Gemeinde Herrliberg

# Dokumentation
# Start in den Dialog über das Zielbild Forchstrasse

Zwei Videokonferenzen und eine Online-Umfrage

Erstellt von: moderat GmbH für die Gemeinde Herrliberg
Datum: 10.7.2020

*Hinweis: Präsentationen sind auf [www.herrliberg.ch/forchstrasse](www.herrliberg.ch/forchstrasse) aufgeschaltet*

# Inhalt

1. Ausgangslage ....3

2. Die Online-Beteiligung umfasste drei Schritte ....3

3. Videokonferenz vom 6. Juni 2020 ....4

4. Online-Umfrage ....6

5. Videokonferenz vom 4. Juli 2020 und Fazit ....29

6. Ausblick und weiteres Vorgehen ....31

7. Mitwirkung und Vorbereitung ....31

## 1. Ausgangslage

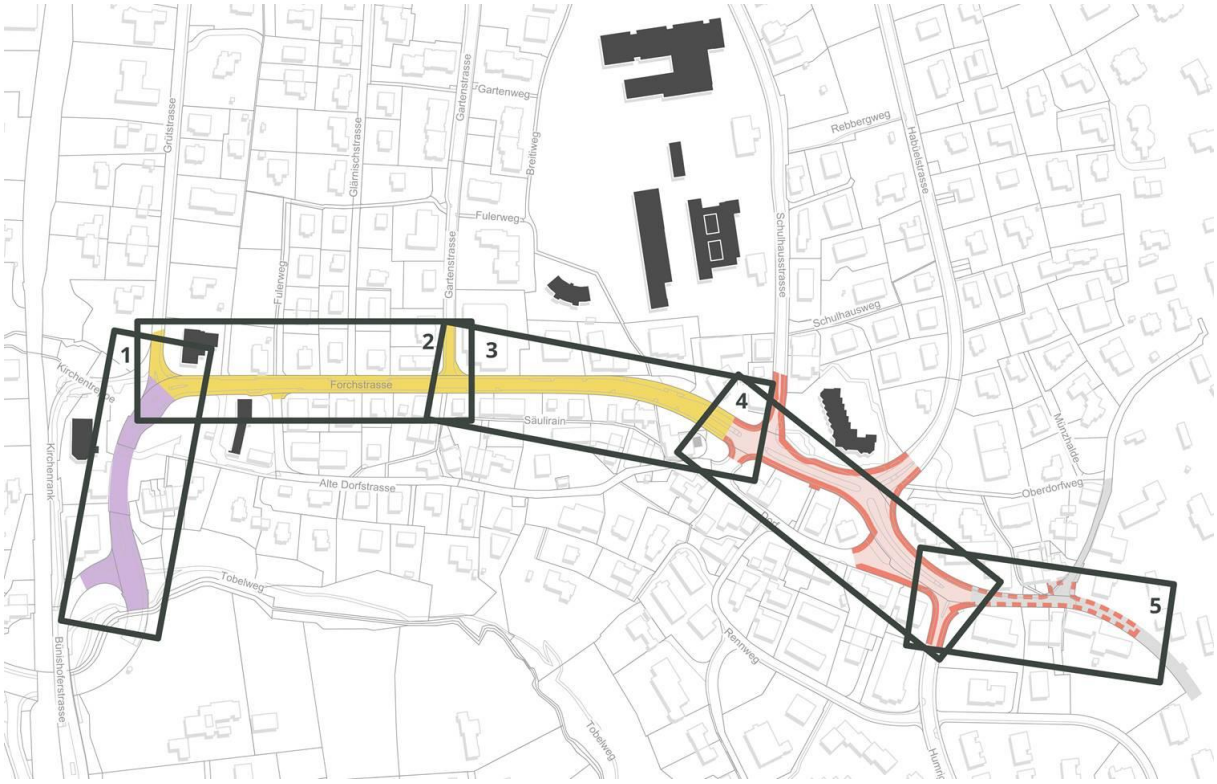
Am 11. März musste aufgrund der Corona-Krise der erste Workshop abgesagt respektive verschoben werden. Der Bund hat per Ende April erneut Empfehlungen herausgegeben und bestätigt, dass der Schutz der am meisten gefährdeten Personen immer noch im Zentrum steht. Veranstaltungen über 5 Personen waren bis Ende Mai nicht erlaubt. Trotz diesen besonderen Voraussetzungen hat sich der Gemeinderat entschieden, am Zeitplan für die Erarbeitung des Zielbildes Forchstrasse festzuhalten. In Absprache mit den weiteren Beteiligten wurde aufgrund der Situation im Frühjahr 2020 der erste Workshop und somit der Start der Beteiligung in einem Online-Format konzeptualisiert. Die Gemeinde Herrliberg geht damit neue Wege und machte auch neue Erfahrungen.

## 2. Die Online-Beteiligung umfasste drei Schritte

1. Schritt — Am 6. Juni von 10.00 – 11.30 Uhr wurden in einer Videokonferenz die Ausgangslage, die erste Analyse und die Ziele der Arbeit vorgestellt. Der Auftakt am 6. Juni in einer Videokonferenz war ein Angebot. Sollten gegenüber einer Videokonferenz Vorbehalte bestehen, musste nicht zwingend teilgenommen werden. Die Präsentation ist in einer langen Version auch auf der Website öffentlich. Mit dieser haben alle Teilnehmenden die nötigen Informationen um die Online-Umfrage auszufüllen.
2. Schritt — In einer Online-Umfrage konnten sich alle Eingeladenen innerhalb von 14 Tagen schriftlich äussern. Die Online-Umfrage wurde persönlich per Email zugestellt und war *nicht* öffentlich.
3. Schritt — Die Erkenntnisse aus der Online-Umfrage wurden am Samstagmorgen 4. Juli 2020 in einer zweiten Videokonferenz vorgestellt.

Die vorliegende Dokumentation umfasst Rückmeldungen aus beiden Videokonferenzen, wie auch die Erkenntnisse aus der Online-Umfrage und wird anonymisiert auf der Webseite der Gemeinde öffentlich zugänglich gemacht. Damit wird transparent mit welcher Grundlage die Planer über den Sommer 2020 erste Lösungsansätze entwickeln.

In den Videokonferenzen wie auch in der Online-Umfrage haben wir die Forchstrasse in fünf Abschnitte unterteilt. Die Grafik mit den fünf Abschnitten sehen Sie auf der nächsten Seite.




## 3. Videokonferenz vom 6. Juni 2020

Teilnehmende: 37 Personen inkl. Gemeinde (3 Gemeinderäte und 2 Personen aus der Verwaltung), Kanton (1 Person) und Planung und Moderation (4 Personen) sowie ein Gast (RZU). Auflistung Projektteam unter Kapitel 7.

Die Gemeinde stellte mit den beiden beauftragten Planungsteams die Ausgangslage, die erste Analyse sowie die Ziele der Arbeit für das Zielbild Forchstrasse vor. Die Teilnehmenden lernten die beauftragen Planungsbüros, sowie die externe Moderation für den Beteiligungsprozess kennen. In Gruppenarbeiten wurden in 5 Abschnitten das Fazit der Analyse und insbesondere die Herausforderungen und Chancen des jeweiligen Abschnitts besprochen. Im Abschluss präsentierte ein Sprecher oder eine Sprecherin die Resultate der entsprechenden Gruppe.

**Rückmeldungen aus den «Breakout Räumen» der 5 Abschnitte:**

<u>Abschnitt 1</u>

- Tunnel sollte besser ausgeleuchtet oder aufgewertet werden. Obwohl das Trottoir breit sei, werde es von Fussgängern und Velofahrern gescheut, weil der Aufenthalt im Tunnel sehr unangenehm sei. Der Weg sei zu wenig beleuchtet und nicht attraktiv gestaltet. Trotz des längeren Weges wird der Tunnel oftmals umgangen.

<u>Abschnitt 2</u>

- Analyse vom Planungsteam wurde als gelungen wahrgenommen.

- Tempo des Autoverkehrs sei in beide Richtungen zu schnell. Bezüglich des Fussgängerstreifens sei dies besonders problematisch.
- Aus den Seitenstrassen heraus besteht ein Sichtproblem, da insbesondere Velos oder Kinder auf Kickboards auf dem Gehweg, teilweise sehr schnell und schlecht sichtbar seien.
- Autofahrer sind auf potentielle Konfliktsituationen schlecht vorbereitet.
- Zielgeschwindigkeit 40 empfindet die Gruppe als erstrebenswert.
- Schutzinsel zwischen Gemeindehaus und Post sei erwünscht. Allerdings sei dies unter Umständen nicht umsetzbar, da die Zulieferung dadurch gestört werden könnte.

Abschnitt 3

- Fussgängersicherheit als Problem. Auf dem Fussgängerstreifen sei es insbesondere in der Nacht sehr unangenehm, da er schlecht ausgeleuchtet sei. Gibt es andere Möglichkeiten die Querung zu gestalten?
- Die Gebäude seien ungenügend in die Strasse miteinbezogen. In den Erdgeschossen gewisser Gebäude wird das Potenzial für den Gewerbebetrieb erkannt. Es sei wünschenswert, dass diese Möglichkeiten bedacht würden und die Gemeinde sowie die Gewerbetreibenden / Eigentümer diesbezüglich miteinander in Kontakt seien.
- Gebäude müssten nicht zwingend parallel zur Forchstrasse verlaufen.
- Die Idee den Veloweg über die Alte Dorfstrasse verlaufen zu lassen wird positiv bestätigt, wegen des geringen Platzes und potentieller Konflikte auf der Forchstrasse.

Abschnitt 4

- Betonmauern am Strassenrand werden als unschön wahrgenommen und könnten bspw. auch wieder in den historischen Stand zurückversetzt werden.
- Man fahre in diesem Abschnitt viel zu schnell.
- Es habe zu viele Bushaltestellen.
- Es ereigneten sich auch Unfälle. Es werden zwei Unfälle erwähnt, wo Autofahrern in einen Stein gefahren seien. Als Gründe werden zu schnelles Tempo und Unübersichtlichkeit vermutet.
- Strassenüberquerungen sollten verbessert werden. Damit verbunden auch die Durchlässigkeit über die Forchstrasse hinweg und in die angrenzende Bebauung.
- Man könnte die Gebäude wieder mehr auf die Forchstrasse ausrichten und die Vorzonen neugestalten.

Abschnitt 5

- Autos seien oft zu schnell. Die Trichterform dieses Strassenabschnitts erhöhe das Problem.
- Man wünscht sich eine stärkere Betonung des historischen und dörflichen Charakters.
- Bushaltestelle Harzenstrasse sei für Fussgänger schlecht erschlossen. Entweder müsste sie verlegt, oder mittels Wegen gut erreichbar gemacht werden.
- Die Erwartungen an das Projekt seien hoch.

Allgemein zur Zusammenarbeit

Der Start über die Videokonferenz und der Einbezug wurden sehr begrüsst. Es wurde das Anliegen geäussert, dass wenn Wünsche oder Vision *nicht* umgesetzt werden können, dies bitte frühzeitig abgeklärt und auch ehrlich vermittelt wird.

## 4. Online-Umfrage

31 Teilnehmende

| Starts | Responses | Completion rate | Average time to complete |
|---|---|---|---|
| 90 | 31 | 34.4% | 53:21 |

Rückmeldungen zur Vision aus dem Richtplan

Als erstes haben wir in der Online-Umfrage nach einer Rückmeldung zur im Richtplan enthaltenen Vision gefragt.

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

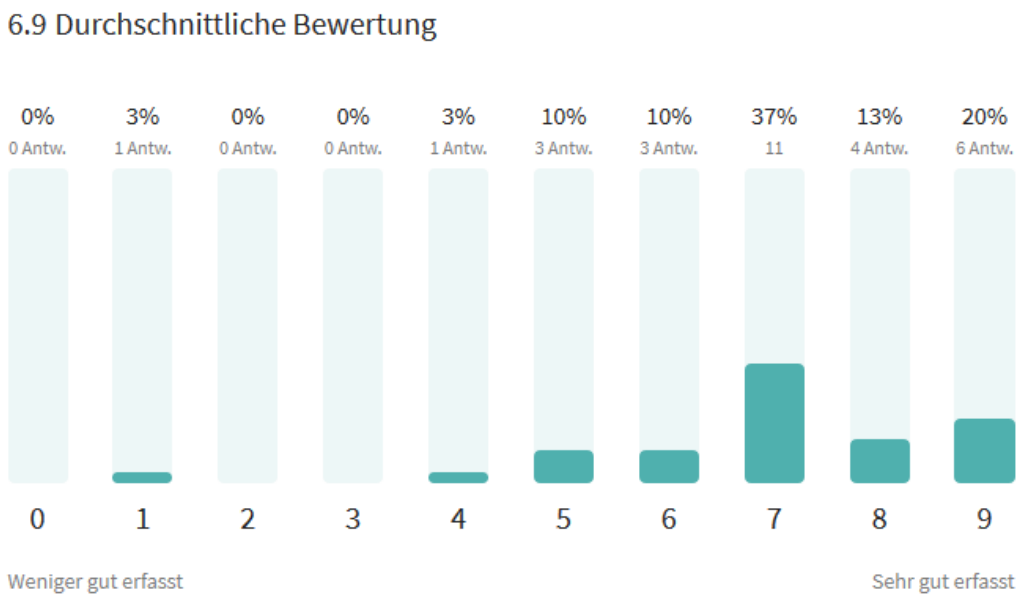
→ Die Vision wird weitgehend als gut oder gar sehr gut befunden.
→ Von mehreren Personen wird eine Temporeduktion gewünscht.

**Alle Meinungen zur Vision**

| | |
|---|---|
| Zufriedenheit mit der Vision | - Mit der Zielsetzung kann ich mich gut identifizieren und wichtige Probleme werden adressiert. Es sind jedoch Zielkonflikte erkennbar, die die Lösung sehr anspruchsvoll machen.<br>- Sehr gute Initiative, Unterlagen sind prima aufbereitet. Der Parkplatz bei der Post fehlt. Für ein ruhigeres, runderes Ortsbild wäre die Verringerung der Geschwindigkeit im Ort auf Tempo 30 im Kern wünschenswert.<br>- Das Problem ist gut beschrieben, die Analysen der beiden Planerbüros, die anlässlich des Zoom-Meetings präsentiert haben, sehr überzeugend («Augenöffner»).<br>- In der Präsentation des Planungsteams während des ersten Workshops am 6.6. hatte ich den Eindruck, die Planer favorisieren etwas zu stark Strukturen, die auf klare planerische Vorgaben zurückgehen, z. B. rechtwinklig in die Forchstrasse einmündende Nebenstrassen, positive Bewertung des schnurgerade verlaufenden Abschnitts der Forchstrasse. Ich würde diese Merkmale mindestens neutral (im Sinne von gegeben) bewerten, wenn ich Abschnitte bewerten müsste, würde ich die weniger klaren geometrischen Formen und Verläufe als positiver bewerten.<br>- Habe ja mitgearbeitet und finde das Resultat sehr gut.<br>- Ich stimme mit Ihnen überein, dass die z.Zt. eher trostlose Forchstrasse im zur Diskussion stehendem Abschnitt einer Neugestaltung bedarf. Vom Raum her ist das möglich, bedarf aber einer konstruktiven Zusammenarbeit mit allen angrenzenden Grundeigentümern.<br>-Präsentation enthält gute Ideen, bin auf die Detailplanung gespannt!<br>- Die Vision, aus der Forchstrasse ein sinnstiftendes Erscheinungsbild zu schaffen, ist super!<br>- Ich bin begeistert. |

| | |
|---|---|
| | - okay |
| Tempo und Sicherheit | - Gefällt mir. Wichtig, dass Abschnitt 2 (gerade Strecke) verlangsamt (und verschönert) wird, Querung für Kinder bei der Gartenstrasse ist schwierig.<br>- Ich bin der Meinung, dass die Strasse verkehrsberuhigter werden muss und der Lastverkehr woanders langfahren sollte. Leider fehlt eine Umgehung. |
| Grünraum | - Im Rahmen der Umgestaltung, wäre es im Interesse der Gemeinde und der Bewohner mehrjährige, «produzierende» und «Nützlingslieblings» Bepflanzung zu integrieren. Dies verbessert das Dorfbild und reduziert die Kosten und Verschwendung durch das saisonale «schmuck» Bepflanzen. ein Gesamtheitliches Konzept mit verschiedenen Blühzeiten erreicht ein Blütenmeer das ganze Jahr hindurch.<br>- Ich hätte mir mehr Veränderung weg vom MIV Richtung Fahrrad/Fussgängerverkehr gewünscht. Das Verschwinden der Schrebergärten/Lamawiese und weiterer Freiräume ist unbedingt zu vermeiden, Grün-und Freiflächen müssen geschaffen und nicht vernichtet werden. |
| Weiteres/ Durchmischtes | - Ich sehe Probleme bei der Lösung von lokalen Anliegen an eine regional genutzte Strasse<br>- Ist die Neugestaltung Dorf/Dorfplatz in Verbindung mit der Forchstrasse auch Teil der Vision? Falls nicht, wäre es wünschenswert, das Dorf einzubeziehen im Sinne einer Attraktivitätssteigerung. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere die Parkplatzsituation im Dorf (kreuz und quer) und die gefahrenen hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten störend sind. |

Rückmeldung zur Analyse (Fazit) des Planungsteams




Abschnitt 1

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Grösste Schwachstelle ist die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
→ Der Tunnel ist für FussgängerInnen unattraktiv. Konflikt mit dem restlichen Langsamverkehr.
→ Die Autos sind zu schnell. Die Strasse sollte verkehrsberuhigt werden.
→ Der Zugang zum Tobel ist für FussgängerInnen schlecht erschlossen. Es hat keine Strassenüberquerung in der Nähe.
→ Der Tunnel ist dunkel und unschön gestaltet. Es fehlt an Orientierungssignalen.

**Alle Meinungen und Vorschläge zum Abschnitt 1**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | Existierende inoffizielle Fussgängerwege in ein machbares Konzept integrieren. Unattraktive Ausstrahlung und Sicherheit für Fussgänger / Velofahrer verbessern.<br>- Die Velo- und Fußgängerverbindung zwischen Dorf und Bahnhof/Seestrasse sollte kompromisslos gelöst werden.<br>Z.B. wenn ein Fahrrad hinauf fährt und muss links in die Grüstrasse abbiegen.<br>- Übergang vom Tobel sollte besser mit dem Fussweg verbunden werden; Geschwindigkeiten im Tunnel und beim Tunnelausgang sind deutlich zu hoch. Der Fussweg im Tunnel ist sehr dunkel und laut. Relativ enge Kurve Richtung Post/Gemeindehaus ist gefährlich (es fehlt eine Warnung, dass |

dahinter direkt der Fussgängerüberweg liegt). Die Gestaltung des Fusswegs vom Gemeindehaus zum Bahnhof ist gut gelungen und sollte so beibehalten werden. Der Übergang von der Dorfstrasse/Post zur Kirche ist sehr schön.
- Die Sichere Überquerung vom Kirchenrank zum Tobel. Ein Fussgängerüberweg ist dort notwendig, da die Stelle unübersichtlich ist und Autofahrer tendenziell rasen
- Die beiden Tunnels sind für Fussgänger überhaupt nicht attraktiv. Auf dem Kirchenrank ist die zunehmende Anzahl von Velofahrern störend.
- Verbindung Bahnhof und Spazierweg «Tobel» besser verbinden, ausschildern und Gefahren vermindern (z.B. Fussgängerstreifen?).
- Tunnel Forchstrasse sehr düster. Wie könnte man ihn schöner gestalten und freundlicher machen? Z.B. mit Malereien von "alten Fotografien von Herrliberg" oder / und helleren Farben, Anstrichen... Pflanzen und Blumen...
- Fussgänger auf der Forchstrasse mehr schützen (mit Geländer zur Fahrbahn...) oder ist ein Gehweg hier gar nicht nötig?
- Man kann den Weg zum Bahnhof als Fussgänger auf mehrere Arten gehen. Alle sind schön, ausser durch den Tunnel. Ich weiss nicht warum Leute diesen Weg überhaupt nehmen. Der schönste Weg, durchs Tobel, führt am Schluss auch zur Forchstrasse zurück.
- Dunkle und unfreundliche Unterführungen
- Ein Fussgängerstreifen über die Forchstrasse bei der Bünishoferstrasse (es hat dort ja schon eine Insel in der Mitte) fände ich noch gut, als Verbindung vom Bahnhof zum Gehsteig entlang der Forchstrasse. Vorallem wenn es dunkel ist und man vom Bahnhof kommt, ist der Fussweg um die Kirche herum etwas einsam, finde es sicherer der Strasse entlang.
- Abschnitt 1 ist heute nur auf Autos ausgerichtet, schwierig für Velos (die aber nicht über den Kirchenrank fahren dürften), kein Bezug zur Umgebung. Es fehlt ein Fussgängerverbindung Kirchenrank zum Tobel.
- Zugang zum Tobel ist nicht deutlich/freundlich. Es fehlt im gesamten Bereich der Tunnel an Orientierungsschildern. Ein «Herzlich Willkommen in Herrliberg» wäre zwischen den dunklen, grauen Tunneln noch nett (prof. Graffiti im Tunnel?). Der Rad-Fussweg in Form eines Trottoirs ist nicht deutlich und nur einseitig. Vor der Post endet er plötzlich. Für ortsunkundige ist dann fraglich, wo man weiterfährt. Abbiegung in die Grütstrasse ist gar nicht ausgeschildert.
- Zielgruppe Fussgänger: durchgehende Fusswege, gut beschildert, Tunnel müsste ausgestaltet werden, Farbe, die Helligkeit vermittelt, vielleicht kann man auch gute Sprayer motivieren
- Tunnel sehr unattraktiv für Langsamverkehr. Autofahrern wird durch die Strassenbreite signalisiert, dass man schnell fahren kann. Nicht adäquat für eine Dorfeinfahrt, die den Verkehr tendenziell beruhigen sollte. Die verfügbare Fläche kann auch eine Chance sein für eine attraktivere und verkehrsberuhigende Gestaltung.
- Die freundlichere Gestaltung der Unterführungen.
- Fussgänger: gut, weil Kirchenrank, Velo bergwärts: schlecht (weil Überquerung Forchstrasse notwendig), Auto: gut

| | |
|---|---|
| Tempo und Sicherheit | - Mehr Sicherheit und Beruhigung der Forchstrasse<br>- Kreisel bei Einmündung Bünishoferstrasse würde Verkehr etwas beruhigen. Sehe Kreisel jedoch vor allem für Lösungsvorschlag der unter Punkt 8 formulierten Extremvariante.<br>Dann wäre Forchstrasse ab Grütstrasse (Tempo 50) neu als Lokalstrasse (Tempo 30/20) genutzt<br>- Schon hier fängt das Problem mit der Verknüpfung der verschiedenen Dorfteile statt. Die Einfahrt von der Bünishoferstrasse in die Forchstrasse ist unübersichtlich. Könnte hier eine verkehrsberuhigende Massnahme getroffen werden (z.B. Kreisel), liesse sich vielleicht auch ein besserer / sicherer Übergang zum Tobel schaffen.<br>- Chancen: Aufwertung der Tunneldurchfahrt für Fussgänger und Velofahrer; frühzeitiges Signalisieren der nach der Kurve folgenden innerdörflichen Situation für die Autofahrer (manchen steht der Schreck regelrecht ins Gesicht geschrieben, wenn sie nach der Kurve einen Fussgänger auf dem Überweg zwischen Post und Gemeindehaus sehen).<br>- «Natürliche» Herabsetzung der MIV-Geschwindigkeit, um die Gefahrenzonen Abzweigung Grütstrasse und Übergang bei Post-Gemeindehaus zu entschärfen. Optisch ansprechende Gestaltung der Tunnels, insbesondere von unten kommend (quasi «Willkommen in Herrliberg»). Bessere Nutzung des Trottoirs in Tunnel (Velo?). Bessere Führung der Fussgänger über den Tunnel<br>- Die Autos von unten kommen zu schnell hoch. Niemand geht gern durch den Tunnel. Skateboard und Trotinettefahrer lieben ihn.<br>- Als Eingangstor nach Herrliberg mit Abzweiger nach Feldmeilen bieten die bestehenden Grössenverhältnisse (Strassenbreite, Kirchenrank) Hand zu einer besseren Nutzung für Fussgänger und Velos (Erhöhung Sicherheit) sowie Reduktion der Geschwindigkeit mittels Kreisel Höhe Gemeindehaus. |
| Weiteres/ Durchmischtes | - Zwischen Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen und dem Dorf besteht keine Anbindung. Das neuere Mehrfamilienhaus ist ein Solitär, ansonsten nur Verkehrsflächen und das gewaltige Portal des Tunnels, das die Ansicht des Kirchenhügels massiv stört. Die Fläche zwischen Galerie, Tobel, Kirchenhügel und Bahngleise sollte aufgewertet werden.<br>- Insgesamt grosse Chance zur Umgestaltung und Aufwertung.<br>- Der Ein- Ausgang zum Tobelweg ist ungünstig. Man sieht sich mit schnellfahrenden Autos konfrontiert.<br>Generell sollte 30 km für Autos sein, da sie viel zu schnell hinauf zum Zebrastreifen Gemeindehaus-Post kommen. Es ist für Fussgänger teilweise lebensgefährlich, da die Autos (wegen Berganstieg) auch noch extra Gas geben. |

Abschnitt 2

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Reduktion der Geschwindigkeit und des Lärms.
→ Strassenüberquerung Post/Gemeindehaus sicherer gestalten. Ideen sind: Schutzinsel, Kreisel oder den Fussgängerstreifen weiter oben anzusiedeln.
→ Einbiegen in die Forchstrasse als problematisch.
→ Veloverkehr auf die Forch- oder Alte Dorfstrasse? Eine Mehrheit bevorzugt die Forchstrasse, allerdings bevorzugen einige Stimmen auch die Alte Dorfstrasse.
→ Bessere Führung und Markierung der Velowege.

**Alle Meinungen und Vorschläge zum Abschnitt 2**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | - Bessere Sicht bei den Fussgängerstreifen, gibt mehr Sicherheit für ältere und gehbehinderte Leute sowie Kinder.<br>- Velos sollten zusammen mit den Autos auf der Forchstrasse geführt werden (es besteht genügend Platz, die Geschwindigkeiten bergab sind nahezu gleich mit den motorisierten Fahrzeugen, bergauf bei der Alten Dorfstrasse schafft es nur ein E-Bike...). Ein markierter Veloweg am Rand der Forchstrasse wäre wünschenswert und würde auch zu angemessenen Geschwindigkeiten im Dorf führen.<br>- Alte Dorfstrasse für Velofahrer am Schluss sehr steil. Diese besser auf Forchstrasse mit besserem Schutz belassen.<br>-Besserer Schutz Fussgänger bei Strassenquerung Post mit Schutzinsel.<br>- "Gemeindeplatz und Postparkplatz" mehr verbinden, wie ein Dorfplatz - wäre sehr charmant! Es würde damit die Forchstrasse auch "verlangsamen" und zeigen, dass hier "Herrliberg ist" (z.B. mit "Bsetzisteinbelag über die Strasse hinweg"?!).<br>- Evtl. könnten die Velofahrer bzw. der Fahrradweg auf die "Alte Dorfstrasse" umgeleitet werden? Es sind nicht viele Fahrradfahrer unterwegs...<br>- Der Fussgängerüberweg zwischen Post und Gemeindehaus sollte sicherer gemacht werden, durch frühzeitiges und deutliches Signalisieren an geeigneter Stelle in Abschnitt 1 (Tunnelbereich). Die Situation für den Veloverkehr sollte im Bereich der Forchstrasse verbessert werden (z. B. Gefahr der Kollision mit geöffneter Tür bei parkenden Autos); dies könnte durch farblich deutlich hervorgehobene Velowege geschehen, die das Bewusstsein bei den Autofahrer/innen für den Veloverkehr stärken. Eine Umleitung des Veloverkehrs über die Alte Dorfstrasse ist kontraproduktiv und entspricht dem Ansatz, Fussgänger in Unterführungen zu verbannen. Die Alte Dorfstrasse ist eine Wohnstrasse, in der es bereits jetzt in bestimmten Fällen zu Engpässen kommt (parkende Autos, fahrende PKW's, Fussgänger, Müllabfuhr u.ä.).<br>- Entschärfung Grütstrasse und Übergang bei der Post.<br>Reduktion MIV-Geschwindigkeit. Bessere Führung auf die Velowege<br>Verbesserung Querung für Fussgänger bei Gartenstrasse |

- Aus Fussgängersicht sollte die Forchstrasse verlangsamt werden, damit die Querung sicherer wird. Durch eine andere Gestaltung könnte die Strasse die beiden Seiten besser verbinden, weniger trennen.
- Velofahrer: beidseitig klare Ausschilderung, wo man fahren darf/kann (alte Dorfstrasse?)
- Zebrastreifen auch für Personen mit Rollator passierbar (Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer muss gewahrt werden.
- die Forchstrasse ist breit genug, dass man den gesamten Verkehr dort unterbringt, also auch einen Velostreifen
- es fehlt eine Schutzinsel zwischen Gemeindehaus und Post! (die eingezeichnete beim Fulerweg ist in der Praxis nicht von Relevanz)
- der Parkplatz bei Post muss erhalten bleiben (Post und Kirche!) und soll nicht durch einen Veloweg aufgeschnitten werden.

Tempo und Sicherheit

- Entschleunigung der motorisierten, bergwärts fahrenden Motorfahrzeuge zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und in Strassenverkehr einbiegende Motorfahrzeug.
- Fussgängerüberweg gegenüber von der Post. Von der Seestrasse kommend fahren die Autos schnell und sehen den Überweg nicht. Von Berg kommend ist das Schild und die gelbe Markierung schlecht zu sehen. Auto fahren sehr schnell und geben unnötig viel Gas.
- Auch zeigt sich, dass der Fussgängerstreifen bei der Post für Kinder (und Erwachsene!!) sehr gefährlich ist! Autos und Lastwagen aus beiden Richtungen sind hier sehr schnell... So ist auch die Sicht von oben herab für die Autofahrer sehr schlecht: der Fussgängerstreifen ist kaum ersichtlich und die Autos bremsen sehr spät - wenn überhaupt - ab!!!! (Es gibt sehr viele "Beinah-Unfälle! So kam es z.B. zu dieser Situation: Erstes Auto bremst am Streifen (es kam die Forchstrasse von oben herab), damit Fussgänger über die Strasse gehen können. Hinteres Auto, das sehr schnell sich nähert, aber die Situation nicht richtig überblicken kann (da wahrscheinlich ortsunkundig) "ÜBERHOLT!!!!!!! erstes Auto, das wartet, mit voller Geschwindigkeit (weil es Fussgängerstreifen vermutlich nicht sah!!!!) und erfasst die Fussgänger fast, die auf dem Fussgängerstreifen sind und hinter dem ersten wartenden Auto plötzlich erscheinen. Wären sie zwei Schritte weiter gewesen, wäre ein Unfall mit schlimmsten Folgen passiert!!!!)
- Die Häuser direkt an der ansteigenden Strasse sind vom Strassenlärm betroffen. Ich denke, dass alles was diesen Lärm vermindern kann, sehr willkommen ist. Normalerweise ist auch jede Verkehrsberuhigung automatisch positiv für die Sicherheit der Fussgänger und Fahrzeugbenützer.
- Zu hohe Strassentempi.
- Fussgängerstreifen bei Post / Gemeindehaus eher etwas unsicher. Vorallem für Gehbehinderte. Autos kommen manchmal schon etwas schnell um die Kurve vom See her. Ev. Fussgängerstreifen etwas nach oben verschieben oder dann eine Schutzinsel?
- Das Dorf beginnt mit dem Gemeindehaus und der Post. Die Einrichtungen für den fahrenden und stehenden Verkehr (Kreuzung und grosser Parkplatz zwischen Post und Kirche) sind aber dominant. Der Fussgängerstreifen ist gefährlich. Dieser Bereich sollte aufgewertet werden

| | |
|---|---|
| | (entschleunigt, ev. zusätzliche Nutzungen, Wohnen und Gewerbe anstatt Parkplatz).<br>- Autos von oben sind sie durch den Fussgängerstreifen etwas gebremst. Viele übersehen den Fussgängerstreifen auch. Die Seitenstrassen sind uneinsichtig und wenn Autos herausfahren müssen sie auf die Trottoirs und dort sind Fussgänger Trotinette Fahrer und Skateboarder etc., die in die Autos reinrasen können.<br>- Am Fussgängerstreifen vor der Gemeinde/Post kommen die Autos aus der Kurve der Tunnel mit recht hohem Tempo, dies ist teils sehr gefährlich.<br>- Kreisel Höhe Gemeindehaus (Reduktion Geschwindigkeit = Sicherheit für alle<br>- Eine Verlangsamung und Beruhigung des MIV ist hier unvermeidlich, sowie auch die Reduktion der Lärmbelastung.<br>- Die bereits erfolgte ‚Entschleunigung' durch abwechselnd auf beiden Strassenseiten angebrachte ‚Inseln' mit Bepflanzung hat eine gewisse Beruhigung gebracht. Trotzdem bleibt dieser gerade Abschnitt eine Rennbahn, wo zum Teil rücksichtslos gefahren wird. Für Transitverkehr ist nicht wahrnehmbar, dass man sich hier im Dorfzentrum befindet.<br>- Die Reduktion der Geschwindigkeit des Individualverkehrs.<br>- Autofahrer von Grütstrasse reagieren spät/schlecht auf Fussgänger vom Kirchenrank); Anwohner: schlecht, Autos reizen oft Motor aus (bergwärts) -> Lärm und Gefahr für Kinder, Alte und Andere |
| Alte Dorfstrasse | - Auf der alten Dorfstrasse sollte der zunehmende motorisierte Durchgangsverkehr unterbunden werden. Die aktuelle Signalisation "nur Zubringer" ist je länger je weniger wirkungsvoll.<br>- Zufahrt für Autos mit Ziel Alte Dorfstrasse unterhalb Post führen. Strasse oberhalb Post nur Ausfahrt.<br>- Die dargestellte Einfahrt in die Alte Dorfstrasse ist kritisch, weil die Haifischzähne übersehen werden und viele Fahrer den Linksvortritt nicht beachten. Es braucht entweder ein Stoppzeichen oder einen entsprechenden Spiegel.<br>- Der Konflikt zwischen Auto- und Radfahrern wird sich noch zuspitzen. Um diesen auf der Forchstrasse zu entschärfen bin ich der Meinung, dass die Alte Dorfstrasse für den Veloverkehr zwingend genutzt werden muss.<br>- Die Alte Dorfstrasse soll auf keinen Fall zum Veloweg mutieren: Die Velos sausen vor der Post vorbei und gerade dort, wo der Parkplatz ist, d.h. wo auch z.B. Kirchgänger sind. Zudem ist die Alte Dorfstrasse steil und mündet auf den Dorfplatz, der für die Fussgänger bitteschön safe bleiben sollte!!!<br>- Velofahrer in der Theorie auf der alten Dorfstrasse: weiss oder macht aber kaum jemand.<br>- Velofahren weiterhin auf der alten Dorfstrasse. |
| Grünflächen | - Parkplätze z.T. gefährlich, da die Autos auf der Strasse sehr schnell sind und das Aussteigen nicht einfach ist. Evtl. wären anstellte der Parkplätze mehr Natur möglich? Also Bäume (wie eine Allee) und Blumen (Kästen, Blumenbeete)? Im Sommer ist die Strasse sehr ungeschützt, heiss und an der prallen Sonne und somit sehr ungemütlich für Fussgänger. Mehr |

Schatten und z.B. eine Bank als "Verschnaufpause" wäre schön (wo führt der Wanderweg durch zum Pfannenstil?). Diese Ästhetik würde auch den Dorfcharakter etwas aufnehmen können... Gerade das Charmante vom Säulirain könnte so schön ausgeweitet werden auf die Forchstrasse...
- Die Parkplätze bei der Post verstärken den Eindruck, dass das Dorf durch die Forchstrasse zweigeteilt ist. Hier bestünde Potenzial für eine Grünfläche (Parkplätze unterirdisch anlegen).
- Wenn möglich mehr Bäume entlang der Forchstrasse.

Weiteres/ Durchmischtes

- Unter vielen anderen Faktoren, sollten die "Schönheit" und "Geborgenheit", als nachhaltigen Wert, angestrebt werden.
- Anliegen der Gewerbetreibenden müssen mitberücksichtigt werden, bei Rückgang von Gewerbe wird der Ort zum Schlafsilo.
- Frage: wie viele Bushaltestellen sind erforderlich?
- Es bestehen in der Gemeinde mehrere gemeindeeigenen Gebäude, z.B. in diesem Abschnitt 2 ist dies Forchstrasse 18-22. Früher gab es dort einmal ein Kaffee resp. ein kleines Restaurant. In der Gemeinde Herrliberg fehlt es an Kaffees. Da Herrliberg kein eigentliches Dorfzentrum besitzt, sondern deren mehrere, muss ein Kaffee-Konzept dies berücksichtigen. Seit das Restaurant im Coop nicht mehr existiert, besteht im unteren Dorfbereich Gemeinde-Post gar nichts mehr. Eine Aufwertung der Forchstrasse beinhaltet auch eine Aufwertung der Lebensqualität inkl. Kaffees. In der Forchstrasse 18-22 sollte wieder ein kleines Kaffee angesiedelt werden! Klientel gäbe es genug mit Gemeindehaus und Post-Gänger etc.
- Ist es der Plan die Strasse und (ggf. den Parkplatz) bei der Post zu streichen? Das Beibehalten der momentanen Situation wäre wünschenswert.

Abschnitt 3

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Umgestaltung beziehungsweise Beseitigung der Mauern.
→ Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und des Lärms.
→ Zu wenig fussgänger- bzw. velofreundlich.
→ Bessere Verknüpfung der beiden Strassenseiten/Dorfteile.
→ Parkplätze bieten die Möglichkeit zur Aufwertung (gestalterisch aber auch bezüglich Verkehrssicherheit).

**Alle Meinungen und Vorschläge zum Abschnitt 3**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | - Aus meiner Sicht wenig kritischer Abschnitt. Es ist einigermassen übersichtlich. Entschleunigung des fahrenden Verkehrs wäre schön. Fussgängerampeln für ganz junge und alte Fussgänger (als Option, nicht jeder muss den Knopf drücken). Bitte keine Überführungen oder Unterführungen andenken, die mit Treppen verbunden sind.<br>- Herausforderung: Die Einfahrt in Die Gartenstrasse mit dem durchgehenden Bürgersteig suggeriert den Fussgängern, dass sie 'Vorrang' haben, jedoch durch den abgesenkten Strassenteil der Gartenstrasse erscheint es dem Autofahrer, dass sie den Vorrang haben. Auch ist die Geschwindigkeit der Autos auf Glärnisch und Gartenstrasse zu hoch, die Kinder im Kindergarten- und Primarschulalter, sind dadurch gefährdet. Chance: ein gesamtheitliches Konzept für die Schulkinder-Auto-Hauptverkehrspunkte zu erarbeiten mit der Sicherheit der Kinder und Fussgänger im Blick und weniger der Geschwindigkeitsmaximierung der Autofahrer.<br>- Beide Fussgängerstreifen sollten sicherer werden. Evtl. mit Inseln oder "Hindernissen" auf der Strasse, die auch ästhetisch sein können (z.B. mit Blumen darin, grosszügiger Eindruck, und der Dorfcharakter würde auch gleich unterstrichen werden! Oder z.B. mit Bodenbelag "Bsetzistein" gerade beim oberen Fussgängerstreifen wäre das schön, denn damit würde auch eine Verbindung zum "Dorfplatz" geschaffen werden.)<br>- Säulirain attraktiver beschriften für bessere Nutzung durch Fussgänger<br>- Die Strasse gehört den Autos, die Radfahrer und Fussgänger sind allenfalls geduldet.<br>- Im oberen Bereich besteht viel ungenutzter Platz, alles ist auf Autos ausgerichtet, nicht auf Fussgänger<br>- Velofahrer aus Schulhausstrasse kommend, könnten in die Alte Dorfstrasse umgeleitet werden. Durch die vielen Parkinseln auf der Forchstrasse, Busverkehr, LKWs und von oben schnell fahrende PKWs ist es gefährlich auf dieser Strasse mit dem Velo unterwegs zu sein.<br>- Bessere Nutzung für Fussgänger und Velofahren (alte Dorfstrasse, Säulirain), Kein Durchgang für Autos<br>- Unterführung (Fussweg) ansprechender gestalten, heller!<br>- Die Alte Dorfstrasse ist eine wichtige Fussgängerverbindung zum Bahnhof. Falls sie ebenfalls hauptsächlich als Veloverbindung dienen sollte, |

müsste auf potenzielle Konflikte Fussgänger/PW Anwohner/Velo geachtet werden. Insbesondere talwärts müsste Geschwindigkeit auch für Velos deutlich beschränkt werden.
- Die Alte Dorfstrasse ist schmal und steil, hier auf keinen Fall einen Veloweg installieren! Zumal ein Veloweg sowohl bei der Post als auch beim Dorfplatz absolut störend ist. Die Forchstrasse soll auch einen Veloweg beinhalten, sodass der ganze Verkehr dort abläuft und nicht mit dem Veloweg auf kleine Dorfstrasse "ausgelagert" wird.
- Velo: geht so; Dorfkern dürfte attraktiver sein!

| | |
|---|---|
| Tempo und Sicherheit | - Bessere Sicht für Autofahrer beim Einbiegen in die Forchstrasse, Trottinette- und Rollbrettfahrer auf dem Trottoire zu spät sichtbar<br>- Evtl. bei der oberen Kreuzung ein Kreisel in Betracht ziehen? Damit würde Geschwindigkeit auch gleich "reguliert" werden können ... Kreisel selbst könnte auch wieder ästhetisch schön gestaltet werden - mit Blumen... einfach mehr Natur... Oder auch Kunst(-objekt)<br>- Die Strasse ist eine Piste. Ihr gerader Verlauf verlockt zu überhöhter Geschwindigkeit. Das führt auch zu Konflikten.<br>- Hier ist das Problem, das Mütter, die ihre Kinder von der Schule holen oder bringen, wild parkieren. Und zwar genau da, wo die Ärzte sind. Dr.Dünner. Auch laufen sie mit ihren Kindern über die Strasse und von oben kommen recht schnelle Autos oder Lastwagen die nicht so schnell bremsen können.<br>- Die Querung auf Höhe Gartenstrasse (Coop) sollte sicherer/übersichtlicher werden: besser Mittelstreifen statt Ein-/Ausbuchtungen (analog oben bei Metzgerei). Die Ausbuchtungen führen zudem zu unnötigem Abbremsen/wieder Beschleunigen bei Kreuzverkehr und verhindern einen gleichmässigeren Verkehrsfluss |
| Betonmauern | - Die Mauern zur Forchstrasse sind eine optische Blockade. Für eine verantwortungsvolle Dorfgestaltung wäre es schön wenn man die Gärten und Häuserfassaden optisch "zugänglich" machen würde. Das würde auch den Fussweg durch das Dorf qualitativ aufwerten.<br>- Seitliche Beton-Mauern wieder "natürlicher gestalten". Begrünen... Blumen.<br>- Eliminierung der hässlichen Sichtbeton-Mauern<br>- Ersatz von unschönen Betonmauern zusammen mit Grundeigentümer<br>- Bergaufwärts ist der Fussweg sehr unfreundlich gestaltet durch die graue Mauer.<br>- Optische Gestaltung der Mauern (Pflanzen o.ä., wenn sie nicht beseitigt werden können<br>- Die Reduktion der Mauern bzw. die Umgestaltung. |
| Übergang und Verbindung der Dorfteile | - Der Übergang am oberen Ende der Alten Dorfstrasse hin zur Schulhausstrasse ist eine Schlüsselstelle, um die beiden Dorfteile zusammenzuführen. Diese Stelle sollte prioritär beleuchtet werden. Was dort geschieht, hat grossen Einfluss auf den Rest des Projekts. |

- Die grössere freie Fläche an der Kreuzung zur Bäckerei Honold bietet die einmalige Chance die beiden Seiten des Dorfes mit einander zu verbinden. Hier läge die Chance die Verkehrsinseln zu eliminieren und durch eine grossflächige, ruhigere Fläche für den Verkehr zu ersetzen. Das geht natürlich örtlich auf die Kosten des Tempo50 Limits. Jedoch wäre ruhigerer Verkehr im Ortskern eine Chance für eine wirtschaftliche Belebung der Zone wenn Fussgänger "angelockt" werden würden
- Hoffentlich richtet sich Coop mit dem Neubau zur Strasse aus, damit weniger Trennung, mehr Verbindung geschaffen wird.

Parkplatzsituation

- Die Parkplätze an der Forchstrasse halte ich aber generell für wichtig, da es im Bereich des Dorfes viel Parkbedarf hat.
- Weiter führen auch längsparkierte PW entlang der Alten Dorfstrasse zu unübersichtlichen Situationen/Konflikten.
- Neue Gestaltung der Zufahrten und Parkiermöglichkeiten bei den Liegenschaften "Engeler" und Metzgerei und Einfahrt "Dorf".
- Sehr störend ist der ungepflegte Parkplatz mit den Fertiggaragen vor der Scheune (Kaiser Gartenbau).
- Der unterhalb der Scheune liegende (private) Parkplatz hat ein grosses Potential für eine gestalterische Aufwertung.

Weiteres/ Durchmischtes

- Unter vielen anderen Faktoren, sollten die "Schönheit" und "Geborgenheit", als nachhaltigen Werte, angestrebt werden.
- Eine Verknüpfung der Dorfteile ist positiv, wichtig ist aber die Verkehrssicherheit für alle Passanten, wie Kinder, ältere Menschen zu gewährleisten. Die neue Privatschule im Rennweg beurteile ich als Anwohnerin verkehrstechnisch als eine zusätzliche Herausforderung. Die Bring- und Abholdienste im Rennweg Dorfstrasse müssen im Planungskonzept berücksichtigt werden. Ich schlage vom Dorfplatz her eine Schwelle vor, ebenso auf der Höhe Rennweg 34 bzw. eine Anfahrtsbeschränkung bis Dorfplatz für nicht Anwohner im Rennweg. Kinder sollen ja auch lernen zur Schule zu laufen, 50 Meter laufen wäre ein Anfang.
- Einengung wurde seinerzeit bewilligt und wir müssen bis zu einem Abbruch damit leben. Würde bei Lokalverkehr, nur Tempo 30/20 in diesem Abschnitt weniger stören. Nutzung von Verkehrsraum wäre vielfältiger möglich.
- Im oberen Teil: Verschmälerung der Fahrbahn. Neue Gestaltung der Zufahrten.
- Die alte Häusergruppe zuoberst zwischen Säulirain und Forchstrasse mit dem Malergeschäft Adrian Theiler und dem Gartenbauer Markus Kaiser sind ehemalige Ställe, die zu den drei Reihenhäusern gegenüber des Säulirains gehörten, nämlich Alte Dorfstraße. 57 bis 61. Sie bilden ein Ensemble aus dem 17. Jahrhundert und gehören zum Dorfkern. Sie dürfen baulich nicht verändert werden.
- Auf der langen Strecke fast keine öffentlichen oder halböffentlichen Nutzungen (mit Ausnahme Coop / Schulpsychologischer Dienst, weiter oben Arzt-/Zahnarztpraxen). Frage: wieso ist die Scheune (Kaiser Gartenbau) und die Malerwerkstatt Adrian Theiler nicht braun ausgezeichnet? Beide

gehören zum reizvollen Ensemble am oberen Säulirain mit den teils sehr alten Häusern (Alte Dorfstrasse 57–61, 65).
- Chancen: räumlichen Bezug Restaurant Breiti mit Forchstrasse stärken, z. B. durch Treppenzugang, geeignete Bepflanzung. Strassenbelag im Bereich Alte Dorfstrasse: eine durchgängige Pflasterung würde den Verkehr weiter verlangsamen und den Charakter als Fussgängerbereich stärken. Die alte Scheune (genutzt von Gärtnerei Kaiser und Maler Theiler) sollte unbedingt als überaus wichtiger Bestandteil des Strassenbilds in die Überlegungen einbezogen werden (im Plan ist die Strassenfassade nicht wie bei den übrigen Häusern hervorgehoben; im Fall der Scheune wären dies alle 4 Fassaden, die massgeblich zum Ortsbild in diesem Bereich beitragen).
- Komplette Neugestaltung der viel zu breiten Strassenführung ab Haus 59 bis Einmündung Humrigenstrasse mit neuem "Bezug" zum alten Dorfkern.
- Offenere Gestaltung und Verkehrsberuhigung, sowie Möglichkeit zur Ansiedlung von Gewerbe (Läden, Restaurants) sehr wünschenswert. Mehr Begrünung und Förderung der Biodiversität zwingend.
- Öffentliche Plätze, die nicht genutzt, gestalten (Pflanzen, Bänke, evtl. öffentlicher Bücherschrank, geschützt mit Sitzgelegenheit)
- Eine freundlichere und einheitlichere Gestaltung des Strassenraums Forchstrasse (alle 5 Abschnitte) ist sehr wünschenswert. Jedoch: der Verkehrslärm aufgrund höherer Frequenzen (See > Forchstrasse > Forch) - hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Die wichtigste Nutzung entlang der Forchstrasse ist das Wohnen (nebst wenig Gewerbe). Deshalb sollte dem Lärmschutz eine mindestens so wichtige Bedeutung zugemessen werden wie der Gestaltung. Selbst in der 2. und 3. Bautiefe nach der Forchstrasse beeinträchtigt der Strassenlärm aufgrund der losen Bebauung die Wohnqualität! (ganz speziell auch bei nasser Fahrbahn). Lärmbekämpfung an der Quelle (zB. Fahrbahnbelag, gleichmässiger Verkehrsfluss) und auch passive Elemente wie schallschluckende Stützmauern (zwischen der losen Bebauung) sollten in die Planung einfliessen. Der Zielkonflikt zwischen freundlicher Gestaltung des Strassenraums und Lärmschutz wird anspruchsvoll sein und bedingt eine hohe Qualität der Planung.
- Weniger Lärm wäre schön, viele Autofahrer reizen Motor aus (vor allem bergwärts), für Autofahrer ist es gut (falls es langsamer geht, tut das keinem weh, oder?)

Abschnitt 4

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs.
→ Die Strasse trennt die beiden Dorfseiten zu stark. Überquerung der Strasse ist erschwert.
→ Die Strasse nimmt zu viel Fläche ein und hat einen Autobahncharakter.
→ Mehr Grünfläche. Auch zur Förderung der Biodiversität.
→ Sicherheit des Langsamverkehrs soll erhöht werden.
→ Wirtschaftliche Belebung.

**Alle Meinungen und Vorschläge zum Abschnitt 4**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | - Fussgängerstreifen Forchstrasse gegen Humrigenstrasse für ältere und gehbehinderte Leute gefährlich, Motorfahrzeugfahrer die vom Berg her kommen sehen Fussgänger spät wegen Kurve.<br>- Es ist der Abschnitt der für den Fussgänger am wenigsten schön ist. Aber er kann ausweichen und durchs „Dorf" gehen... ist nicht sehr „dörflich", aber immerhin.<br>- Die Einmündung der Fussgängerunterführung auf den Parkplatz vor der Drogerie ist suboptimal. Der Fussgängerbereich könnte hier attraktiver gestaltet und den Fussgänger deutlich vorbehalten sein. Die Unterführung selbst könnte attraktiver gestaltet werden. Die Forchstrasse wirkt vor allem im oberen Bereich dieses Abschnitts als starke Barriere.<br>- Durch die Alterssiedlung und das Pflegeheim sind dort öfters Menschen mit Stock oder Rollator oder einfach nur langsam unterwegs. Von oben aber kommen schnelle Autos. Von unten auch. Die Fussgängerstreifen werden besonders am Abend schlecht wahrgenommen. Bessere Beleuchtung wäre angebracht. Und immer wieder auch Tempo 30 wäre gut. Und Verkehrsberuhigung durch Blumenkübel oder so.<br>- Ich finde es toll, dass es in dem Bereich sehr grün und grosszügig ist. Der ganze Dorfbereich/Habüelstrasse-Forchstrasse ist aber als Schulweg für Kinder nicht einfach. Durchs Dorf zu laufen ist an sich schon gefährlich aufgrund des hohen Verkehrs- und Parkaufkommens. Die Fussgängerstreifen auf der Habüel/Humrigen/Forchstrasse sind jeweils direkt nach Kurven, wo ortsunkundige doch recht unaufmerksam sein können. Von Kindern erfordert das ein hohes Mass an Verantwortung. Die Unterführung, welche Dorf mit Schulhausstrasse verbindet, ist zweckmässig. Durch den Ausgang in die Dorfstrasse eine hohe Mauer entlang, jedoch auch wieder gefährlich, da die Fussgänger/Kinder erst sehr spät gesehen werden. Aus Habüelstrasse kommend: abbiegen als Velo- oder Autofahrer nach links, da muss man schnell sein, da die Autos von oben sehr schnell kommen, die Kurve aber schlecht einsehbar ist. Ein Kreisel wäre hier hilfreich. |
| Tempo und Sicherheit | - Zuviel Strasse, animiert zu Tempo bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern. Bergwärts fahrend sehe ich aus dem Bus immer gefährdete Velofahrer, die überholt werden müssen. Route 66 Veloweg quert dort auch noch |

| | |
|---|---|
| | (von Habüel nach Humrigenstrasse) bzw. zwingt ein Stück zum Fahren auf der breiten Strasse. Autospur zu Gunsten Velospur (gesichert)?<br>- Dem Verkehr sollte den ausreichenden Platz gegeben werden, aber nicht mehr, und der Rest zu Gunsten der grünen Fläche, Fährräder und Fußgänger. Die mittleren grünen Zonen (in Mitte der Strasse) machen die Strasse, meiner Meinung nach, nur breiter, sie betonen den Grenze-Charakter der Strasse und machen die Fussgängerüberquerung länger. Diese tragen zur "Autobahn-Wahrnehmung" bei und sollten vermieden werden.<br>- Die Forchstrasse ist hier sehr breit und lädt zum "Rasen" ein. Schade! Und gefährlich!<br>- Die grossen Steine auf den Strasseninseln sehen schön aus, können aber bei Autounfällen wohl erhebliche Schäden verursachen. Es gab bereits zwei Autounfälle bei der obersten Insel oberhalb vom Dorfplatz (oberste Insel evtl. Gefahrenpunkt?), wo jeweils das Auto auf der Insel zu stehen kam und auf diese grossen Steine auffuhr. Resultat: Autos konnten nicht mehr weiterfahren. Eines der Autos wurde auf den Dorfplatz gerollt und hatte offenbar einen grösseren Schaden bei der Oelwanne. Das Auto rollte nachher die alte Dorfstrasse herab mit gut sichtbarer Oelspur.<br>- Das Zentrum des Dorfs ist heute eine überbreite, mehrteilige Kreuzung (Einfahrten Schulhausstrasse, Habüelstrasse, Humrigenstrasse). Dieser Bereich ist wohl die grösste Herausforderung. Entschleunigung wäre sicher wichtig (Sicherheit für die Fussgänger, Kinder auf dem Schulweg)<br>- Einmündung Habühlstrasse verkleinern mit de-facto- Zwang zum Anhalten, ebenso Humrigenstrasse<br>Hier liegen die besten Chancen für eine menschenfreundliche Neugestaltung!<br>- Verkehrsberuhigung mit einem zentralen Kreisel, keine Ausfahrt vom Dorf Richtung Forch, Fussgängerstreifen<br>- Offenere Gestaltung und Verkehrsberuhigung |
| Betonmauern | Die Stützmauer der Forchstrasse im oberen Teil "Dorf" ist ein Schandfleck. Die Orientierung der Häuser gegen "Dorf" ist historisch gewachsen.<br>- In Abschnitt 3 und 4 bestünde die Möglichkeit einer grosszügigen Gestaltung ohne die jetzigen Mauern. darin liesse sich auch eine verlangsamte Verkehrsführung neu planen. |
| Übergang und Verbindung Dorfteile | - Eine Integration und Verknüpfung der Dorfteile ist realisierbar, wichtig ist mir dabei als Anwohnerin die Verkehrssicherheit. Die neue Privatschule im Rennweg wird zusätzlichen Traffic verursachen, der reguliert werden muss. Ich schlage deshalb eine Schwelle beim Dorfplatz vor und auf der Höhe Rennweg 34 bzw. ein Einfahrtsverbot für nicht Anwohner. Kinder sollen zur Schule hin und zurück 50 m Laufen.<br>- Die Kreuzung inkl. der jetzigen Verkehrsinseln stellt keine Verbindung zwischen den Dorfseiten her und schiebt den historischen Dorfkern ins Abseits.<br>Hier wäre eine Verbindung die nur über eine Verkehrsberuhigung zu erzielen ist (Tempo 40 ist hier leider nicht genug) wünschenswert. |

- Problem ist die unterirdische Querung. Diese wird nicht von der Mehrheit der Bevölkerung angenommen. Tempo 20 könnte oberirdische Querung und Nutzung wesentlich verbessern. Leider bei Kantonsstrasse nicht möglich.
- Jetzt sind Dorf und Forschstrasse sehr voneinander getrennt. Auch ästhetisch unschön. Könnte der Dorfcharakter mehr auch die Strasse bestimmen? (Bsetzistein? Blumen? Bäume bzw. mehr Natur?)
- Die Unterführung hat beidseitig problematische Ausgänge. Wie im Projekt Tilla Theus damals vorgesehen, wären auch markante (öffentliche) Bauten von hoher gestalterischer Qualität eine Möglichkeit, dem Dorf ein Zentrum zu geben.
- Die Verbindung der beiden Dorfteile im Bereich der Humrigenstrasse ist eine weitere Schlüsselstelle, die prioritär anzugehen ist. Die Qualität des ganzen Strassenabschnitts zwischen "Verbindung Alte Dorfstrasse" (Pfeil links) und "Verbindung Humrigenstrasse" (Pfeil rechts) hängt stark von den Lösungen ab, die für diese beiden Abschnitte gefunden werden.
- Komplette Neugestaltung der viel zu breiten Strassenführung ab Haus 59 bis Einmündung Humrigenstrasse mit neuem "Bezug" zum alten Dorfkern
- Zu starke Trennung/Abschottung der Strasse.
- Wie kann eine sinnvolle Verbindung von "Dorf" zu Drogerie-Schulhausstrasse erstellt werden? Es besteht zwar eine kleine Unterführung, diese wird aber ungern genutzt, da eng und teils schlecht beleuchtet. Aus meiner Sicht müsste sie 3 x so breit sein, damit sie benutzt wird.
- Die bessere Verbindung der 'zwei' Dorfteile. Die Umgestaltung der Reserveflächen und evtl. die Aufhebung der Fussgängerunterführung und der Schaffung einer Bushaltestelle im Dorf bzw. auf Höhe des Dorfes.

Grünflächen

- Chance: evtl eine Fussgänger-Autofahrertrennung durch die Gestaltung eines grünen 'Dorfplatzpark' mit Tangierender Strasse ohne Verkehrsinseln. So kann die Begrünung von den Bewohnern genutzt werden. Die Verkehrsinseln werden als Grünflachen von der Mitte der Strasse an die Seite angehängt und somit eine grössere, von den Bewohnern nutzbare Fläche gestaltet.

Weiteres/ Durchmischtes

- Durch die Gemeinde Liegenschaft an der Ecke der Kreuzung hätte man die Gelegenheit zusätzliche wirtschaftliche Belebung durch Publikumsverkehr zu erzielen. Wie wäre es zum Beispiel mit einer echten "Dorfbeiz"? Oder wie wäre es mit einem wöchentlichen Markt (im Bereich "Landi Besitz"?) Honold ist bereits eine echte Bereicherung, da der Bäcker auch von vielen Mitbürgern genutzt wird, das zeigt, dass mutige Schritte von der Bevölkerung auch geschätzt werden.
- Möglichkeit zur Ansiedlung von Gewerbe (Läden, Restaurants) sehr wünschenswert. Mehr Begrünung und Förderung der Biodiversität zwingend.
- Leider fehlt uns der Gasthof zur Rebe, der mitten im alten Dorfteil Tächlischwil ein wichtiger und gemütlicher Treffpunkt war. Die Rebe mit dem romantischen Restaurantgarten steht noch, doch befindet sich darin kein Restaurant mehr.

- Im "Dorf" gibt es mit dem früheren ZKB-Gebäude Dorf 27/29 auch ein gemeindeeigenes Gebäude (evtl. gibt es noch mehr gemeindeeigene Häuser?). Dieses sollte als Kaffee und kleines Restaurant umgebaut werden. Die "Rebe" reicht keinesfalls, da nur selektiv offen (früher war es eine "Dorfbeiz", das ist aber schon lange nicht mehr so. Es fehlt aber etwas in dieser Hinsicht).
Ebenso reicht "Honold" nicht, aber an ihrem Erfolg kann man sehen, dass das Potential für ein weiteres Angebot da wäre.
- Die Verkehrsflächen der Kreuzungen Habüelstrasse und Humrigenstrasse sind viel zu gross
- Attraktivere Anbindung Dorf an Forchstrasse und weniger hohe Tempi durchs Dorf über Dorfplatz
- Dorfplatz aus der Sicht Interessensgruppe "Anwohner". Ich bin ein direkter Anwohner des Dorfplatzes. Finde den Dorfplatz und das Zentrum o.k. Es hat ausreichend Läden für den täglichen Bedarf, die nicht weit voneinander entfernt sind. Also gut und schnell zu Fuss erreichbar untereinander und auch von der Forchstrasse her mit dem Auto, mit Parkierungsmöglichkeiten, auch dem Dorf entlang und auf dem Dorfplatz, also direkt vor oder in der Nähe der Läden. Weshalb ist der Dorfplatz inbegriffen in der Vision? Geht es um andere und/oder zusätzliche Verbindungen zur Forchstrasse hin (etwa zu einer Bushaltestelle anstelle der Haltestelle Harzerstrasse? und/oder um eine zusätzliche Strassenüberquerung Richtung Habüelstrasse?) oder um etwas Anderes? Je nach Art der Vision würde ich mich als direkter Anwohner des Dorfplatzes dazu dann gerne noch näher äussern.
- Dieser Abschnitt entspricht dem Dorfzentrum, welches als solches nicht wahrgenommen wird. Für Fussgänger ist der Aufenthalt eher unangenehm und der Bereich ist alles andere als ein Begegnungszentrum. Die verfügbaren Flächen könnten Potenzial zur Umgestaltung bieten. Ein Kontext zu den umgebenden Häusern besteht meist nicht. Das ist ein Manko. Allenfalls könnten die bestehenden Bushaltestellen Garten- und Harzerstrasse hier zusammengelegt werden.
- Attraktiver Dorfkern wäre schön.

Abschnitt 5

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Reduktion der Geschwindigkeit und des Lärms.
→ Bushaltestelle liegt an ungünstiger Lage. Die Überquerung der Strasse ist schwierig und der Fussgängerstreifen ist nicht an die Bushaltestelle angepasst.
→ Dieser Abschnitt bietet zu wenig Platz für die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen. Für den Langsamverkehr ist er besonders ungünstig.

**Alle Meinungen und Vorschläge zum Abschnitt 5**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | - Trottoir nicht durchgehend seeseits.<br>- Der Fahrradverkehr muss erfolgreich gelöst werden.<br>- Hier ist eine Lösung für Fussgänger noch nicht vorhanden: Auch schwierig - denn die Forchstrasse ist hier sehr eng ... das ist okay und unterstützt "Dorfcharakter"!!!! Trotzdem: Wäre es hier möglich, einen Fussgänger-Weg zu integrieren? (Oder zumindest Fussgängerstreifen für das Überqueren der Strasse einzufügen ...?)<br>- schwierig für Velos.<br>- Velo: mühsam. |
| Tempo und Sicherheit | - Eine Optimierung des Verkehrsflusses ist wünschenswert, sollte aber nicht zu einer Raserstrecke führen. Schwellen oder Blumeninseln könnten die Geschwindigkeit indirekt regulieren, was ich als Anwohnerin erwarte.<br>- Lediglich in der möglichen Temporeduzierung sehe ich meine Zweifel, dass Tempo 40km/h einen Einfluss auf die Lärmbelästigung haben könnte. Insbesondere, da nach der erneuten Steigung/Abfall der Strasse und der Auflösung/Eingang der Tempolimite die Gefahr des Beschleunigungs- Abbremslärmes eher noch erhöht werden kann.<br>- Reduktion der Geschwindigkeiten abwärts Bildung einer Einheitlichkeit mit der Neugestaltung im Abschnitt 4.<br>- Dieser "Flaschenhals" lässt sich nicht aus der Welt schaffen. Hingegen könnte man auch hier alles optisch öffnen. Das Problem zwischen Bus, Autofahrern, Radfahrern und Fussgängern ist hier besonders akut. Eine Lösung ist hier nur zusammen mit den Grundeigentümern möglich, denn ohne die Möglichkeit, für das Vorhaben etwas mehr Platz beanspruchen zu können, ist nicht viel auszurichten. Eine Temporeduktion auf z.B. 40 kmh sollte auch für den Kanton akzeptabel sein. Dann fehlt noch ein gut ersichtlicher Fussgängerstreifen.<br>- Die Strecke lädt zum Gasgeben ein.<br>- Dieser Bereich Strasse ist viel zu eng. Velofahrer sind hier komplett gefährdet. Die diskutierte Bushaltestelle ist besonders nicht optimal positioniert, aber sehr praktisch von der Lage für viele in dem Bereich wohnende Parteien. Die Überkreuzung der Strasse aus der Grundhofstrasse kommend, ist lebensgefährlich, da die Autos auch mit 50km/h zu schnell sind und der Bremsweg zu lang ist. |

- Die Herausforderung besteht darin, wie die Geschwindigkeit den Engpässen der Strasse angepasst werden kann. Mittels eines Kreisels unterhalb Restaurant Buech/Abzweigung Schützenhaus wird der Verkehr gezwungen die Geschwindigkeit anzupassen, was Auswirkungen bis zum Zentrum hat.
- Strasse zu schmal, es werden im Verhältnis dazu zu hohe Tempi gefahren, ehemals dörflicher Charakter des lt. Bauzonenverordnung schützenswerten Ensembles in der Kernzone wird nicht wahrgenommen und schon gar nicht gewürdigt.

Übergang, Verbindung Dorfteile und Bushaltestelle

- Anwohner: zu viel Lärm durch hochdrehende Motoren.
- Die Bushaltestelle Harzerstrasse ist sehr stark frequentiert und wichtig, beide Richtungen. Nutzer wohnen auf beiden Seiten der Strasse. Mind. 1x pro Tag überquert man an äusserst unübersichtlicher Stelle, da niemand den weit unten liegenden Zebrastreifen benutzt. Dauerthema des Smalltalks. Autos, insbesondere bergwärts fahrend, überholen stehenden Bus. Die durchgezogene Linie ist genau dort, wo der Bus hält, sodass die Autofahrer nicht gegen die Strassenverkehrsordnung verstossen. Wenig Entgegenkommen der Autos, wenn man, nachdem der Bus weg ist, die Strasse überqueren will. Der Flaschenhals, den die Strasse an dieser Stelle bildet ist für alle Verkehrsteilnehmer schwierig und auch von der optischen Ausstrahlung unattraktiv. Das Trottoir von der Bushaltestelle Richtung Humrigenstrasse ist ein Provisorium (offenbar Privatgrund). Eigentlich gibt es oberhalb der Bushaltestelle sogar ein "lauschiges Plätzli" mit Brunnen. Aber das geht an dieser Stelle völlig unter.
- Bushaltestelle und ein sicherer Überweg sind notwendig.
- Das leidige Thema mit der Bushaltestelle auf privatem Grund existiert schon länger. Zur Anstrebung von Tempo 40 können wir schon mal vorab sagen was der Kanton uns mitgeteilt hat:" Es sei nicht möglich auf eine Temporeduktion einzugehen, da es eine Hauptverbindungsachse sei und somit Tempo 50!" Die Personen welche bei dieser Haltestelle aus/einsteigen, betreten privaten Grund. Weder die Gemeinde noch der Kanton wissen warum sie dort ist.
- Auch in diesem Abschnitt hat die Forchstrasse den Charakter einer Durch-gangsstrasse und ist nicht Teil des Dorfes. Dieser Abschnitt müsste vom Dorfkern aus gedacht werden. Dieser wird durch die Forchstrasse abrupt abgeschnitten.
- Eine Bushaltestelle an diesem Ort ist gefährlich. Auch für diesen Abschnitt ist eine gute Verbindungslösung der beiden Dorfteile im Bereich Grundhofstrasse matchentscheidend.
- Bushaltestelle Harzerstrasse nicht sehr günstig gelegen.
- Überarbeitung Bus-Konzept.
- Die Bushaltestelle liegt an der unübersichtlichsten Stelle ohne Zugänge / gesicherte Übergänge.

Die optische Wahrnehmung als ehemals dörflicher Siedlungsteil durch Gestaltungselemente (z.B. Bepflanzung, Strassenbelag). Könnte verkehrsberuhigend wirken. Eine Verlegung der Bushaltestelle scheint mir unumgänglich.

| | |
|---|---|
| Weiteres/ Durchmischtes | - Unter vielen anderen Faktoren, sollten die "Schönheit" und "Geborgenheit", als nachhaltigen Werte, angestrebt werden.<br>- Hier ist für die Anwohner das Lärmproblem akut, durch die Zunahme der Steigung.<br>- Die geringere Breite der Forchstrasse und ihr geschwungener Verlauf in diesem Abschnitt sind eine Qualität. Sie signalisieren für die talwärts fahrenden Autofahrer den dörflichen Wohnbereich weitaus besser als für die von unten durch den Tunnel bergwärts fahrenden Autos. Dennoch könnte das Dorfzentrum zusätzlich signalisiert werden, um die Autofahrer frühzeitig und besser darauf aufmerksam zu machen.<br>- Offenere Gestaltung und Verkehrsberuhigung sehr wünschenswert. Mehr Begrünung und Förderung der Biodiversität zwingend.<br>- Mehr begrünen. |

Weitere Rückmeldungen und Anliegen bezüglich Beteiligungsprozess?

**Häufig vertretene Meinungen und «Trends»**

→ Der Prozess wird als Chance wahrgenommen die verschiedenen Baustellen anzupacken.
→ Die Verkehrsberuhigung ist vielen ein grosses Anliegen.

**Alle Meinungen und Vorschläge**

| | |
|---|---|
| Langsamverkehr | - Herrliberg ist m.E. ein Autofahrer-Dorf. Die Topographie macht das für viele notwendig. Aber: Mehr Fussgänger, mehr Begegnung und Leben im Dorf. Das zu fördern, wäre mein Wunsch. Interessante Erfahrung: Corona-Entschleunigung und Warteschlangen ergeben mehr Interaktion mit Bekannten und Unbekannten. Der Kontakt mit den Mitmenschen, trägt im Wesentlichen dazu bei, dass Herrliberg ein attraktives Zuhause ist. Sind mehr Leute zu Fuss unterwegs, dann werden sie evtl. auch besser wahrgenommen und die Rücksichtnahme gesteigert.<br>- Die Veränderung der Nutzung/Ausrichtung/Umgebung der Forchstrasse ist zwingend und die Pläne der Gemeinde grundsätzlich Begrüssenswert. Dem Langsamverkehr und der Begrünung sollte aber mehr Beachtung geschenkt werden.<br>- Es ist mir wichtig, dass der gesamte Verkehr auf der Forchstrasse ist, und KEIN Veloweg in die Alte Dorfstrasse entsteht. |
| Tempo, Sicherheit, Verkehrsreduktion | - Grundsätzlich sehe ich 3 grosse Probleme die Verkehrssituation zu verbessern. Konflikt Bedürfnisse von Regionalverkehr gegen Lokalverkehr. Regionalverkehr Tempo 50 und höher; Lokalverkehr (Zentrum) Tempo 30/20. Lösung nur mit Umleitung Regionalverkehr durch Tunnel. Abnahme von Regionalverkehr mit Kreisel bei Einmündung bei Einmündung Bünishoferstrasse in Forchstrasse und Führung in Tunnel entlang Rossbachtobel bis Bereich Friedhof mit Einmündung in Humrigenstrasse und Führung von Verkehr in Richtung Forchstrasse mit Einmündung via Kreisel.<br>Als Alternative könnte Tunnel auch weitergeführt werden und z. Bsp. Höhe Buchrank in die Forchstrasse geführt werden. Vorteil mit Tunnel bis Humrigenstrasse wäre, dass der interne Verkehr ab Habühlstrasse aufwärts auch vorteilhaft durch den Tunnel statt die Forchstrasse geführt werden kann.<br>Mit dieser Lösung könnte die Forchstrasse mit Tempo 30 und 20 je nach Bedarf zur Verkehrsberuhigung und Bildung von Dorfzentrum belegt werden. Ich bin der Meinung, dass weiterhin mit Vermischung von Regional- und Lokalverkehr keine Beruhigung erreicht werden kann. Lärm bleibt Lärm. Dieser kann aus meiner Sicht mit nur baulichen Massnahmen ohne Temporeduktion nur marginal verbessert werden. Schade<br>- Es wurde schon in der Vergangenheit oft über einen Tunnel geträumt. Aufgrund der vielen Seitenstrassen auf der Erlenbacher Seite und den |

Kosten scheint es ziemlich unrealistisch. Aber, wenn nicht unbedingt jede kleine Quartierstrasse eine direkte Einmündung in den Tunnel braucht und nur von einer Seite erschlossen würde, bräuchte es nicht mehr viele Anschlüsse. Dann wäre der Durchgangsverkehr unterirdisch und oberirdisch lediglich wenig Zubringerverkehr, welcher sich auf Wohnstrassentempo bewegen würde. Damit hätte man definitiv das Dorf wieder elegant zusammengefügt. Langfristig dürfte das eindeutig die beste Lösung sein.
- Die Forchstrasse beschäftigt Herrliberg schon seit den frühen 70er Jahren. Schon damals zeigte sich, dass Herrliberg nur dann die Vision einer Strasse für alle erfüllen kann, wenn entweder die Zufahrten von der Forch wie von der Seestrasse Verkehrsberuhigend sind oder eine Umfahrungsstrasse Forch/Meilen die Tür für Visionen öffnet. Wir sollten darauf achten, dass wir die Bedürfnisse der Anlieger und Benutzer mit nützlichen und machbaren Schritten verbessern wollen.
- Es mir wichtig, dass die Forchstrasse mit einem "grünen Gesamtbild" daherkommt, um das Bild der "Rennbahn" zu entschärfen.

Prozess als Chance

- Wir vom VVH wissen es sehr zu schätzen, dass wir von der Gemeinde in diesen Prozess mit einbezogen werden! Dass Herrliberg das schönste Dorf am Zürichsee ist, steht ausser Frage! Daher hoffe ich, dass dieser Prozess als Chance genutzt wird auch einen mutigeren Schritt im Dorfzentrum zu gehen. Wir wollen ja schliesslich das schönste Dorf am Zürichsee bleiben...
- Als Anwohnerin finde ich das Einbezogen werden und die breite Diskussion sehr hilfreich, um ein optimales Resultat aller Interessengruppen und für die Gemeinde zu erzielen.
- Danke für diese Möglichkeit des Mitmachens und Mitdenkens...
- Ich danke Ihnen und hoffe auf ein gutes Gelingen, bei dem niemand verliert und alle gewinnen.
- Leider habe ich die erste Videokonferenz verpasst, möchte aber in Zukunft meine Stimme abgeben. Vielen Dank.
- Es fehlt ein bisschen der Glaube, dass sich angesichts der Oberhoheit über die Strasse (Kanton) Entscheidendes verändern lässt. Dieser Prozess ist aber grundsätzlich sehr positiv. Gratulation und weiter so!
- Bis jetzt ist alles klar und nachvollziehbar. Danke!
- Ich schätze das partizipative Verfahren wie es die Gemeinde jetzt durchführt sehr.
- Eigenlob stinkt zwar... wir sind auf einem guten Weg!
- Danke!
- Die Gruppenarbeit hat sehr viel Spass gemacht. Ich bin besser im Reden als im Schreiben.
- Vielen Dank, die Online Lösung finde ich toll.
- Konzept der Workshops und Grundkonzept in Planung sehr ansprechend; bin gespannt auf Detailausarbeitung und freue mich, Kompromisse zu finden zwischen den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Gewerbetreibenden)
- Besten Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung!

| | |
|---|---|
| | - Danke für die Möglichkeit zur Meinungsäusserung. Das online-Meeting mit Diskussionsrunden war sehr informativ und hat uns in jeder Hinsicht überzeugt. Gerne wieder in dieser Form!<br>- Ich bin sehr positiv von der guten Analyse und dem Erkennen des Handlungsbedarfs von den Verantwortlichen und den Planern überrascht. Super. Weiter so.<br>- Super, wie Leute einbezogen werden, danke!! |
| Abstimmung mit Grundeigentümern | Die Bushaltestelle befindet sich auf Privatgrund. Sie wird ohne Einverständnis des Eigentümers, unentgeltlich und nicht klar geregelt, genutzt. Die Bevölkerung überquert ohne Recht von der Grundhofstrasse zur Forchstrasse dieses Grundstück (zur Nutzung der Bushaltestelle). Abfall wird genügend hinterlassen welcher von den Eigentümern entfernt werden muss. Zudem verweilen unwillkommene Gartengäste auf dem privaten Grundstück. Das ist sehr störend auch für die Mieter welche gerne ihren privaten Garten in Ruhe nutzen möchten. In Ihrer Präsentation wird überall von Öffnungen gesprochen. Es sind vielerorts Privatpersonen betroffen. Wie haben Sie sich dieses Vorgehen überlegt? Zudem ist es eine gefährliche Strassensituation mit dieser Bushaltestelle. Der Kanton ist sich dem Bewusst. Er wurde auch schon mehrmals darauf aufmerksam gemacht. (Die Gemeinde auch). |
| Weiteres / Durchmischtes | - In Ihrer Präsentation wird das Werkstattgebäude (Forchstrasse 112) als wichtiges Ortsgebäude in der Kernzone ausgewiesen. Dies steht nicht unter Schutz. Was schwebt ihnen dort vor? Auf dem Perimeter kommt es dann nicht mehr vor.<br>- Frage: wer ist dann für die Pflege, z.B. der Grünanlagen verantwortlich (im Moment begrenzt befriedigend, zumindest in Abschnitt 2 und 4?<br>- Es ist mir wichtig, dass es zwei "gemütliche" Schwerpunkte mit Kaffees gibt: oberhalb Post und auf dem Platz "Dorf".<br>Es ist mir wichtig, dass der Abschnitt "Dorf" und Schulhausstrasse auf irgendeine Weise näher zusammenkommt. |

# 5. Videokonferenz vom 4. Juli 2020 und Fazit

Teilnehmende: 32 Personen inklusive Gemeinde (3 Gemeinderäte und 2 Personen aus der Verwaltung), Kanton (1 Person), Planung und Moderation (4 Personen) sowie ein Gast (RZU). Auflistung des Projektteams unter Kapitel 7.

Die Moderation präsentierte die Ergebnisse, insbesondere die «Trends» aus der Online-Umfrage, dem Plenum. Im Anschluss wurden zufällig zusammengesetzte Gruppen mit 6 Personen gebildet, welche die Ergebnisse besprachen und darüber nachdachten was zusätzlich noch erwähnt werden müsste. Die zusätzlichen Anregungen wurden abschliessend von einer Person aus jeder Gruppe allen Teilnehmenden vorgestellt. Diese Beiträge sind im Folgenden zusammengefasst.

<u>Gruppe 1</u>

- Lärmschutz ist für die Gruppe wichtig. Das Aufheulen der Motoren störe. Eine Temporeduktion – auch Tempo 30 – mit dem Ziel den Lärm zu verringern soll als Variante geprüft werden.
- Man solle der Natur mehr Raum geben. Beispielsweise könnte man die Mauern begrünen, was eine einfache und wirkungsvolle Massnahme sei. Die Idee wurde angedacht Flächen für die Bevölkerung zu öffnen, sodass diese sich in der Pflege der Pflanzen engagieren könnte. Diesbezüglich hatte man in der Vergangenheit Mühe Interessierte zu finden.
- Der Bereich um die ZKB habe keine Aufenthaltsqualität.
- Die Dorfteile seien schlecht miteinander verbunden. Phasenweise würden auch die Trottoirs fehlen.
- Die Alte Dorfstrasse sei als Veloweg ungeeignet. Sie sei zu steil. Folglich kämen die Velos von oben zu schnell und der Aufstieg sei aufgrund der starken Steigung unangenehm. Die Forchstrasse sei für Velos geeigneter. Eine gute Lösung für die Velos ist der Gruppe allgemein, über alle Abschnitte hinweg, wichtig.
- Der breite Raum im oberen Abschnitt der Forchstrasse sei für Velos zu breit, unangenehm und eine gefährliche Kreuzung. Die Strasse sollte verschmälert und der dadurch gewonnene Raum umgenutzt werden.
- Der Gruppensprecher erkundigt sich nach der Möglichkeit ein weiteres Fenster zu öffnen, sodass die Bevölkerung weiterhin konkrete Ideen in die Planung einbringen könnte. Die Gruppe wird darauf verwiesen, dass die Planer über den Sommer Varianten ausdenken, die dann an der nächsten Veranstaltung gemeinsam besprochen, entwickelt und weiter konkretisiert werden.

<u>Gruppe 2</u>

- Velos sollten aufwärts über die Alte Dorfstrasse. Nicht aber abwärts. Die Parkplätze auf der Alten Dorfstrasse seien aufgrund sich öffnender Autotüren für die VelofahrerInnen gefährlich. Deswegen solle man die parkenden Autos in Richtung Meilen anordnen.
- Rennweg brauche eine Temporeduktion. Entweder durch Tempo 30 oder Begegnungszone. Tempo 50 birgt das Problem, dass sich AutofahrerInnen im Vorteil/Vortritt sähen. Allgemein solle zusammen mit der Bevölkerung die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren geprüft werden.

Gruppe 3

- FussgängerInnen sollen nicht den Tunnel, sondern den Kirchenrank benutzen. Dies müsste dann entsprechend signalisiert werden. Die Velos hingegen würden durch den Tunnel geleitet.
- Der Übergang zum Tobel solle schöner gestaltet und besser kenntlich gemacht werden.
- Die Idee wird geäussert die Geschwindigkeit auf der Forchstrasse zeitweise zu reduzieren. Dies könnte als Test gemacht werden, um herauszufinden was die Auswirkungen dieser Massnahme wären.
- In der Planung müsse immer auch berücksichtigt werden, dass der Lastenverkehr notwendigerweise über die Forchstrasse führt.
- Grünflächen seien momentan vernachlässigt.

Gruppe 4

- Der Anteil des Lastenverkehrs über die Forchstrasse wird als hoch wahrgenommen. Eine optimale Lösung wäre ein Verkehrskorridor entlang des Pfannenstiels um somit Herrliberg zu entlasten. Allerdings wäre dies ein grösseres Projekt, das die Möglichkeiten des gegenwärtigen Prozesses übersteige.
- Vor der Confiserie Honold herrsche ein Verkehrschaos.
- Aufgrund der neuen Tagesschule werden mehr Kinder unterwegs sein. Dies erhöhe die Notwendigkeit die Strasse sicher zu gestalten.
- Wie geht man vor, wenn Land von Grundeigentümern zur Umsetzung des Projekts betroffen wäre?

Gruppe 5

- Bezüglich Bushaltestelle wird die Sorge geäussert, dass die Benutzerperspektive zu wenig berücksichtigt werden könnte. Hier sei es wichtig, dass alle Interessensgruppen berücksichtigt würden.
- Bepflanzungen seien eine einfache und wichtige Massnahme.
- Parkplätze hätten grosses Potenzial schöner gestaltet zu werden.
- Der Dorfplatz sollte belebend gestaltet werden. Beispielsweise mit einem Café.
- Die Parkmöglichkeiten beim Dorfplatz werden in Frage gestellt.

## 6. Ausblick und weiteres Vorgehen

Mit dem Beteiligungsverfahren möchte der Gemeinderat die direkt betroffenen Anrainer und GrundeigentümerInnen, die Gewerbetreibenden sowie Vertretungen der Vereine und der Schule aktiv in die Erarbeitung des Konzepts für die Forchstrasse miteinbeziehen. Mit einem extern moderierten Dialog wird in einer von der Gemeinde ausgewählten Arbeitsgruppe mit ca. 50 bis 60 Personen eine mögliche Umsetzung besprochen. Über die ausgearbeitete Vision der Forchstrasse wird im Frühling/Sommer 2021 öffentlich informiert.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Workshop und Start in den Prozess | Corona bedingt als Online-Beteiligung | Juni / Juli 2020 |
| 2. Workshop mit Grundeigentümern und Vereinen | Variantenstudium und erste Lösungsansätze werden in einem Workshop vorgestellt und diskutiert. | Ende Oktober 2020 |
| 3. Workshop mit Grundeigentümern und Vereinen | Bestvariante(n) wird präsentiert und diskutiert. | Frühjahr 2021 |
| Öffentliche Informationsveranstaltung | Bestvariante wird vorgestellt | Frühling/Sommer 2021 |

## 7. Mitwirkung und Vorbereitung

| | | |
|---|---|---|
| Gaudenz Schwitter | Gemeinde Herrliberg | Gemeindepräsident |
| Thomas Dinkel | Gemeinde Herrliberg | Projektleitung |
| Hansjürg Zollinger | Gemeinde Herrliberg | Projektteam |
| Reto Studer | Gemeinde Herrliberg | Projektteam |
| Phuntsok Chokchampa | Gemeinde Herrliberg | Projektteam |
| Markus Hegglin | Amt für Verkehr, Kanton Zürich | Projektteam |
| Anita Brechbühl | skw | Planungsteam |
| Daia Stutz | s2l | Planungsteam |
| Roman Dellsperger | moderat GmbH | Host / Moderation |
| Claudio Hunger | moderat GmbH | Protokoll |
| Eva-Maria Kopf | RZU<br>Regionalplanung Zürich und Umgebung www.rzu.ch | Gast |