleitung	4
	1.1 Anlass	4
	1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplanes	5
	1.3 Mitwirkung	6
	2. Verkehrspolitische Ziele	7
	2.1 Grundsätze der Verkehrspolitik	7
	2.2 Zielbaum	8
	2.3 Verweis auf die regionalen Gesamtverkehrsziele	9
	3. Strassennetz	10
	3.1 Allgemeines	10
	3.2 Übergeordnete Festlegungen	10
	3.3 Haupterschliessungsstrassen	10
	3.4 Quartierverbindungsstrassen	12
	3.5 Quartierserschliessungsstrassen	13
	3.6 Strassen mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr)	14
	3.7 Gestalterische Grundhaltung	14
	3.8 Hinweise zu örtlichen Besonderheiten in der Netzkonzeption	15
	4. Öffentlicher Verkehr	17
	4.1 Allgemeines	17
	4.2 Übergeordnete Festlegungen	18
	4.3 Kommunale Festlegungen	19
	5. Parkierung	20
	5.1 Allgemeines	20
	5.2 Übergeordnete Festlegungen	22
	5.3 Kommunale Festlegungen	22
	6. Radwege	23
	6.1 Allgemeines	23
	6.2 Übergeordnete Festlegungen	24
	6.3 Kommunale Festlegungen	24
	7. Fuss- und Wanderwege	26
	7.1 Allgemeines	26
	7.2 Übergeordnete Festlegungen	26
	7.3 Kommunale Festlegungen	27
	8. Reitwege	31
	8.1 Allgemeines	31
	8.2 Übergeordnete Festlegungen	31
	9. Aufhebung bisherigen Rechts	32

Ergänzende Dokumente

Bericht zur Mitwirkung

# 1. Einleitung

## 1.1 Anlass

### Rechtskräftiger Verkehrsplan

Der rechtskräftige Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 2007. Der Verkehrsplan legt die Ziele und Grundsätze zur Ausgestaltung des kommunalen Strassennetzes fest und bezeichnet die bestehenden und geplanten Fuss- und Radwege.

Dieses behördenverbindliche Planungsinstrument wurde gestützt auf ein breit angelegtes Mitwirkungsverfahren in den Wachten durch die Gemeindeversammlung am 10. Dezember 2007 beschlossen.

### Masterplan Verkehr

Der Beschluss zum Verkehrsplan bildete den Auftakt für den Masterplan Verkehr, der die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Optimierung der Verkehrsabläufe bezeichnet.

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche bauliche Einzelmassnahmen, fünf Tempo-30-Zonen und drei Begegnungszonen in Etappen umgesetzt, sowie Lücken im Fusswegnetz geschlossen.

### Gründe der vorliegenden Teilrevision

Die Festlegungen im kommunalen Verkehrsplan 2007 haben sich bewährt und widerspiegeln nach wie vor die politische Meinungsbildung zur innerörtlichen Organisation des Verkehrs.

Der Richtplan soll jedoch im Rahmen dieser Teilrevision aktualisiert und den neuen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Ein Anpassungsbedarf ergibt sich insbesondere aufgrund:

- der im räumlichen Entwicklungskonzept (REK) Meilen 2030 verankerten Zielen zur Siedlungsentwicklung;
- den Festlegungen im Richtplan Siedlung und Landschaft (Abstimmung Siedlung und Verkehr);
- der geänderten übergeordneten Vorgaben im regionalen Richtplan (insbesondere Fusswegnetz);
- bereits umgesetzter Massnahmen (Aktualisierung in Bezug auf die heutige Situation)
- fehlender Fuss- und Fahrwegrechte zugunsten der Öffentlichkeit auf Privatstrassen
- Konzeptionen zur Führung des Zürichseewegs und eines neuen Wachtenrundwegs.

## 1.2 Aufgaben und Inhalt des Verkehrsplanes

Kantonaler und regionaler  
Richtplan, Teil Verkehr

Die überkommunalen Vorgaben sind im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt. Zum einen ist das der kantonale Richtplan (Karte Blatt Süd), welcher der **Kantonsrat am 18. September 2015** festgesetzt hat, zum anderen ist das der regionale Richtplan Verkehr, welcher von der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) gesamthaft überarbeitet und durch die **Delegiertenversammlung am 15. Juni 2017 zuhanden der kantonalen Genehmigung verabschiedet wurde**. Sie bilden die Grundlage für die Ergänzungen auf Gemeindeebene.

Eine Änderung der übergeordneten Festlegungen würde eine entsprechende Revision dieser Pläne erfordern.

Zuständigkeit

Der kommunale Verkehrsplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Er wird von der Gemeindeversammlung festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt.

Verbindliche Inhalte

Im kantonalen und regionalen Verkehrsplan werden die Verkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung festgelegt.

Der kommunale Verkehrsplan legt in Ergänzung zu den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen das Strassennetz, öffentliche Parkieranlagen, Fuss- und Radwege sowie das öffentliche Verkehrsnetz von kommunaler Bedeutung fest. Er zeigt die Groberschliessung des Siedlungsgebietes auf und legt damit fest, für welche Verkehrsinfrastruktur die Gemeinde zuständig ist.

Im kommunalen Verkehrsplan wird auch definiert, welche Aufgaben die festgelegten Anlagen zu erfüllen haben, was für Ausbaugrössen gelten und welche Gestaltungsgrundsätze bei der Umsetzung zu beachten sind.

Bestandteile des  
Verkehrsplanes

Die Festlegungen auf Gemeindeebene sind in diesem Bericht grau hinterlegt und in den zugehörigen Plänen dargestellt:

Verkehrsplan 1            Strassen / öffentlicher Verkehr

Verkehrsplan 2            Radwege / Fusswege / Reitwege

Rechtliche Grundlage für  
Planungsmassnahmen

Der Verkehrsplan dient als Grundlage für den Erschliessungsplan und für Baulinienpläne.

Baulinien bewirken innerhalb ihres Geltungsbereiches ein Veränderungsverbot und erteilen dem anordnenden Gemeinwesen das Enteignungsrecht. Sie reservieren damit die für die Verkehrsanlagen erforderlichen Flächen.

Anordnungsspielraum bei  
der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien). Dabei stehen ihnen die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung, um sich nötigenfalls gegen Anordnungen zu wenden.

Auftrag an den Gemeinderat  
und konzeptionelle Grundlagen  
für weitere Planungen

Die mit dem Verkehrsplan verbundenen Ziele und Absichten sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen. Dieser soll bei seinen Entscheidungen darauf achten und die ihm zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens im geplanten Sinne erfolgt.

### 1.3 Mitwirkung

Anhörung und öffentliche  
Auflage gemäss § 7 PBG

Wie bereits das räumliche Entwicklungskonzept wurden auch die Richtplanentwürfe im Rahmen von öffentlichen Informationsveranstaltungen der Bevölkerung in den Wachten vorgestellt. Diese Veranstaltungen bildeten den Auftakt der öffentlichen Auflage nach § 7 PBG. Während der 60 tägigen Auflagefrist konnte sich jedermann zur Teilrevision des Verkehrsplans äussern und Änderungsanträge einreichen. Gleichzeitig wurden die Nachbargemeinden, die Planungsregion ZPP sowie der Kanton eingeladen, zu den vorgesehenen Änderungen im kommunalen Verkehrsplan Stellung zu nehmen.

Über das Ergebnis der öffentlichen Auflage und Anhörung gibt der separate „Bericht zur Mitwirkung“ Auskunft. Darin enthalten sind auch die eingereichten Einwendungen, die den Richtplan Siedlung- und Landschaft betreffen, der gleichzeitig öffentlich aufgelegt wurde. In diesem Bericht sind sowohl die berücksichtigten als auch die nicht berücksichtigten Anliegen aufgeführt. Wo der Gemeinderat sich den eingereichten Änderungsanträgen anschliessen konnte, wurde der kommunale Verkehrsplan entsprechend angepasst.

## 2. Verkehrspolitische Ziele

### 2.1 Grundsätze der Verkehrspolitik

#### Verkehrssicherheit

Oberstes Ziel der Verkehrspolitik ist die Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden. **Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den Schulwegen.**

#### Achsen Kammern Prinzip konsequent umsetzen

Die Verkehrspolitik für den motorisierten Individualverkehr basiert auf dem Prinzip von durchlässigen Achsen und verkehrsberuhigten Kammern.

Wohnquartiere werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Ziel- und Quellverkehr wird angemessen beruhigt. Das kann mit baulichen und/oder mit polizeilichen Massnahmen geschehen.

#### Bauliche Massnahmen

Bei der konsequenten Umsetzung des Achsen-Kammern-Systems sollen bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf das notwendige Mass reduziert werden.

Bauliche Massnahmen sollen den ästhetischen Anforderungen einer Gemeinde mit hoher Lebensqualität gerecht werden. Die finanziellen Aufwendungen haben sich aber im tragbaren Rahmen zu bewegen.

#### Tempo-Regimes

Als polizeiliche Massnahmen sind punktuell sowohl Tempo-30-Zonen als auch Begegnungszonen möglich. Letzteres Regime kann sinnvoll sein sowohl im **Zentrumsbereich** als auch in Wohnquartieren an Sackgassen. Anders als bei Tempo-30-Zonen eignen sich Begegnungszonen als Erweiterung der Spielflächen für Kinder auf den Strassenraum, da immer Fussgänger/-innen Vortritt gegenüber **Velofahrer/-innen** und Benutzer/-innen von fahrzeugähnlichen Geräten (Trottinette, Kinderräder, Rollschuhe, Inline-Skates) und diese gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr haben. **Die Bedürfnisse des Busbetriebs sind zu berücksichtigen. Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs darf nicht zusätzlich behindert werden.**

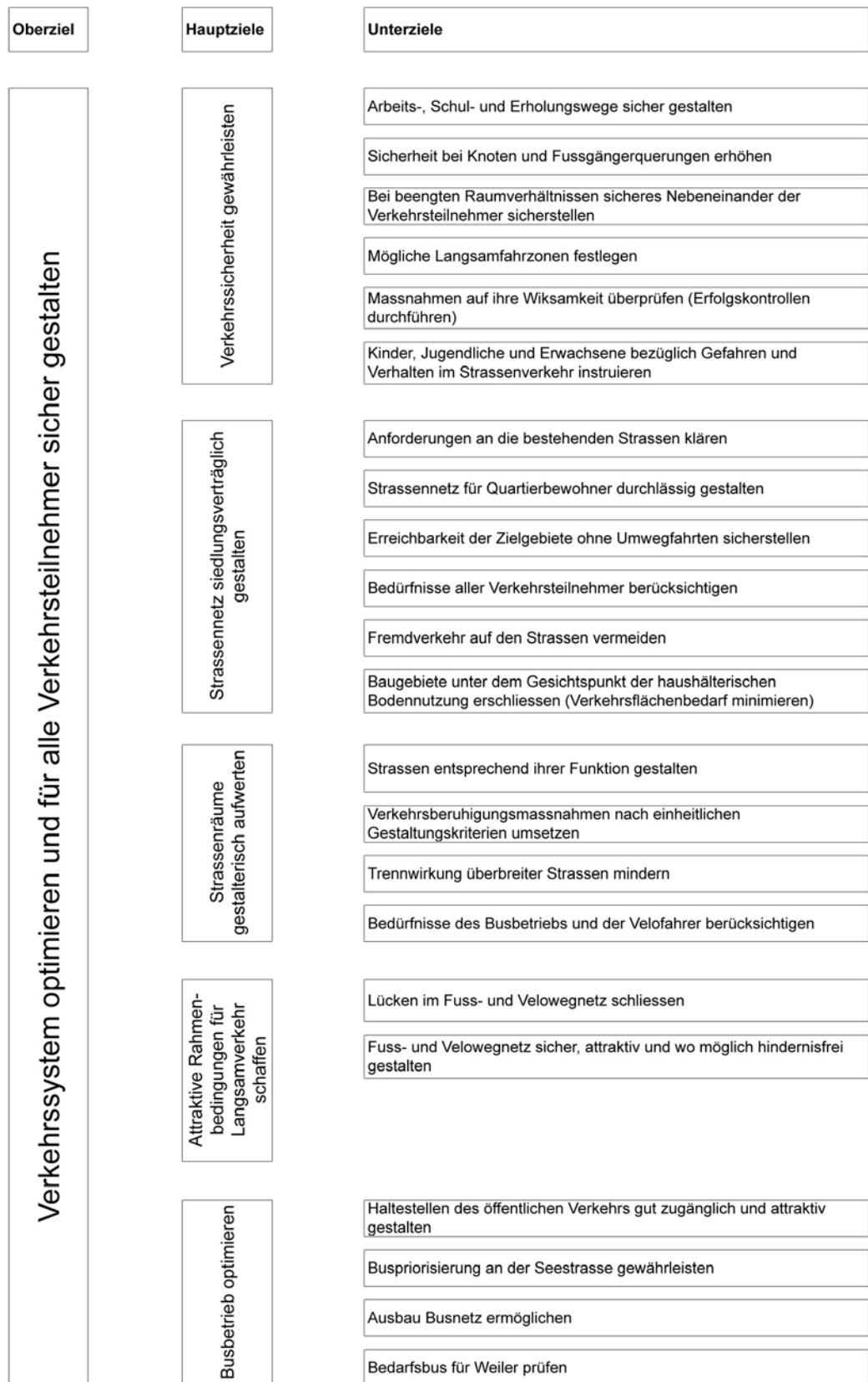
#### Kapazitäten bedürfnisgerecht erhöhen

Der Gemeinderat setzt sich für eine bedürfnisorientierte Erhöhung der Kapazitäten auf Schiene und Strasse im regionalen Verkehrsnetz ein. Die Siedlungsentwicklung nach Innen muss einhergehen mit einer Verschiebung des Modalsplits im Sinne der regionalen Gesamtverkehrsziele (siehe Kap. 2.3).

#### Verkehrsflächen attraktiv gestalten

Verkehrsflächen und öffentliche Anlagen sind Visitenkarten der Gemeinde und werden entsprechend gestaltet und gut unterhalten.

## 2.2 Zielbaum





## 2.3 Verweis auf die regionalen Gesamtverkehrsziele

### Regionaler Richtplan

Die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) hat mit Beschluss vom 15. Juni 2017 den überarbeiteten regionalen Richtplan zuhanden der kantonalen Genehmigung verabschiedet. Im regionalen Richtplan sind die folgenden Verkehrspolitischen Ziele verankert:

### Auszug regionaler Richtplan

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem in der Region sicherzustellen, sind/ist:

- bei der Nutzweise und Nutzungsdichte der Siedlungsgebiete die Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
- der Anteil von öffentlichem Personenverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- die Verbindungen zwischen den Zentren innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region zu stärken.
- verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Personenverkehr siedlungsverträglich sicherzustellen.
- die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Bevölkerung zu erhöhen.
- grenznahe Strassenprojekte mit den Nachbargemeinden und -regionen abzustimmen.

### Bi-Modalsplit

In der Region Pfannenstil soll beim Bi-Modalsplit (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 24 Prozent (Stand 2013) auf 33 Prozent (2030) erhöht werden. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modalsplit (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 8 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.

## 3. Strassennetz

### 3.1 Allgemeines

#### Strassenfunktionen

Auf dem kommunalen Verkehrsplan 1 werden vier Strassenkategorien unterschieden:

- Strassen mit übergeordneter Bedeutung
- Haupterschliessung (Groberschliessung)
- Quartierverbindung (Groberschliessung)
- Quartierserschliessung (Feinerschliessung)

Die Funktionen und Anforderungen, die diese Strassen zu erfüllen haben, sind im Folgenden beschrieben.

Bei der Infrastrukturplanung (Strassennetzplanung) ist die Entwicklung des Busangebots zu berücksichtigen.

### 3.2 Übergeordnete Festlegungen

#### Strassen mit übergeordneter Bedeutung

Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. In Meilen haben die Seestrasse, die Bergstrasse, der Herrenweg sowie die Forchstrasse in Herrliberg eine übergeordnete Bedeutung.

Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Staatsstrassen sind Sache des Kantons. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.

Auf dem Gemeindegebiet von Meilen sind keine Ausbauvorhaben bezeichnet.

Da auch wesentliche Abschnitte der übergeordneten Strassen (Bergstrasse, Seestrasse) mitten durch Wohnquartiere führen, setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrssicherheit ebenso Rechnung getragen wird wie im übrigen Gemeindegebiet.

### 3.3 Haupterschliessungsstrassen

#### Definitionen

Die Haupterschliessungsstrassen sind wichtige Verbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz ab. Die Haupterschliessungsstrassen stellen die Groberschliessung der Wohn-, Gewerbe und Zentrumsgebiete von Meilen sicher.

## Hinweis zu den kantonalen Zugangsnormalien (ZGN)

Die Strassenkategorie Haupterschliessungsstrasse entspricht den Zugangsarten verkehrsorientierte Sammelstrasse oder nutzungsorientierte Sammelstrasse gemäss den Anwendungsbereichen im Anhang der ZGN.

## Anforderungen

Im Siedlungsgebiet sollen diese Strassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Lastwagen–Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen–Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: 5.0–6.0 m (örtliche Einengungen möglich)
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderungen des Busbetriebes dies zulassen
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Innerorts rund 40–50 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Trottoir beidseitig oder einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirnasen)
Schutz für die <b>Velofahrer</b>	Radstreifen oder Mischverkehr (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)
Bus	Haltestellen <b>in der Regel</b> auf der Fahrbahn

## Festlegungen

- Bünishoferstrasse bis Humrigenstrasse bestehend
- Rebbergstrasse bis Höschstrasse bestehend
- Schwabachstrasse bis Ländischstrasse bestehend
- Dorfstrasse bis Burgstrasse bestehend
- Burgstrasse bestehend
- **Plattenstrasse ab Burgstrasse bis Herrenweg bestehend**
- Bahnhofstrasse bis Zufahrt **geplantes** Parkhaus **unter dem Dorfplatz** bestehend
- Rosengartenstrasse bis Zufahrt Migros-Parkhaus bestehend
- Dollikerstrasse bestehend
- Charrhaltenstrasse bestehend
- Pfannenstielstrasse ab Charrhaltenstrasse bestehend
- **Bruechstrasse bis Kühgasse bestehend**

### 3.4 Quartierverbindungsstrassen

#### Definition

Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren (Wachten) von Meilen sicher. Sie sind durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht.

#### Anforderungen

Im Siedlungsgebiet sollen diese Strassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Lastwagen–Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet > Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen–Personenwagen nicht durchgehend gewährleistet > lokale Einengungen Fahrbahnbreite: 4.5–5.5 m (örtliche Einengungen möglich)
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	Innerorts 25–40 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	In der Regel Trottoir einseitig; Ausnahme Mischverkehr
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfe durch Einengungen (Trottoirnasen) und vertikale Versätze
Schutz für die <b>Velofahrer</b>	In der Regel Mischverkehr, evtl. Kernfahrbahn
Bus	Die Fahrbahnbreite hat auf den Ortsbus Rücksicht zu nehmen. Haltestellen <b>in der Regel</b> auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung ( <del>Haltestellenkap</del> )

#### Festlegungen

- Bünishoferstrasse ab Humrigenstrasse bestehend
- Rebbergstrasse bis Ländischstrasse bestehend
- Schwabachstrasse ab Ländischstrasse bestehend
- Höschstrasse bestehend
- Ländischstrasse bestehend
- **Humrigenstrasse** bestehend
- Rainstrasse **bis Schönacherstrasse** bestehend
- Schönacherstrasse bestehend
- General Wille-Strasse ab Schwabachstrasse bestehend
- **General Wille-Strasse ab Rebbergstrasse** <sup>1)</sup> bestehend
- Plattenstrasse **ab Rainstrasse bis Burgstrasse** bestehend
- **Rainstrasse bis Plattenstrasse** bestehend

- Toggwilerstrasse bestehend
- Ormisstrasse bestehend
- Bruechstrasse **ab Kühgasse** bestehend
- Dorfstrasse (Bushof bis Beugen) bestehend
- ~~Seidengasse~~ **bestehend**
- Alte Landstrasse–Gruebstrasse bestehend
- Pfannenstielstrasse bis Charrhaltenstrasse bestehend

<sup>1)</sup> Im Bereich des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen ist die Linieneinführung zu klären (siehe auch Erläuterungen Kap. 3.8)

### 3.5 Quartiererschliessungsstrassen

#### Definitionen

Die Strassen für die Quartiererschliessung dienen der Feinerschliessung der einzelnen Liegenschaften. Diese Strassen sind Gemeinde- oder Privatstrassen.

#### Hinweis zu den kantonalen Zugangsnormalien (ZGN)

Die Strassenkategorie Quartiererschliessungsstrasse entspricht den Zugangsarten Zufahrtsstrasse oder Zufahrtsweg gemäss den Anwendungsbereichen im Anhang der ZGN.

#### Anforderungen

Im Siedlungsgebiet sollen diese Strassen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen (Richtwerte):

Angemessene Fahrbahnbreite	Für Lastwagen nur mit Behinderungen befahrbar > Ausweichstellen Auch für Personenwagen nur langsam befahrbar: reduzierte Anzahl Ausweichstellen. Fahrbahnbreite: 3.5–5.0 m
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche und/oder polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau	20–35 km/h
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	In der Regel Mischverkehr; Ausnahme Trottoir einseitig
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Strassenraumgestaltung, die Querungshilfen erübrigt
Schutz für die <b>Velofahrer</b>	Mischverkehr
Bus	In der Regel kein Busbetrieb

#### Festlegungen

Alle Strassen, die nicht von den Festlegungen gemäss Kapitel 3.3, 3.4 und 3.6 betroffen sind.

### 3.6 Strassen mit besonderen Massnahmen (Mischverkehr)

#### Definition

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).

#### Anforderungen

Die Strassenraumgestaltung soll den Anforderungen einer Begegnungszone genügen.

#### Festlegungen

- Dorfstrasse (Kreuzplatz bis Bahnhofstrasse) geplant
- Kirchgasse bestehend
- Obere Bahnhofstrasse bis Ausfahrt Parkhaus unter dem Dorfplatz geplantes geplant

### 3.7 Gestalterische Grundhaltung

#### Strassenraumgestaltung

Basierend auf dem Verkehrsplan 2007 und dem Masterplan Verkehr 2008 wurden zahlreiche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Dieser Ansatz hat sich im Grundsatz bewährt.

Anstelle von punktuellen Verkehrsberuhigungen sind die Strassenräume vermehrt in ihrer gesamten Funktion als Verkehrs- und Aufenthaltsräume zu betrachten und zu gestalten, wenn Strassen saniert werden.

#### Festlegungen

Strassenräume, Plätze und anderer öffentlicher Grund sollen entsprechend ihrer Lage attraktiv gestaltet und angemessen möbliert sein. Den Orten, an denen das öffentliche Leben eine besondere Bedeutung hat, gilt ein besonderes Augenmerk.

Zu beachten sind die im Richtplan Siedlung und Landschaft festgelegten Grundsätze zu den fünf Raumschichten (Uferzone zwischen See und Seestrasse / Mischgebiet zwischen Seestrasse und Bahn / Zentrumsnahes Wohnen / durchgrünte Wohninseln am Hang / Landschaft), die den öffentlichen Raum betreffen.

### 3.8 Hinweise zu örtlichen Besonderheiten in der Netzkonzeption

Schwabachstrasse, Rebergstrasse, Bünishoferstrasse

Das Netzkonzept in Feldmeilen sieht drei Hauptanschlüsse an das übergeordnete Strassennetz vor.

~~Auf der Humrigenstrasse–Rainstrasse–Schwabachstrasse sind entsprechende Massnahmen zu prüfen, damit diese Wegbeziehung für den Durchgangsverkehr wenig attraktiv ist.~~

Das Strassennetz bleibt trotz allfälliger baulicher Massnahmen auf den Quartierverbindungs- und Quartierserschliessungsstrassen für alle Verkehrsteilnehmer durchlässig und die Zielgebiete können ohne grosse Umwegfahrten erreicht werden.

~~Verlängerung Schönacherstrasse oder Ausbau Rainstrasse?~~

~~Im Gebiet Rainstrasse, Schönacher wurden folgende zwei Netzvarianten geprüft:~~

- ~~a) Ausbau Rainstrasse als Quartierverbindungsstrasse mit dem zugehörigen Fussgängerschutz, die Schönacherstrasse bleibt Sackgasse~~
- ~~b) Ausbau Schönacherstrasse mit Verlängerung bis zur Schwabachstrasse als Quartierverbindungsstrasse, die heutige Rainstrasse dient in erster Linie den Fussgängern und Velofahrern~~

~~Insgesamt wird auf Grund folgender Überlegungen eine Verlängerung der Schönacherstrasse bevorzugt:~~

- ~~• Die Rainstrasse wird entlastet und dadurch werden Konflikte mit der bevorzugten Fuss- und Veloroute auf der Rainstrasse entschärft~~
- ~~• Bezüglich dem baulichen Aufwand für einen gesetzeskonformen Ausbau mit zugehörigem Fussgängerschutz dürften – auch unter Beachtung einer allfälligen Busnetzerweiterung – die beiden Varianten vergleichbar sein~~
- ~~• Die Integration ins Siedlungsgefüge ist bei einer neuen Strasse in der Regel einfacher als die Sanierung einer bestehenden Strasse. Während Neubauten – namentlich in der Reservezone – auf die Strasse Rücksicht nehmen können, dürften sich für die Anstösser an der Rainstrasse grössere Probleme ergeben~~
- ~~• Die bevorzugte Netzgestaltung im Schönacher dürfte keine direkte Wirkung auf den Durchgangsverkehr haben, da die Wegstrecken und die damit verbundenen Fahrzeiten bei beiden Varianten etwa gleich gross sind. Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs ist entscheidend, welche Massnahmen auf dem gesamten Strassenzug ergriffen werden, damit die Fahrbeziehung Forchstrasse–Humrigenstrasse–Rainstrasse–Schönacherstrasse–Seestrasse möglichst unattraktiv wird.~~

## Bahnhofstrasse und Rosengartenstrasse

In einer separaten Planung wurde die Parkierung und Erschliessung des Zentrumsbereiches behandelt. **Das Parkhaus unter dem Dorfplatz** sowie die bestehende Parkierungsanlage bei der Migros sollen optimal an die Seestrasse angebunden werden, damit die Dorfstrasse entlastet und dadurch der gestalterische Spielraum für diese wichtige Einkaufsstrasse erhöht werden kann. Daher werden die Rosengartenstrasse und die Bahnhofstrasse ab der Seestrasse bis zu den Tiefgaragen als Hupterschliessungsstrassen klassiert.

## Bruechstrasse

Die Bruechstrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen den Ortsteilen Meilen Dorf und Obermeilen. Daher soll diese Strasse ab der Einmündung Kühgasse bis zur Bergstrasse als Quartierverbindungsstrasse klassiert werden. **Mit flankierenden Massnahmen soll der Durchgangsverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.**

Der westliche Abschnitt von der Burgstrasse bis zur Kühgasse dient als Hupterschliessung für die Industriezone beim Bahnhof. Der Werkverkehr soll über diese Wegbeziehung von und zur Seestrasse gelangen.

## Charrhaltenstrasse, Pfannenstielstrasse

Der Strassenzug Charrhaltenstrasse–Obere Pfannenstielstrasse wird als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Im Gegenzug **sind** die untere Pfannenstielstrasse sowie die Bruechstrasse als **Quartierverbindungsstrassen bezeichnet**. Für diese Netzgestaltung sprechen folgende Argumente:

- Der Durchgangsverkehr, der heute das Siedlungsgebiet Richtung Fähre Meilen–Horgen durchquert, soll soweit möglich auf die Bergstrasse verlagert werden.
- Die Bergstrasse hat bereits eine übergeordnete Funktion (Kantonsstrasse) und stellt die Verbindung von der Seestrasse Richtung Egg, Mönchaltorf, Uster und Wetzikon sicher. Eine zusätzliche Verbindung auf dem Gemeindegebiet von Meilen ist nicht erforderlich
- Eine Reduktion der Verkehrsmenge im Dorfkern hilft mit, bestehende Konflikte zu entschärfen

**Die Netzgestaltung alleine bringt jedoch noch keine Entlastung. Daher sind punktuelle Massnahmen zur Verkehrslenkung zu prüfen. Dabei sind die Anliegen des ÖV (Bus 922) zu beachten.**

## Seidengasse

Im oberen Bereich der Seidengasse befindet sich das Schulhaus Obermeilen. Dieser Strassenraum ist daher auch Schulweg und erweiterter Pausenplatz. Die Netzgestaltung berücksichtigt das erhöhte Schutzbedürfnis der Schüler. Die Seidengasse soll im Bereich Schulhaus die Funktion einer Quartierserschliessung aufweisen. **Mit baulichen Massnahmen soll der Durchgangsverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.**



## General-Wille-Strasse

Am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen ist die Situation für den Bus zu verbessern. An der Realisierung eines Bushofs besteht ein hohes öffentliches Interesse. Je nach der künftigen Organisation, hat diese eine Auswirkung auf die heutige Linienführung der General-Wille-Strasse. Im Zusammenhang mit der Arealplanung ist eine für die Nachbarschaft verträgliche Verkehrsführung zu prüfen.

# 4. Öffentlicher Verkehr

## 4.1 Allgemeines

### S-Bahn

Feldmeilen wird von den S-Bahnlinien S6 und S16 bedient. Meilen (Dorf) wird durch die S6 und S7 erschlossen.

### Busse

Beim Bahnhof Meilen (Dorf) und Feldmeilen verkehren folgende **acht** Buslinien (Stand **2017**):

Linie Nr.	Linien-Beschrieb	Taktspitze 2017	Taktspitze 2019
921	Bahnhof Meilen–Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen–Eichholz	30 Min.	15 Min.
922	Bahnhof Meilen–Hohenegg (–Vorderer Pfannenstiel/Au)	30 Min.	30 Min.
923	In der Au / Au–Bahnhof Meilen	30 Min.	30 Min.
925	Bahnhof Meilen–Kleindorf Uetikon–Bahnhof Mänedorf–Bahnhof Stäfa	30 Min.	15 Min.
972	Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen–Grüt–Eichholz–Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen	30 Min.	30 Min.
973	Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen–Sportplatz–Rebberg–Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen	30 Min.	30 Min.
974	Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen–Kirche Wetzwil–Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen	30 Min.	30 Min.
N92	Nachtbus Bahnhof Meilen–Uetikon Kleindorf–Stäfa–Binz	60 Min.	60 Min.

### Einzugsgebiet

Der Radius der Einzugsgebiete von Bushaltestellen beträgt rund 400 m. Die Haltestellen sind so verteilt, dass das gesamte Baugebiet mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen ist.

## 4.2 Übergeordnete Festlegungen

### Kantonale Festlegungen

Die SBB-Bahnlinien sowie die beiden Bahnhöfe Herrliberg-Feldmeilen und Meilen sind kantonale Festlegungen.

Auf kantonaler Ebene ist langfristig zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Stäfa der vollständige Doppelspurausbau der S-Bahnlinie bezeichnet. ~~Bei den zuständigen Instanzen von Bund und Kanton ist der Entscheid für den Doppelspurausbau zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen hängig.~~

~~Die Gemeinde setzt sich bei den zuständigen Instanzen dafür ein, dass die bestehenden Unterführungen erhalten bleiben.~~

Von kantonaler Bedeutung ist zudem die Autofähre Horgen-Meilen, die mit hoher Frequenz die Verbindung zwischen dem linken und rechten Zürichseeufer sicherstellt.

### Regionale Festlegungen

~~Im regionalen Richtplan Verkehr sind keine Festlegungen zum öffentlichen Verkehr enthalten, welche die Gemeinde Meilen betreffen.~~

~~Regionale Busverbindungen sind:~~

- ~~• Meilen – Uetikon – Männedorf~~ bestehend

### Kursschiffahrt

Auf dem Verkehrsplan 1 sind die Kursschiffahrtslinien von regionaler Bedeutung dargestellt. Gemäss Planeintrag sind in Feldmeilen, Meilen und Obermeilen Schiffsstationen festgelegt. Der Landesteg Obermeilen wird momentan nicht angefahren.

### Güterumschlag

Die Anlage Grund in Meilen dient dem Kiesumschlag vom Schiff auf Lastwagen.

### Ausbau S-Bahn

~~Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB planen die Inbetriebnahme der neuen S-Bahnlinie S20 auf Juni 2019. Die neue S-Bahnlinie entlastet die S7 und bietet ab Meilen in den Hauptverkehrszeiten den Viertelstundentakt nach Zürich.~~

~~Die neue S-Bahnlinie hat Auswirkungen auf das Busnetz der Gemeinde Meilen sowie auf den Taktfahrplan, welche es zu klären gilt.~~

~~Die Gemeinde Meilen setzt sich für attraktive S-Bahnverbindungen ins Regionalzentrum Rapperswil sowie für eine gute Einbindung in das zukünftige Verkehrssystem (Viertelstundentakt) ein.~~

## 4.3 Kommunale Festlegungen

### Ausbau

Konzeptionell wird das bestehende, sehr dichte Ortsbusnetz mit einer Buserschliessung für das Gebiet Schönacher via Schönacherstrasse ergänzt. Zurzeit ist **aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des Strassengefälles an der Schönacherstrasse keine Betriebsaufnahme geplant.**

**Zu prüfen** ist die Erschliessung des Quartierplangebietes Durst.

### ~~Änderung Linienführung~~

~~Die Buslinie 923 soll künftig via Seidengasse geführt werden. Dadurch kann das Schulhaus in Obermeilen direkt erschlossen werden.~~

### ~~Busbevorzugung bei Knoten~~

~~Gemäss Verkehrskonzept 2003 für den Dorfkern soll beim Knoten Dorfstrasse – Seestrasse die Bevorzugung des Busses geprüft werden. Entsprechende Massnahmen sind auch im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotens Burgstrasse – Dorfstrasse zu prüfen. Die Busausfahrt von der Schwabachstrasse in die Seestrasse ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen auf der Seestrasse und der Sichtverhältnisse ungenügend. Mit der Verlängerung der Schönacherstrasse gewinnt die Schwabachstrasse an Bedeutung. Mit einer Lichtsignalanlage (LSA) soll die Verkehrssituation beim Knoten Schwabachstrasse – Seestrasse verbessert und der Bus mit der LSA-Steuerung priorisiert werden. Entsprechende Massnahmen beim Knoten Seestrasse – Schwabachstrasse sind bereits in Planung.~~

### Bushof

In Feldmeilen soll die Attraktivität der Verknüpfung von Bahn und Bus gesteigert werden. Hierfür ist in Zusammenarbeit mit der SBB in einer Machbarkeitsstudie die Realisierung eines Bushofes am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen zu prüfen und die Erschliessung unter Anhörung der Interessen der Nachbarschaft zu klären.

### Festlegungen

#### Bestehende Bushöfe und Bushaltestellen

- Gemäss Planeintrag auf dem Verkehrsplan 1
- Bushof Meilen

#### Geplante Bushöfe und Bushaltestellen respektive Netzergänzungen

- Bushof Feldmeilen
- Haltestelle Friedhof
- Haltestelle Horn (Seestrasse)
- Haltestelle Rainstrasse/Bettenen
- Haltestelle Schwabachstrasse/Rainstrasse
- ~~Rainstrasse – Schönacherstrasse – Schwabachstrasse~~
- ~~Seidengasse (andere Linienführung)~~

**Koordinationshinweis:**

Im Rahmen des Projekts "Chance Uetikon" ist auf der See-  
strasse zusammen mit der Gemeinde Uetikon die Schaffung  
einer neuen Bushaltestelle im Bereich der Gemeindegrenze zu  
prüfen.

Wirkung

Verbundangebote (Linienführungen, Bedienungshäufigkeit und  
Betriebszeiten) werden durch den Verkehrsrat festgelegt. Die  
im Verkehrsplan 1 bezeichneten kommunalen Festlegungen  
sind als Ziele der Gemeinde zu verstehen und bilden die Grund-  
lage für die Sicherung des erforderlichen Verkehrsraumes und  
der Haltestellen.

## 5. Parkierung

### 5.1 Allgemeines

Pflichtparkplätze

Bei allen öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist die jeweilige  
Bauherrschaft verpflichtet, Abstellplätze zu erstellen. In der  
Bauordnung der Gemeinde Meilen wird geregelt, wie diese Zahl  
abhängig von der Nutzung **und der Erschliessungsgüte der öf-  
fentlichen Verkehrsmittel zu ermitteln ist.**

**Autoarme Nutzungen sollen von der Parkplatzpflicht teilweise  
befreit werden können. In den gut mit den öffentlichen Ver-  
kehrsmitteln erschlossenen Gebieten soll der Spielraum zur  
Reduktion der Pflichtparkplätze erhöht werden.**

Bewirtschaftung allgemein  
Parkplatzbewirtschaftung

Öffentlich zugängliche Parkplätze sind in der Regel zu bewirt-  
schaften. Je nach Lage kann dies durch eine blaue Zone mit  
Anwohnerbevorzugung (in den Wohnquartieren) oder durch  
Erheben einer Parkplatzgebühr (Zentrum) erfolgen. In diese  
Bewirtschaftung ist auch die Gebühr für das Parkieren auf öf-  
fentlichem Grund mit einzubeziehen.

Auf den Parkplätzen im Zentrum sind die Kurzzeit-Parkierer  
(Besucher und Kunden) zu bevorzugen.

Die Parkplätze für Langzeitparkierer (**Pendler**) sind auf **das  
SBB-Areal und** die Peripherie des Dorfkerns zu beschränken.  
Diese Grundsätze sind langfristig gültig.

## Bewirtschaftung im Zentrum

Auf den Parkplätzen im Zentrum sind die Kurzzeit-Parkierer (Besucher und Kunden) zu bevorzugen. Die Parkplätze für Langzeitparkierer (Pendler) sind auf das SBB-Areal und die Peripherie des Dorfkerns zu beschränken. Diese Grundsätze sind langfristig gültig und gelten auch für die Bewirtschaftung von künftigen Parkierungsanlagen.

## Parkieren im Zentrum Angebot an öffentlich zu- gänglichen Parkierungs- anlagen

Im Bereich des Dorfkerns bestehen gegen 700 öffentlich zugängliche Parkplätze. Davon befinden sich etwa 400 auf öffentlichem Grund und 300 auf Privatgrund.

Diese Parkplätze dienen vorab den Besuchern und Kunden des Dorfkerns.

Das Projekt Nucleus wird den Dorfkern mit attraktiven Nutzungen ergänzen. Mit dieser Überbauung hinter dem Gemeindehaus wird gleichzeitig eine zentrale und kundenfreundlich gestaltete gedeckte Parkierungsanlage erstellt. Der Parkplatzbedarf ist ausgewiesen. In der neuen Tiefgarage sollen ca. 350 Parkplätze erstellt werden, welche im Baurecht durch einen privaten Investor realisiert werden. Dieses Angebot setzt sich wie folgt zusammen:

- Ersatz von bestehenden oberirdischen Parkplätzen, die im Zusammenhang mit der Überbauung Nucleus oder zur Erhöhung des Spielraums für attraktive Strassengestaltungen verlagert werden müssen (ca. 140 Parkplätze)
- Bedarf für neue Nutzungen, insbesondere für die Zentrumsüberbauung Nucleus (ca. 140)
- Integration von bestehenden Tiefgaragen ZKB/UBS (ca. 60)
- Angemessene Erhöhung des Angebotes (ca. 10)

Mit dem Bau des Parkhauses unter dem Dorfplatz wurde das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen bedarfsgerecht ausgebaut. Es besteht kein Handlungsbedarf, das Angebot zu erweitern.

Auch auf den Parkierungsanlagen, die der Naherholung dienen, ist kein Ausbau geplant.

## Erweiterung der Parkie- rungsanlage

Die Parkierungsanlage Dorfplatz kann im Zusammenhang mit Neubauten auf den angrenzenden Grundstücken in Etappen erweitert werden.

## Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Bei den wichtigen Zielgebieten sind an gut zugänglicher Lage genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen).

## 5.2 Übergeordnete Festlegungen

### Regionale Festlegungen

Regionale Parkierungsanlagen sind:

- ~~Park-and-Ride-Anlage Bahnhof Meilen~~ ~~bestehend~~
- Park-and-Ride-Anlage Bahnhof Herrliberg/Feldmeilen bestehend
- Parkplatz für Erholung Vorderer Pfannenstil bestehend

## 5.3 Kommunale Festlegungen

### Festlegungen

Folgende öffentlichen Parkierungsanlagen sind im Plan bezeichnet:

- Schützenhaus bestehend
- ~~Parkhaus unter dem Dorfplatz~~ ~~geplant~~ bestehend
- Vita-Parcours bestehend
- Toggwil bestehend

### Pflichtparkplätze

Die BZO-Bestimmungen zur Parkierung sind zu überprüfen und auf die ÖV-Güteklassen abzustimmen.

### Wirkung

Die im Verkehrsplan 1 bezeichneten Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse bilden die Grundlage für die Standort-sicherung. Die Finanzierung und der Bau der Anlagen muss fallweise geregelt werden.

## 6. Radwege

### 6.1 Allgemeines

#### Regionale Radwege

Die regionalen Radwege stellen die Verbindung zu den Naherholungsgebieten, zu den Nachbargemeinden und zu den Arbeitsplatzgebieten ausserhalb von Meilen sicher.

#### Radwegnetz

Die kommunalen Radwege erschliessen die wichtigen Zielgebiete von Meilen (zielgerichtet). Sie dienen primär den Schülern, Arbeitspendlern und für den Einkaufskunden.

Zwischen Feld-, Dorf-, Ober- und Bergmeilen sind sichere und nutzerfreundliche Velohaupttrouten anzulegen. Auch die Radwege zwischen den Quartieren sind attraktiv zu gestalten.

Bei der Planung und Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Belange des Veloverkehrs zu berücksichtigen.

#### Veloparkierungsanlagen

Bei den wichtigen Zielgebieten sind an gut zugänglicher Lage genügend Veloparkierungsanlagen vorzusehen. Das zu schaffende Angebot richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

#### Anforderungen

Der Ausbaustandard von Radwegen richtet sich nach der Topografie und dem **Verkehrsaufkommen von Motorfahrzeugen** (vgl. Anforderungen an die Strassen, Kapitel 3).

#### Hinweis auf Planungshilfen

Zusätzlich richtet sich der Ausbaustandard nach folgenden Planungshilfen:

- Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich, 2012
- Handbuch zur Planung von Velorouten, ASTRA, 2008
- VSS Normen 640 060 und 640 201

## 6.2 Übergeordnete Festlegungen

### Regionale Festlegungen

Bestehende Regionale **Radwege** sind:

- **Herrenweg**
- **Büelenhof – Plattenstrasse – Burgstrasse – Erlenstrasse – Toggwilerstrasse – Unot-Bäpfert-Weg – Charrhaltenstrasse – Im Holländer**
- **General-Wille-Strasse – Burgstrasse – Dorfstrasse – Bahnweg – Alte Landstrasse – Dollikerstrasse**
- **Seestrasse**

Auf dem Gemeindegebiet von Meilen sind keine neuen Regionalen Radwege geplant.

## 6.3 Kommunale Festlegungen

### Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden und geplanten kommunalen Radwege wird verzichtet.

### Velohaupttrouten

Velohaupttrouten sind:

- **General-Wille-Strasse – Dorfstrasse – Bahnweg – Alte Landstrasse (regional)**
- **Humrigenstrasse – Rainstrasse – Bruechstrasse – Bergstrasse – Lütisämetstrasse – Dollikerstrasse**

Im Rahmen von Strassensanierungen sind diese Velohaupttrouten speziell auszugestalten und auf die Bedürfnisse des Verkehrs auszurichten.

### Veloparkierungsanlagen

Folgende öffentlichen Veloparkierungsanlagen sind im Plan bezeichnet:

- **Bahnhof Feldmeilen** bestehend
- **Bahnhof Meilen Nord** bestehend

### Wirkung

Die im Verkehrsplan 2 bezeichneten **Radwege** bilden die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (Offenhaltung des Trassees allenfalls mit Baulinien) und für den Bau der Anlagen. Bau- und Unterhalt der regionalen **Radwege** sind Aufgabe des Kantons. Wenn ein regionaler Radweg auf einer kommunalen Strasse verläuft, muss die Übernahme des damit einhergehenden Mehraufwands ausgehandelt werden. Es ist der frühzeitige Einbezug des kantonalen Amtes für Verkehr in die Projektentwicklung im Zusammenhang mit Sanierungen von kommunalen Strassen sicherzustellen, für die regionalen Radwege festgelegt sind.



Für die kommunalen Radwege, welche auf öffentlichen Strassen verlaufen, ist die Gemeinde zuständig. Der Unterhalt auf privaten Strassen richtet sich nach den Vereinbarungen in Dienstbarkeitsverträgen.

### Übersicht Velohaupttrouten

Der nachfolgende Plan zeigt die Velohaupttrouten. Hier sind die Bedürfnisse der Velofahrer bei der Ausgestaltung der Strassen besonders zu beachten.



### Übersicht Netzlücken

Der nachfolgende Plan zeigt das Optimierungspotenzial für die Radwegführung auf den bestehenden Strassen. Hier sind Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrer zu prüfen oder Netzlücken baulich zu schliessen.



## 7. Fuss- und Wanderwege

### 7.1 Allgemeines

Grobmaschiges regionales Netz

Mit dem regionalen Wegnetz werden die wichtigsten regionalen Erholungs- und Wandergebiete erschlossen. Dieses grobmaschige Netz wird insbesondere im Baugebiet durch die kommunalen Wege ergänzt.

Dichtes Fusswegnetz im Siedlungsgebiet

Im Siedlungsgebiet wird ein dichtes Fusswegnetz angeboten, das die Verbindung zu den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Post, Einkaufsläden, öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn- und Busstationen) und zwischen den Quartieren sicherstellt. Zudem führen attraktive Wege vom Siedlungsgebiet zu den Naherholungsgebieten.

**Die Fusswege sind sicher und sofern verhältnismässig hindernisfrei auszugestalten.**

Anforderungen an die Beläge

Im Siedlungsgebiet weisen die festgelegten Fusswege in der Regel einen Hartbelag auf. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind die Wege ohne Hartbelag auszuführen. Werden hier Wege neu mit einem Hartbelag versehen, so ist gemäss Fuss- und Wanderweggesetz ein entsprechender Ersatz ohne Hartbelag vorzusehen.

### 7.2 Übergeordnete Festlegungen

Regionale Festlegungen

Die Hauptfusswege sind im regionalen Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege festgelegt. Auf eine detaillierte Aufzählung wird verzichtet.

**Bau- und Unterhalt der regionalen Fuss- und Wanderwege sind Aufgabe des Kantons.**

Hinweis zum Zürichseeweg

**Der Zürichseeweg wurde von der Gesamtrevision des regionalen Richtplans ausgeklammert. Die Gemeinden wurden aufgefordert, Vorschläge zur Linienführung auf ihrem Gemeindegebiet auszuarbeiten.**

**Der Vorschlag des Gemeinderates Meilen ist im Verkehrsplan 2 dargestellt und im Kap. 7.3 illustriert. Der Gemeinderat beantragt, diese Linienführung in den regionalen Richtplan aufzunehmen.**

## 7.3 Kommunale Festlegungen

### Festlegungen

Auf eine detaillierte Aufzählung der bestehenden und geplanten kommunalen Fuss- und Wanderwege wird verzichtet. Alle Anlagen sind im Verkehrsplan 2 dargestellt.

### Wirkung

Die im Verkehrsplan 2 bezeichneten Wege bilden die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen (Offenhaltung des Trassees allenfalls mit Baulinien) und für den Bau der Anlagen. Für die kommunalen Fuss- und Wanderwege, **welche auf öffentlichen Strassen verlaufen**, ist die Gemeinde zuständig. **Der Unterhalt von öffentlichen Wegen auf privaten Strassen richtet sich nach den Vereinbarungen in Dienstbarkeitsverträgen.**

### Hinweis zu den Privatstrassen

**Auf dem Gemeindegebiet bestehen zahlreiche Privatstrassen. Auf mehreren Wegabschnitten, die Bestandteil des kommunalen Fusswegnetzes sind, fehlen Fusswegrechte zugunsten der Öffentlichkeit. Diese Abschnitte sind im Verkehrsplan daher als geplante Wege bezeichnet. Mit den Strasseneigentümern sind entsprechende Fusswegrechte zu vereinbaren.**

### Hinweis zu den Flurwegen

**Im Siedlungsgebiet bestehen noch Flurwege, die ~~nicht mehr als solche benötigt werden~~ und nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung dienen. Die Flurwege sind deshalb gestützt auf § 115 Landwirtschaftsgesetz formell aufzuheben.**

**Die Gemeinde setzt sich für die Aufhebung der Flurwege ein. Die Aufhebung der Flurwege und die Streichung im Flurwegverzeichnis bleiben ohne Einfluss auf den tatsächlichen Bestand der Wege. Die politische Gemeinde prüft mit der formellen Aufhebung der Flurwege, ob diese ins Eigentum der Gemeinde übernommen werden sollen.**

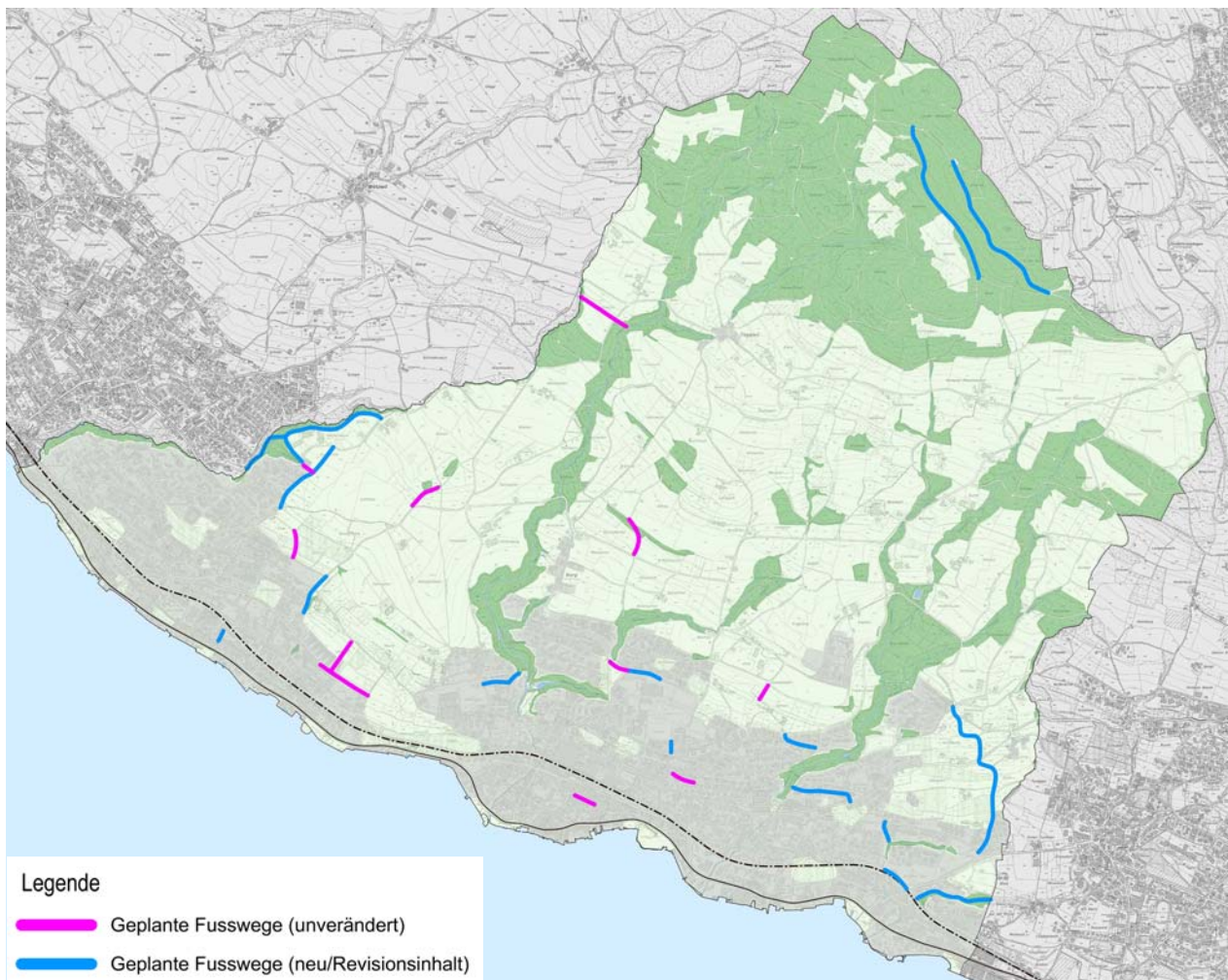
### Hinweis zum Wachtenrundweg

**Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Raumentwicklungskonzept Meilen 2030 wurde die Schaffung eines Wachtenrundwegs angeregt. Dieser führt auf einem attraktiven Rundpfad durch die drei Wachten Feldmeilen, Dorfmeilen und Obermeilen. Wegabschnitte, die bisher noch nicht im kommunalen Richtplan aufgeführt waren, sind nun als geplante Fusswege aufgeführt.**

## Übersicht geplante Fusswege

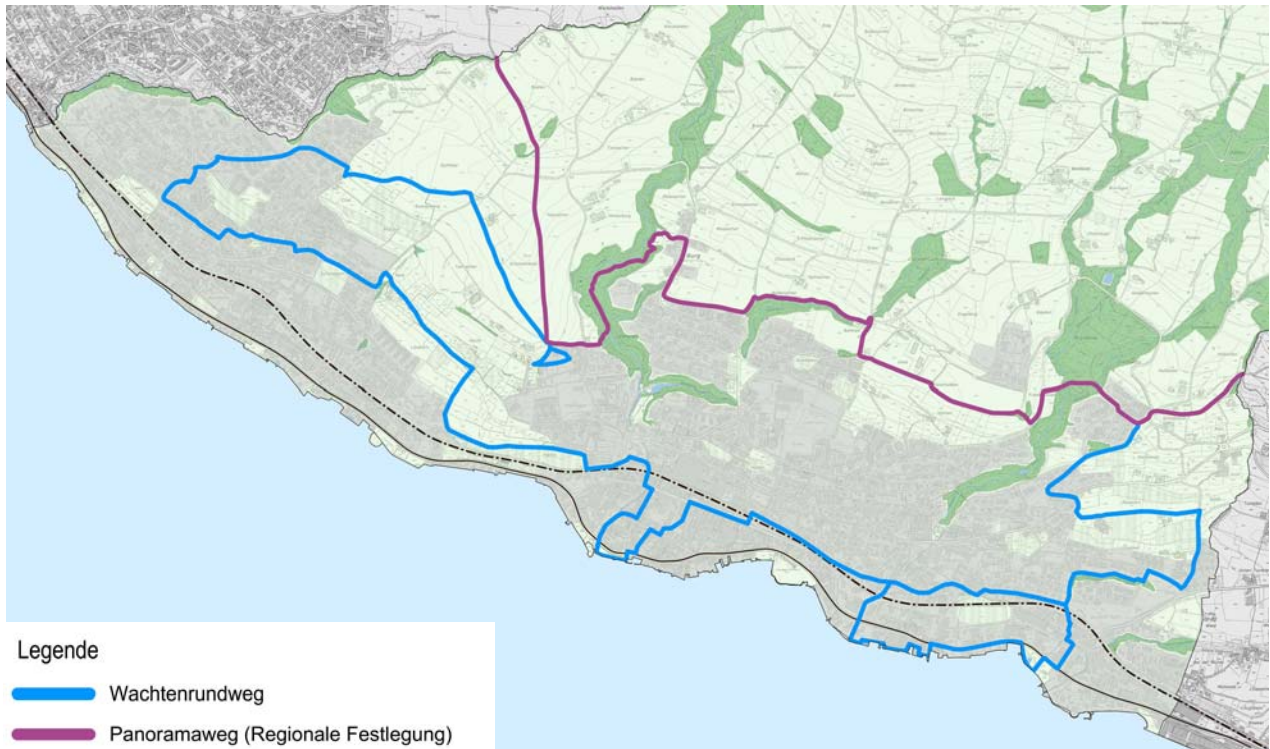
Der nachfolgende Plan zeigt die Lücken im öffentlichen Fusswegnetz. Hier sind bei Bedarf neue Fusswege anzulegen oder, wo Wege bereits vorhanden sind aber entsprechende Dienstbarkeiten auf Privatstrassen fehlen, Fusswegrechte zu vereinbaren.

Dargestellt sind auch bestehende öffentliche Fusswege, die aufgrund geänderter Festlegungen im regionalen Richtplan Verkehr nicht mehr von regionaler, sondern neu von kommunaler Bedeutung sind.



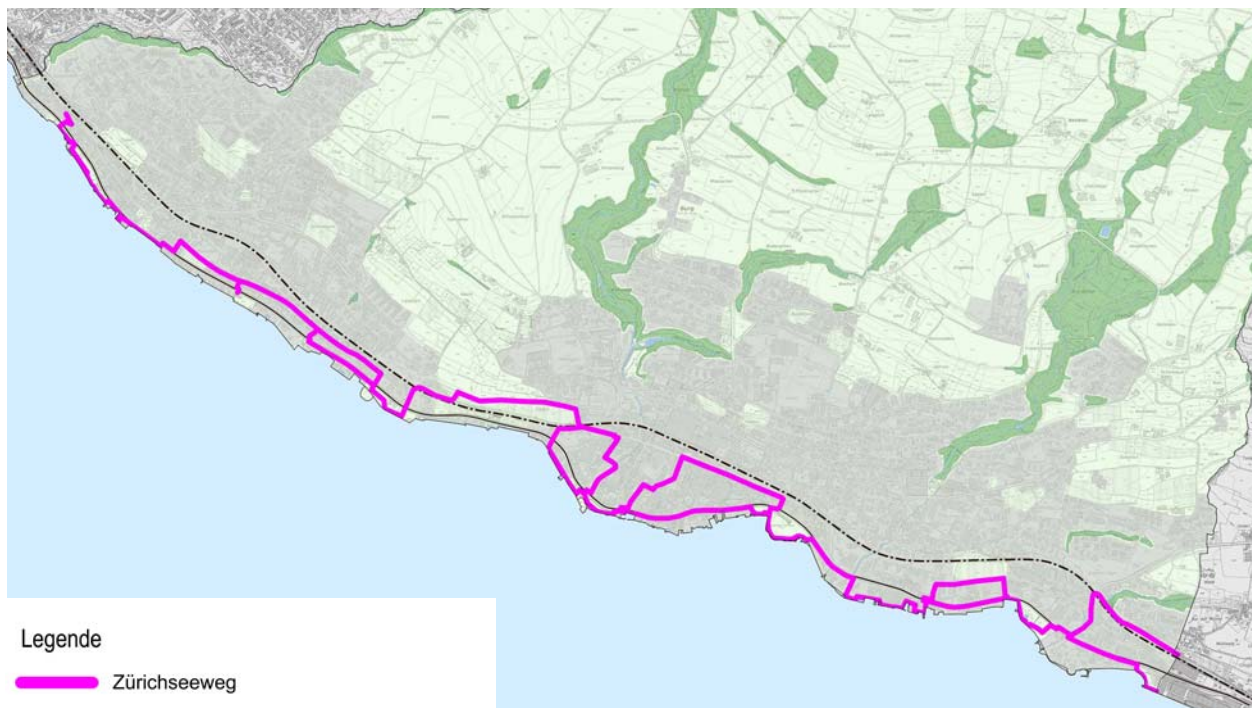
## Übersicht Wachtenrundweg

Der nachfolgende Plan zeigt den Wachtenrundweg, wie er im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum räumlichen Entwicklungskonzept 2030 angeregt wurde und im Verkehrsplan 2 Eingang findet.



## Übersicht Zürichseeweg

Der nachfolgende Plan zeigt den Zürichseeweg, wie er von der Gemeinde Meilen zur Aufnahme im regionalen Richtplan beantragt werden soll.



## 8. Reitwege

### 8.1 Allgemeines

#### Regionale Reitwege

Reitwege sind bestehende, für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag. Die Bezeichnung bedeutet, dass darauf kein Reitverbot ausgesprochen werden kann und bei Aufhebung oder Asphaltierung ein geeigneter Ersatz geschaffen wird.

#### Kommunale Reitwege

Auf kommunaler Stufe werden keine Reitwege festgelegt.

### 8.2 Übergeordnete Festlegungen

#### Regionale Festlegungen

Bestehende regionale Reitwege sind:

- Rütihof – Bergmeilen – Gibisnüd
- Warzhalden – Toggwil – Gibisnüd
- Höchi – Vorderer Pfannenstiel – Gibisnüd
- Felsengrund – Toggwil
- Pferdetrainingsbahn Pfannenstiel

#### Pferdetrainingsbahn

Die Pferdetrainingsbahn auf dem Vorderen Pfannenstiel in der Nähe des Concoursplatzes steht den Reitern aus der ganzen Region zum Galoppieren und zur Dressur zur Verfügung.

## 9. Aufhebung bisherigen Rechts

Die kommunalen Verkehrspläne 1 (Strassen/öffentlicher Verkehr) und 2 (Radwege/Fusswege/Reitwege) vom 10. Dezember 2007 werden durch die Genehmigung dieser Teilrevisionen aufgehoben.



