

Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen



Richtprojekt Städtebau und Freiraum
Stand 14. März 2025



Impressum

AUFTRAGGEBER



SBB AG
Immobilien – Development
Vulkanplatz 11 / Postfach
8048 Zürich

Vertreten durch
Corinne Aebischer, Andrea Smith



GEMEINDE MEILEN
Dorfstrasse 100
8706 Meilen

Vertreten durch
Thomas Buchmüller



GEMEINDE HERRLIBERG
Forchstrasse 9
8704 Herrliberg

VERFASSTER RICHTPROJEKT

ARGE
HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS AG
GUS WÜSTEMANN ARCHITECTS AG
LÜCHINGER MEYER PARTNER AG

PROJEKTBEARBEITUNG

Architektur/Städtebau:

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
gus wüstemann architects AG, Zürich
Markus Schaefer, Gus Wüstemann,
Mélanie Jeannet, Ekaterina Nagibina-François,
Nerea Aranzabal

Landschaftsarchitektur:

S2L Landschaftsarchitekten BSLA, SIA, Zürich
Daia Stutz, Jan Stadelmann, Elisa Fomasi

Verkehrsplanung:

Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern
Urs Gloor, Felix Boesch

Tragwerk:

Lüchinger Meyer Partner AG, Zürich

Visualisierungen:

Iurii Goncharenko
Filippo Bolognese Images

Inhalt

1	Die Vision	6	4	Das Gebäudeensemble	32
1.1	Bahnhof mit Aussicht auf den See	6	4.1	Stadträumliche Einbettung	32
1.2	General-Wille-Strasse als Dorfstrasse	8	4.2	Architektur, Materialisierung und Konstruktion	34
1.3	Bestehende Identitäten Weiterdenken	10	4.3	Geschosse und Berechnungen	36
2	Der Verkehr	14	5	Die Gebäude	38
2.1	Das Strassenprojekt	14	5.1	Etappe 1 — Der Güterschuppen	38
2.2	Der Bushof	16	5.2	Etappe 2 — Das Patio-Haus	40
2.3	Mobilitätskonzept	18	5.3	Etappe 2 — Das Veranda-Haus	44
2.4	Öffentliche Parkierung	19	5.4	Etappe 3 — Das Aufnahmegebäude	48
2.5	Private Parkierung	20			
2.6	Veloabstellplätze	21			
3	Der Freiraum	22			
3.1	Freiraumkonzept	22			
3.2	Der Bushof	24			
3.3	Die Seeterrasse	26			
3.4	Der Spielplatz	30			

Einleitung

Städtebau und Architektur

Im Siedlungsband des rechten Zürichseeufers besetzt die Bahnstation Herrliberg-Feldmeilen eine grüne Lücke mit Blick über den See. Durch das Absenken der oberen General-Wille-Strasse auf die Ebene der mittleren Personenunterführung wird die Bahnstation wesentlich attraktiver ans Siedungsgebiet angeschlossen. Umgekehrt kann diese optimal mit dem ÖV erschlossene Lage zusätzlich verdichtet werden. Die S-Bahnstation wird zum Scharnier zwischen unterschiedlichen Massstäben – den intimen Räumen des Orts, teils Feldmeilen und den Gleisen der Eisenbahn, dem langen Schwung des Seebeckens und der grünen Schneise des Rossbach-Tobels mit ihren kühlen Winden. Infrastruktur wird zum Ort.

Dieser Ort wird ermöglicht durch eine Klärung und Ordnung der verschiedenen Elemente. Die General-Wille-Strasse wird abgesenkt und vor dem Aufnahmegebäude zur öffentlichen Seeterrasse aufgeweitet. Die grüne Hangkante unterhalb der Strasse wird nicht überbaut. Der Blick auf den See bleibt frei. Die zentrale Personenunterführung führt neu direkt auf die Seeterrasse, die mit Bäumen

bepflanzt und mit temporären Nutzungen belebt wird. Ankommen wird zum Erlebnis.

Die General-Wille-Strasse, die von Meilen her dem Hügel entlang, über Weinberge, unter den Bahndamm, durch alte Dorfkerne, zum neuen Coop und Bahnhof führt - mit Nischen und Engnissen, alten Mauern und Kopfsteinpflaster, mit Weitblick über den See und Einblick in die Geschichte des Ortes - wird damit weitergedacht. Auch auf dem Bahnhofsareal wird ihr lokaler Charakter wiederhergestellt, werden Nischen, Grün und Wohnadressen ermöglicht bis zur Seeterrasse, auf der sie zum öffentlichen Ort wird.

Der Güterschuppen bleibt vor Ort und in seinem Bezug zur Gleisebene erhalten. Seine Terrasse wird zur kollektiven Erinnerung an den alten Geländeverlauf. Durch die Freilegung des Untergeschosses als neues Erdgeschoss entsteht eine neue unerwartete Identität und Funktionalität. Der Güterschuppen wird zum Treffpunkt mit Restaurant auf Strassen- und Mezzaninebene und Kulturraum und Terrasse auf der oberen, historischen Ebene.

Auch das heutige Aufnahmegebäude erhält einen neuen Bezug zur Strasse und wird langfristig, nach der Verschiebung der Bahntechnik nach Norden, durch einen Neubau ersetzt. Damit wird eine ganz neue, prägnante städtebauliche Situation möglich. Der Geländesprung von der Gleisebene zur neuen Strassenebene wird von einer Stützmauer begleitet, die Teil der Archäologie des Ortes wird. Zum Teil stehen die Gebäude davor, andernorts wird die Mauer zum Sockel. Die terrassierte Topografie wird zum Thema des Ortes.

In dieser neuen Topografie sitzen die Wohnbauten als differenziert gestaffelte Riegel am neuen Strassenraum, einfach und warm materialisiert. Zum Teil niedrig und mit Durchblicken ermöglichen die Bauten einen Bezug vom Hang zum See. Das neue Aufnahmegebäude an der Seeterrasse ist mit Erdgeschoss und vier Obergeschossen am prominentesten. Das Patio-Haus südlich des Güterschuppens respektiert mit drei Obergeschossen und offenen Erschliessungszonen die Sicht der Anwohner dahinter zum See, während das Veranda-Haus noch weiter

südlich ebenfalls mit drei Obergeschossen den Anschluss zu den Bauten an der General-Wille-Strasse sucht. Die Silhouette wirkt selbstverständlich, eine Ablesbarkeit des Baurechts, zum Beispiel durch Attikageschosse, wird vermieden. Es entsteht ein Spiel von Massen und Volumen, von mineralischer Schwere und hölzerner Leichtigkeit.



Abb.: 01 Die Lage, 1931, Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Stiftung Luftbild Schweiz / Photograph: Mittelholzer, Walter / LBS_MHO1-006501 / Public Domain Mark

1 Die Vision

1.1 Bahnhof mit Aussicht auf den See

Entlang des östlichen Zürichseeufers ist die Station Herrliberg-Feldmeilen die erste Bahnstation, die weder direkt am See, hinter den Gleisen, noch im überbauten Siedlungsgebiet verortet ist. Es bietet sich die einmalige Chance, das Ankommen mit Weitsicht zum See zu inszenieren.

Von der zentralen Personenunterführung erreicht man die Terrasse durch das neue Bahnhofgebäude dank der Absenkung der Strasse neu à Niveau auf direktem Wege. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen wird dadurch auf seiner Südwestseite deutlich verbessert, das Ankommen mit Aussicht über den See zum Alleinstellungsmerkmal.



Abb.: 02 Zollikon - Bahnhof hinter Gleis, teilweise Seebezug, leichte Hanglage, Bild ©2020 Google



Abb.: 04 Erlenbach - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, Hanglage, Bild ©2020 Google



Abb.: 03 Küsnacht - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, leichte Hanglage, Bild ©2020 Google



Abb.: 05 Meilen - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, Hanglage, Bild ©2020 Google



Abb.: 06 Der Bahnhof mit Aussicht auf den See, Visualisierung: Filippo Bolognese Images

1.2 General-Wille-Strasse als Dorfstrasse

Verschieden grosse Plätze und Nischen bilden eine spannende Raumabfolge und setzen den Charakter der südlichen General-Wille-Strasse, die sich verengt, öffnet und eine Collage aus unterschiedlichen Oberflächentexturen bildet, fort. Durch die schmale Bebauung wird eine Fahrspur mit zweiseitigen Trottoirs möglich und der Komfort für den Langsamverkehr erhöht.



Abb.: 07 Analyse General-Wille-Strasse, Bilder ©2020 Google



Abb.: 08 Situationen General-Wille-Strasse, Bilder ©2020 Google



Abb.: 09 Die General-Wille-Strasse als Dorfstrasse, Visualisierung: Filippo Bolognese Images

1.3 Bestehende Identitäten Weiterdenken

Der historische und inventarisierte Güterschuppen wird erhalten und bleibt Treffpunkt. Das Leonhard-Widmer-Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen wiederum wird neu platziert. Es wird so auf Vorhandenem aufgebaut und das historisch prägende Bestandsgebäude, sowie die vorhandenen identitätsstiftenden Objekte weiter gedacht - die Verschmelzung von Raum, Zeit und Geschichten.

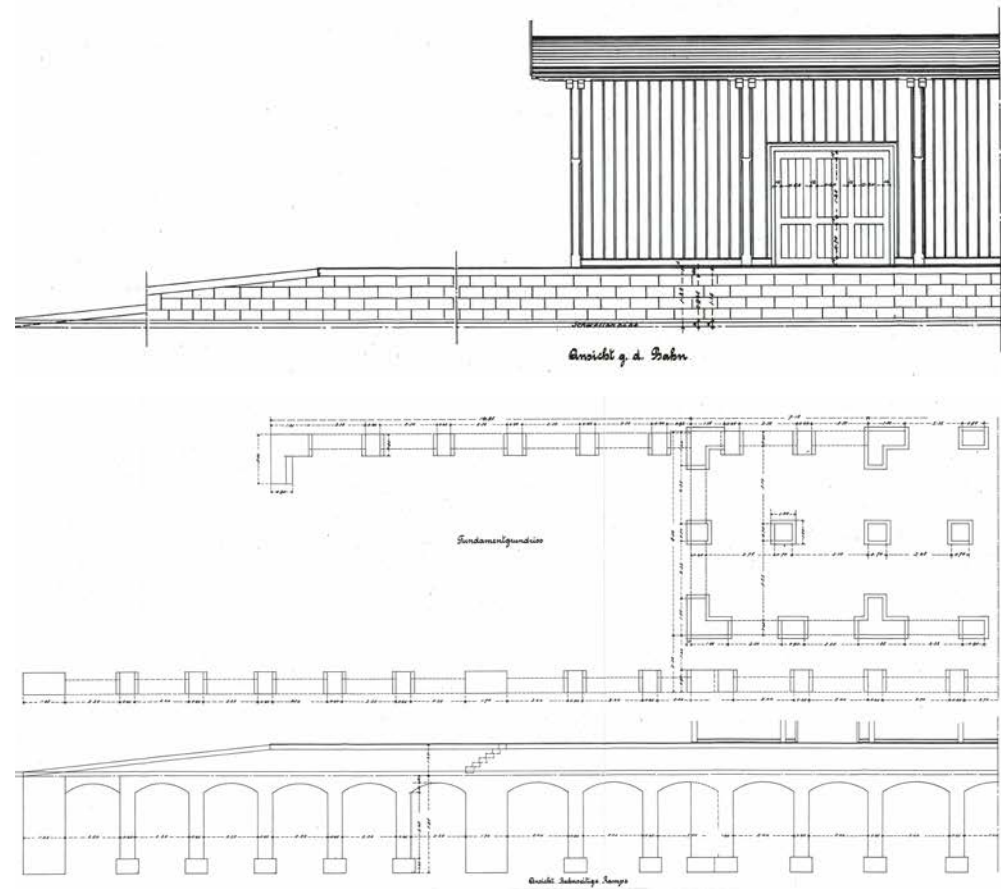


Abb.: 10 Integration des historischen, inventarisierten Güterschuppens



Abb.: 11 Ansicht Güterschuppen vom Gleisfeld, Visualisierung: Iurii Goncharenko



Abb.: 12 Ansicht Güterschuppen von der General-Wille-Strasse, Visualisierung: Iurii Goncharenko



Abb.: 13 Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen, Foto: S2L Landschaftsarchitekten, Dez. 2021



Abb.: 14 Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen, Foto: S2L Landschaftsarchitekten, Dez. 2021

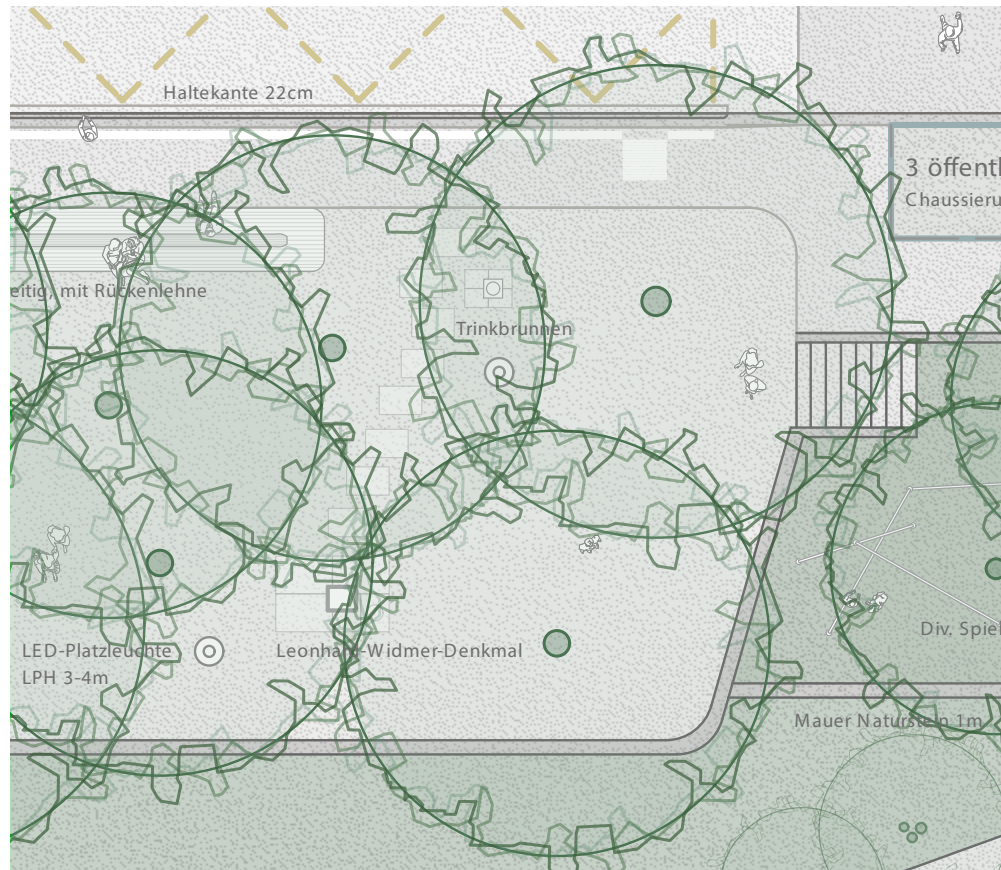
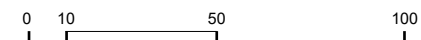


Abb.: 15 Neu platziertes Leonhard-Widmer-Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen



Abb.: 16 Situationsplan, Mstb. 1:2'000



2 Der Verkehr

2.1 Das Strassenprojekt

Der neue Bushof am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen soll gemäss Buskonzept im Endzustand den Ortsbuslinien 971, 972, 973 und 974 dienen, deren Zu- und Wegfahrt von Westen her via Forchstrasse erfolgt. Für die in Zukunft am Bahnhof wendende Buslinie 921 von/nach Meilen (Zu- und Wegfahrt von Osten her via General-Wille-Strasse) sind Fahrbahnhaltestellen auf Höhe des Empfangsgebäudes geplant. Weiter soll die Abwicklung eines allfälligen Bahnersatzes mit einer Kante auf der Westseite des Empfangsgebäude sichergestellt werden.

Der Bushof beinhaltet somit drei 12 m-Kanten für Standardbusse und eine 20 m-Kante für einen Gelenkbus (alle mit 22 cm-Kantenhöhe für einen behindertengerechten Ein- und Ausstieg).

Zusätzlich zum Bushof ist ausserdem auf dem nordwestlichen Abschnitt der General-Wille-Strasse eine 20cm-Kante für den Bahnersatz geplant. Diese ist als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt, da sie nur bei ausserordentlichen Betriebssituationen genutzt werden wird.

Für die Buslinie 921, welche im Rahmen des zukünftigen Angebotskonzepts am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen wenden wird (Endzustand, im Zwischenzustand weiterhin Durchbindung von/nach Herrliberg wie heute), sind schräg versetzte Fahrbahnhaltestellen auf der General-Wille-Strasse auf der Höhe des neuen Empfangsgebäudes und des Güterschuppens geplant.

Die zukünftige General-Wille-Strasse soll eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweisen (diverse Querungsbedürfnisse, hohe Nutzungsdichte entlang Strasse, Unterbruch der Linearität durch Bushof & Wendeplatz, Lärmschutz, etc.).

Für den gesamten Südostabschnitt zwischen Bushof und Perimetergrenze im Südosten ist somit eine Fahrbahnbreite von 6.00 m vorgesehen. Für den Abschnitt im Nordwesten zwischen Forchstrasse und Bushof wird aufgrund des erhöhten Busaufkommens eine Fahrbahnbreite von 6.50 m gewählt, um die Kreuzungen der Ortsbusse bei der Zu- und Wegfahrt zum Bushof zu vereinfachen.

Die Fussverkehrsinfrastruktur sieht beidseitig der General-Wille-Strasse Trottoirs mit einer Mindestbreite von 2 m vor. Grosszügigere Aufenthalts- und Wartebereiche sind im Bushof sowie bei den Haltestellen der Linie 921 weiter östlich (Seeterrasse, bzw. breiteres Trottoir vor dem Güterschuppen) vorgesehen.

In Abstimmung mit dem Parkplatzbedarf der geplanten Gebäude im Baufeld zwischen der General-Wille-Strasse und der Bahngleise sind entlang der General-Wille-Strasse mehrere kleine Parkplatzeinheiten im Aussenraum vorgesehen, total 25 Parkfelder.

Die Höhenlage sowie das Quergefälle der geplanten Strasse richten sich an den im Richtprojekt definierten Höhen der neuen Bahnhofgebäude aus, sowie an den bestehenden Höhenkoten der Personenunterführungen sowie der Vorplätze der Anlieger.

2.2 Der Bushof

Der Bushof mit den Bussen nach Herrliberg wird nördlich des Bahnhofgebäudes angeordnet mit optimiertem Flächenbedarf und direktem Bezug zur barrierefreien Bestandsunterführung. Nur die Linie 921 hat in Zukunft eine südlich gelegene, bergseitige Haltekante und wendet auf dem Bushof. Seeseitig ist eine Halteposition nur in der ersten Phase notwendig, während der die Linie 921 durchgeführt und noch nicht beim Bahnhof gewendet wird.

Die Bushaltestellen liegen nahe bei den beiden Personenunterführungen, ermöglichen einen niveaugleichen Einstieg und das unabhängige Zu- und Wegfahren der Busse, und erlauben die Einführung einer zusätzlichen Buslinie. Mit einem zentralen Buswendeplatz kann der Flächenbedarf auf das absolut notwendige reduziert werden.

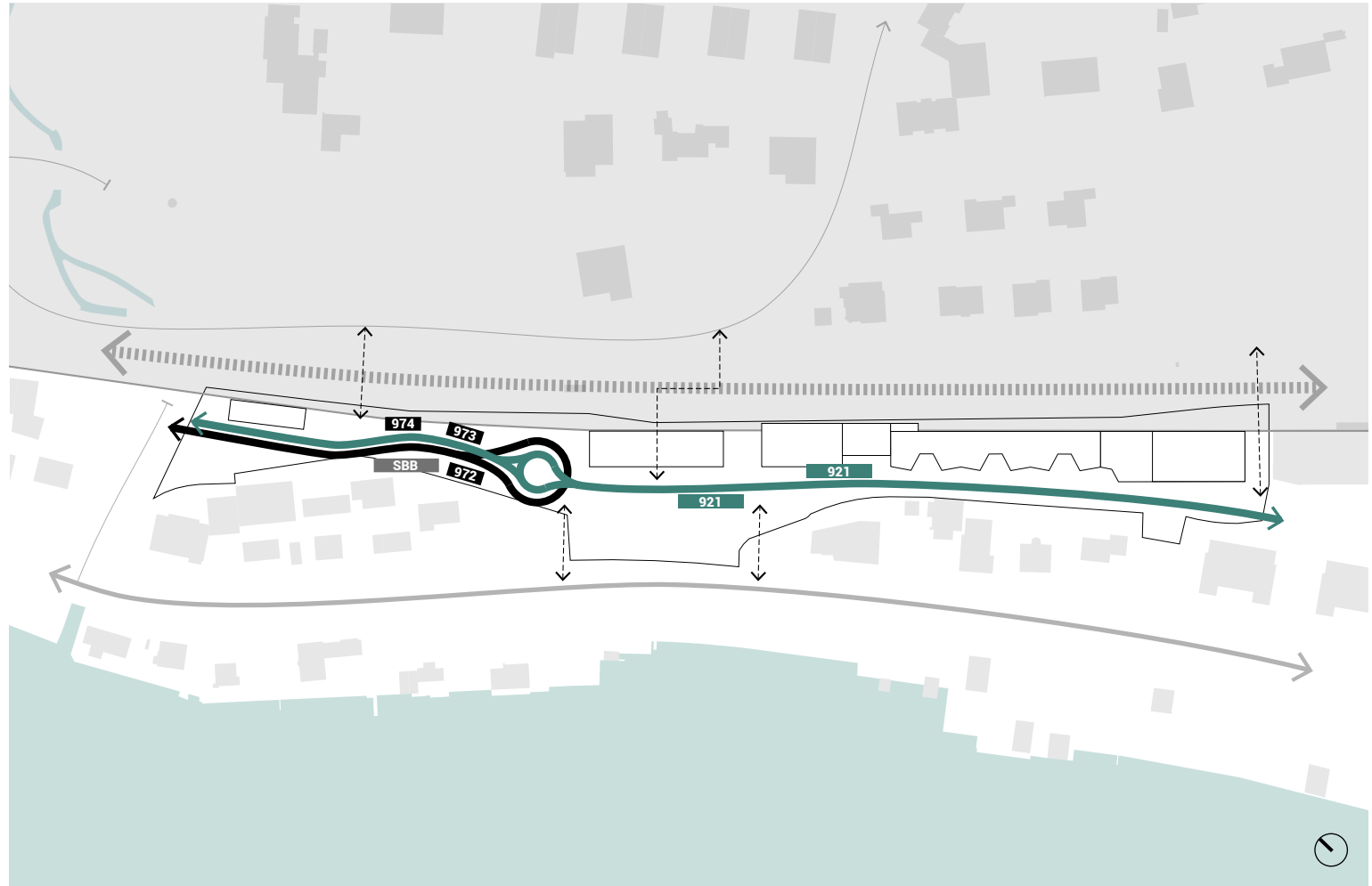


Abb.: 18 Bushof bis 2035

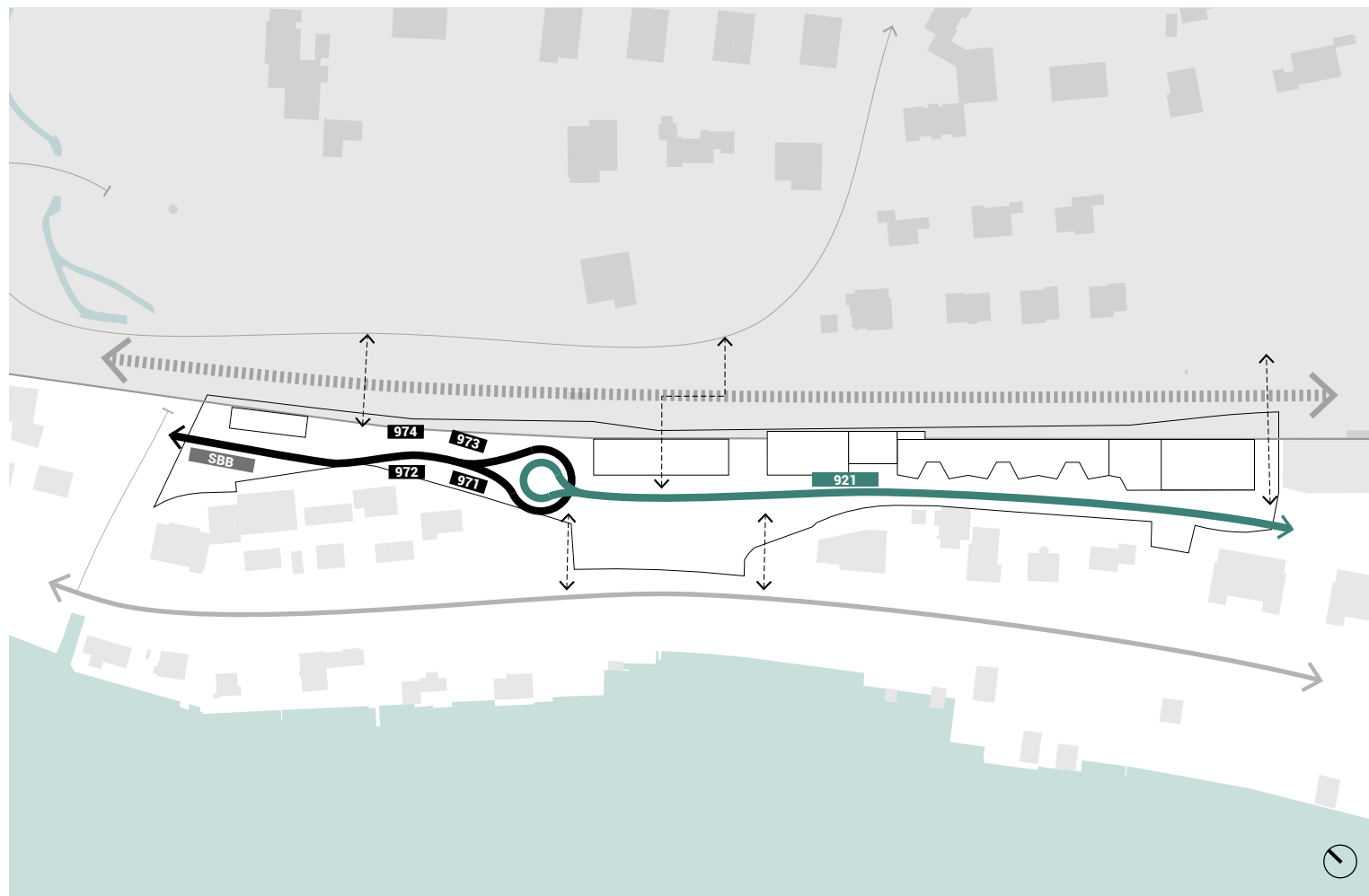


Abb.: 19 Bushof ab 2035

2.3 Mobilitätskonzept

Im Rahmen des Richtprojekts zur Arealentwicklung am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen sind aus mobilitätstechnischer Sicht folgende Punkte zentral:

- Die Berechnung des MIV-Parkplatzbedarfs basiert grundsätzlich auf den Minimalwerten gemäss BZO Meilen. Für die Bewohnerparkplätze wird eine zusätzliche Reduzierung mittels Mobilitätskonzept angestrebt (Faktor 0,4 statt 0,55). Dies entspricht einer eher autoarmen Siedlung.
- Die Berechnung des Bedarfs an Veloabstellplätzen orientiert sich an den Richtwerten der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen.
- MIV-Parkplatzflächen für Bewohner/Besucher/Beschäftigte sind im Innenraum vorgesehen (EG und 1.OG Veranda-Haus). Parkplätze für Besucher/Kunden der Gewerbe-, Kultur und Gastronutzungen sind im Aussenraum vorgesehen.
- Die Veloabstellplätze sind gemäss den sich aus dem Bedarf ergebenden Anforderungen auf die Gebäude (Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Patio-Haus und Veranda-Haus) verteilt, unter Berücksichtigung einer angemessenen Aufteilung in Kurz- und Langzeitparkplätze. Alle Veloabstellplätze sind in der Nähe der Eingangsbereiche angeordnet und niveaufrei, bzw. über eine kurze Rampe erreichbar.

Das vorgesehene Mobilitätskonzept zur Reduzierung des Parkplatzbedarfs schlägt dabei verschiedene bauliche und betriebliche Massnahmen vor, die wiederum in den Gestaltungsplan einfliessen.

2.4 Öffentliche Parkierung

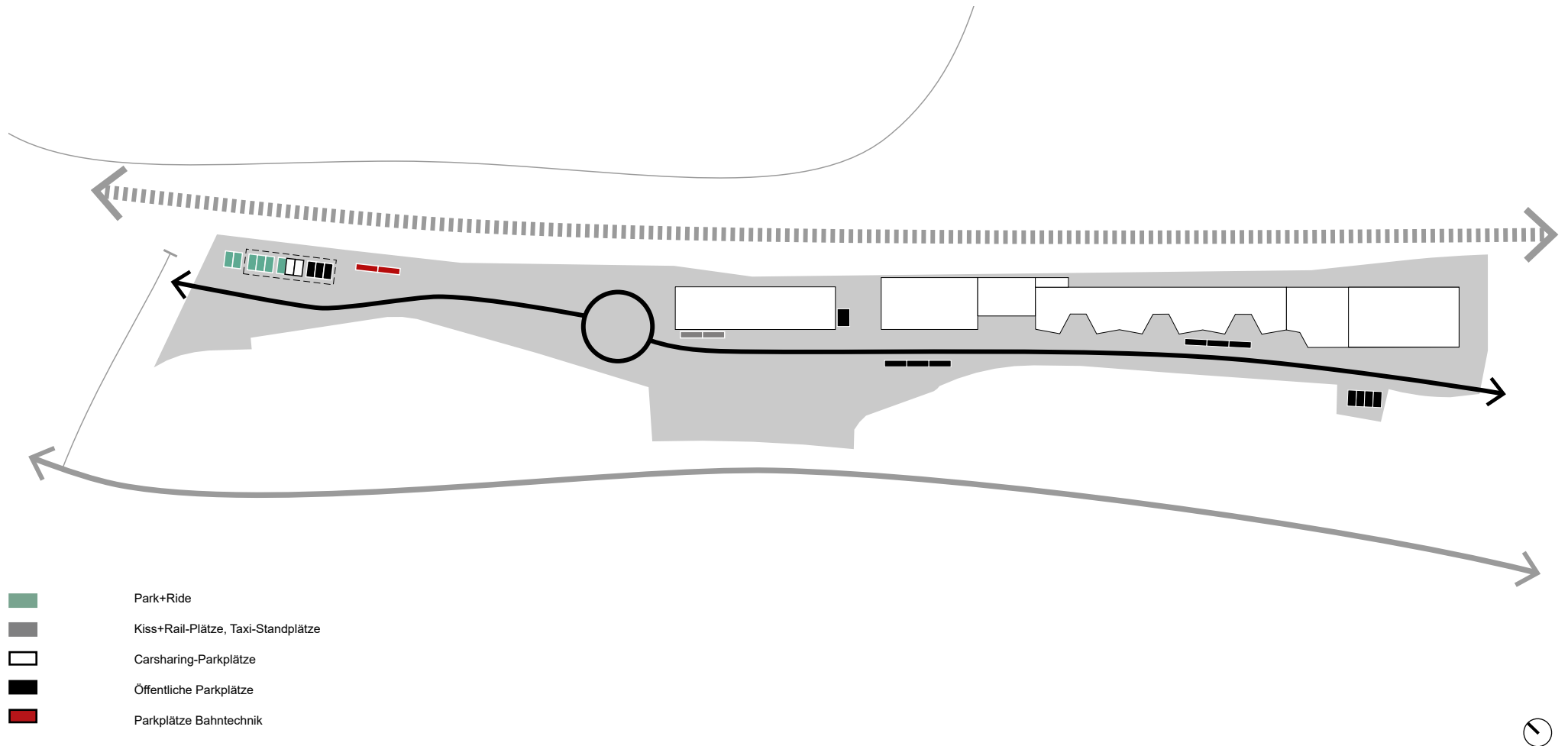


Abb.: 20 Öffentliche Parkierung

2.5 Private Parkierung

Unter dem Veranda-Haus ganz im Süden nimmt der Sockel eine effiziente, gut belichtete und in der Fassade begrünte Einstellhalle auf. Diese bietet genügend Parkplätze bei einer Reduktion gemäss ÖV-Güteklasse Kat. C und dem Mobilitätskonzept, um alle erforderlichen Parkplätze aufzunehmen. Beide Geschosse der Einstellhalle schliessen über je eine Rampe direkt an die General-Wille-Strasse an. Das obere Geschoss ist überhoch und kann so in Zukunft als Hochparterre zu Loftwohnungen oder Gewerberäume umgenutzt werden.

Die Absenkung der General-Wille-Strasse erfolgt unter Berücksichtigung der Eingangskosten der Bestandsbauten talseits. So können die beiden TG-Eingangsrampen auch auf leicht unterschiedlichen Koten an die Strasse anschliessen, was die sehr einfache Parkierungslösung möglich macht.

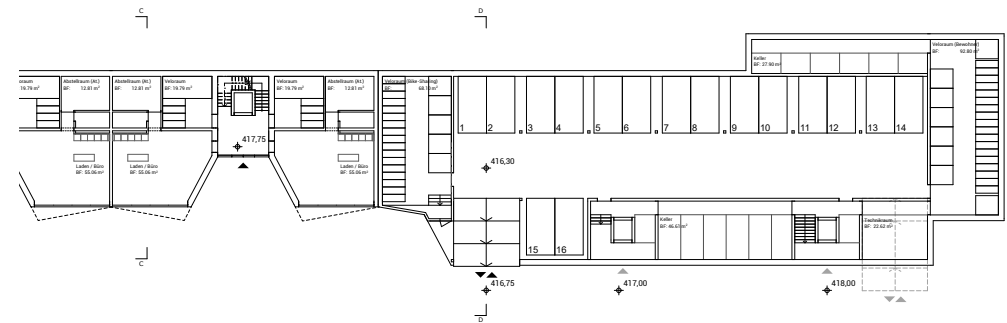


Abb.: 21 Private Parkierung im Sockel

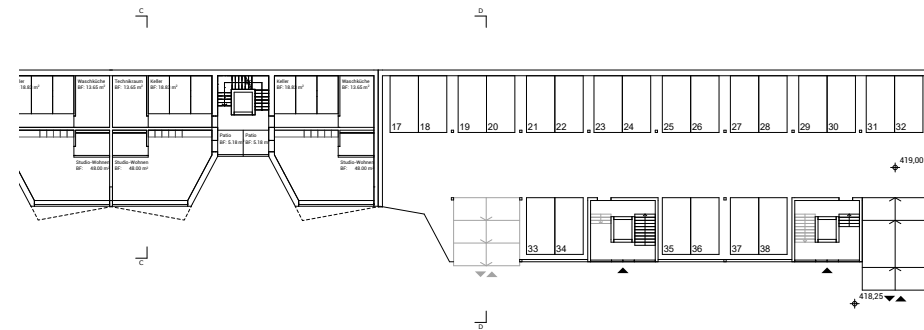


Abb.: 22 Private Parkierung im Sockel



Abb.: 23 Ansicht mit Einstellhalle Zugänge

2.6 Veloabstellplätze

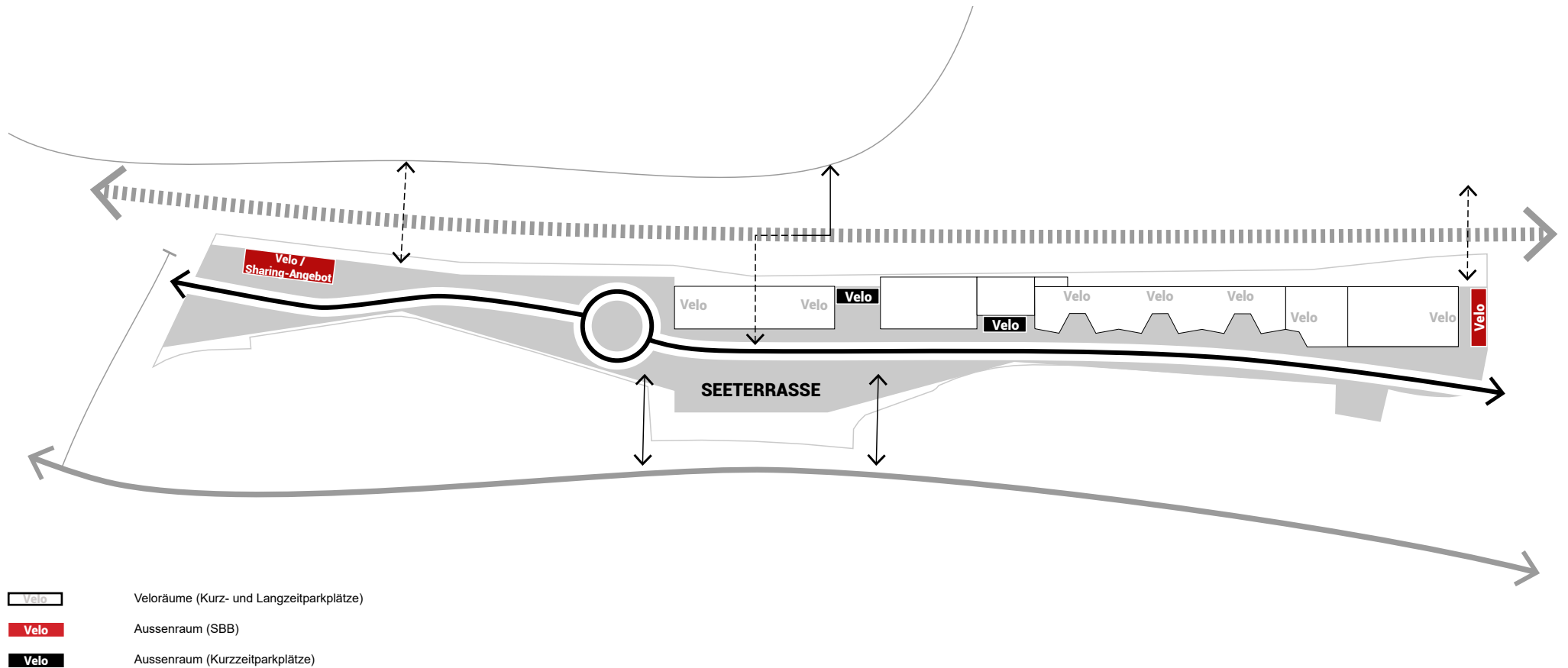


Abb.: 24 Velostationen an den äusseren Personenunterführungen

3 Der Freiraum

3.1 Freiraumkonzept

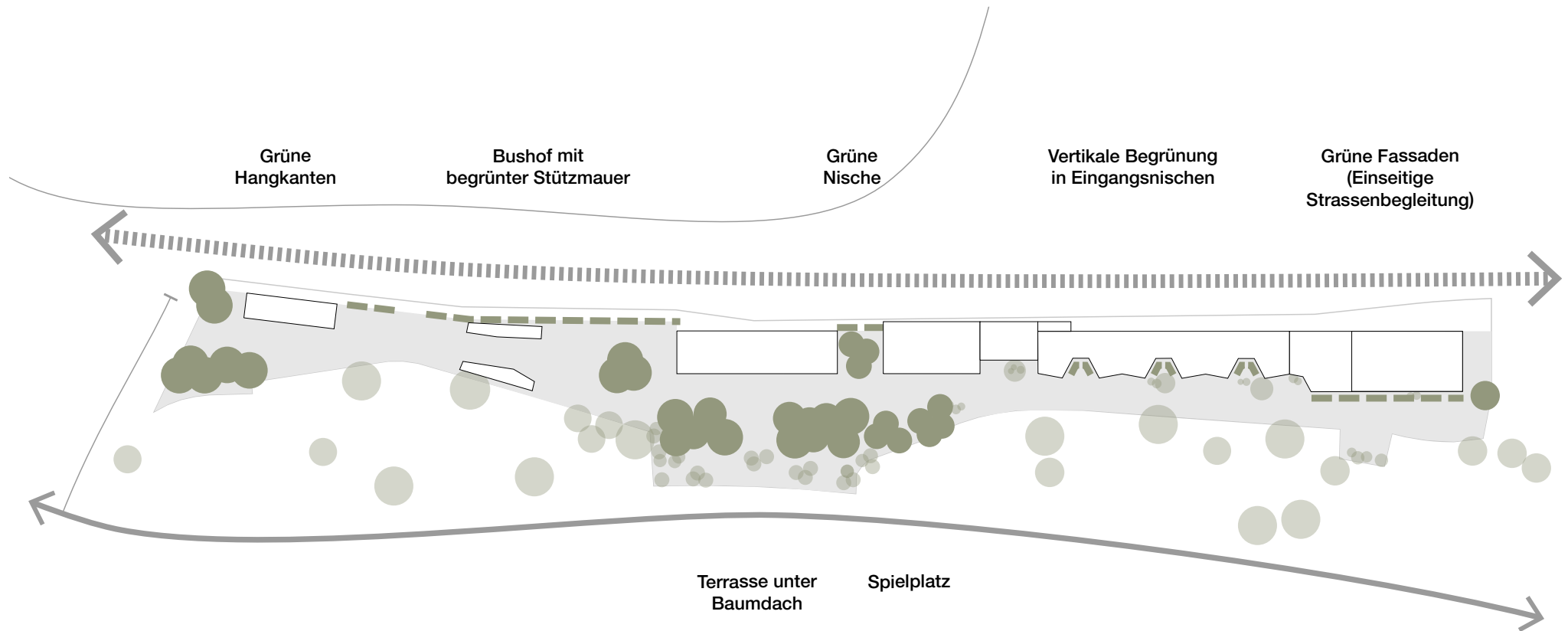


Abb.: 25 Zusammenhängender Bewegungs- und Aufenthaltsraum



Der Freiraum wird als Kontinuum verstanden, welches sämtliche Verkehrsflächen rund um den neuen Bahnhof, den Bushof sowie die Vorzonen der Gebäude als einen zusammenhängenden Bewegungs- und Aufenthaltsraum begreift. Die General-Wille-Strasse löst sich dabei vom Bild eines klassischen linearen Strassenzugs und wird Teil einer räumlichen

Abfolge mit Vor- und Rücksprüngen, die interessante Nischen und kleine Plätze generiert und bewusst Querbezüge herstellt. Damit wird die vorgefundene Qualität der historischen General-Wille-Strasse, geprägt durch platzartige Aufweitungen, bis an das neue Zentrum beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen geführt.



Abb.: 26 Abwechslungsreiche Freiraumsequenz als Abschluss der General-Wille-Strasse

3.2 Der Bushof



Abb.: 27 Der Bushof - Komfortable Umsteigebeziehungen und Wartezonen, Visualisierung: Iurii Goncharenko

Die Bushaltekanten verfügen über Sitzmöglichkeiten und Dächer als Wetterschutz. Angrenzende Stützmauern werden aufgrund des grossen ökologischen und stadtklimatischen Potentials und der hohen Präsenz und Sichtbarkeit im Raum begrünt.



Abb.: 28 Referenzen Begrünung und Stützmauern SBB, links: Maagplatz, Zürich (Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, rechts: Naschwand, Neufankengasse, Zürich (Tiefbauamt Zürich), Fotos: S2L Landschaftsarchitekten



Abb.: 29 Der Bushof - Komfortable Umsteigebeziehungen und Wartezonen

3.3 Die Seeterrasse



Abb.: 30 Die Seeterrasse - Zustand im Alltag, Visualisierung: Iurii Goncharenko

Das eigentliche Herzstück des Freiraums bildet die Seeterrasse, die an der vorderen Hangkante freigespielt wird und einen einzigartigen Panoramablick über den See ermöglicht. Der chaussierte, mit einer Steinmauer gefasste Platz ist mit grossen schattenspendenden Bäumen bepflanzt, die das mittige ‚Fenster zum See‘ inszenieren und die Zentralität dieses Ortes betonen. Als Baumarten sind verschiedene standortgerechte und stadtklimafeste Laubbäume (Winterlinde, Zürgelbaum, Schnurbaum) mit unterschiedlichen Kronendichten vorgesehen, die ein interessantes Schattenspiel und ein angenehmes Mikroklima erzeugen. Ein grosser Brunnen, das neuplatzierte Leonhard-Widmer-Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen, zahlreiche Sitzbänke, und Tischgruppen erzeugen eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität, die zahlreiche Bedürfnisse abdeckt und je nach Jahreszeit flexibel ergänzt werden kann. Die Seeterrasse dient sowohl als funktionaler Bahnhofsplatz, wo Menschen ankommen, umsteigen und warten, als repräsentative Aussichtsplattform für vorbeigehende Spaziergänger, aber auch als vielseitig nutzbarer Quartierfreiraum für die Anwohnenden. Ein

kleiner, zur Seeterrasse leicht abgesenkter und in die Topografie eingebetteter Spielplatz ergänzt das Angebot. Die Böschung unterhalb der Seeterrasse wird als südexponierte, ökologisch wertvolle Blumenwiese mit Sträuchern erhalten. Durch sie führen zwei schmale Treppenwege, welche die Seestraße mit dem Bahnhof verbinden.

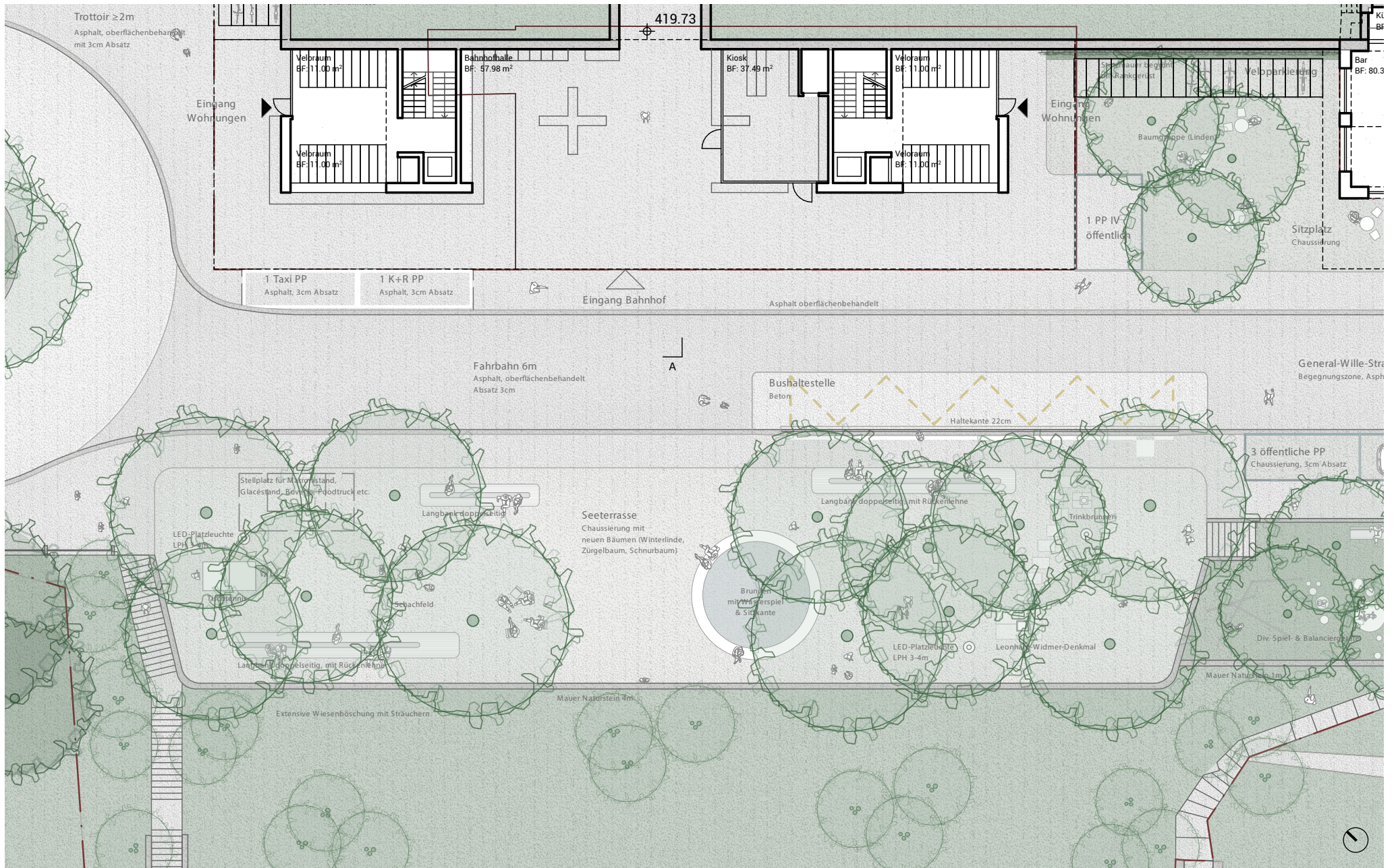


Abb.: 31 Die Seeterrasse - Zustand im Alltag

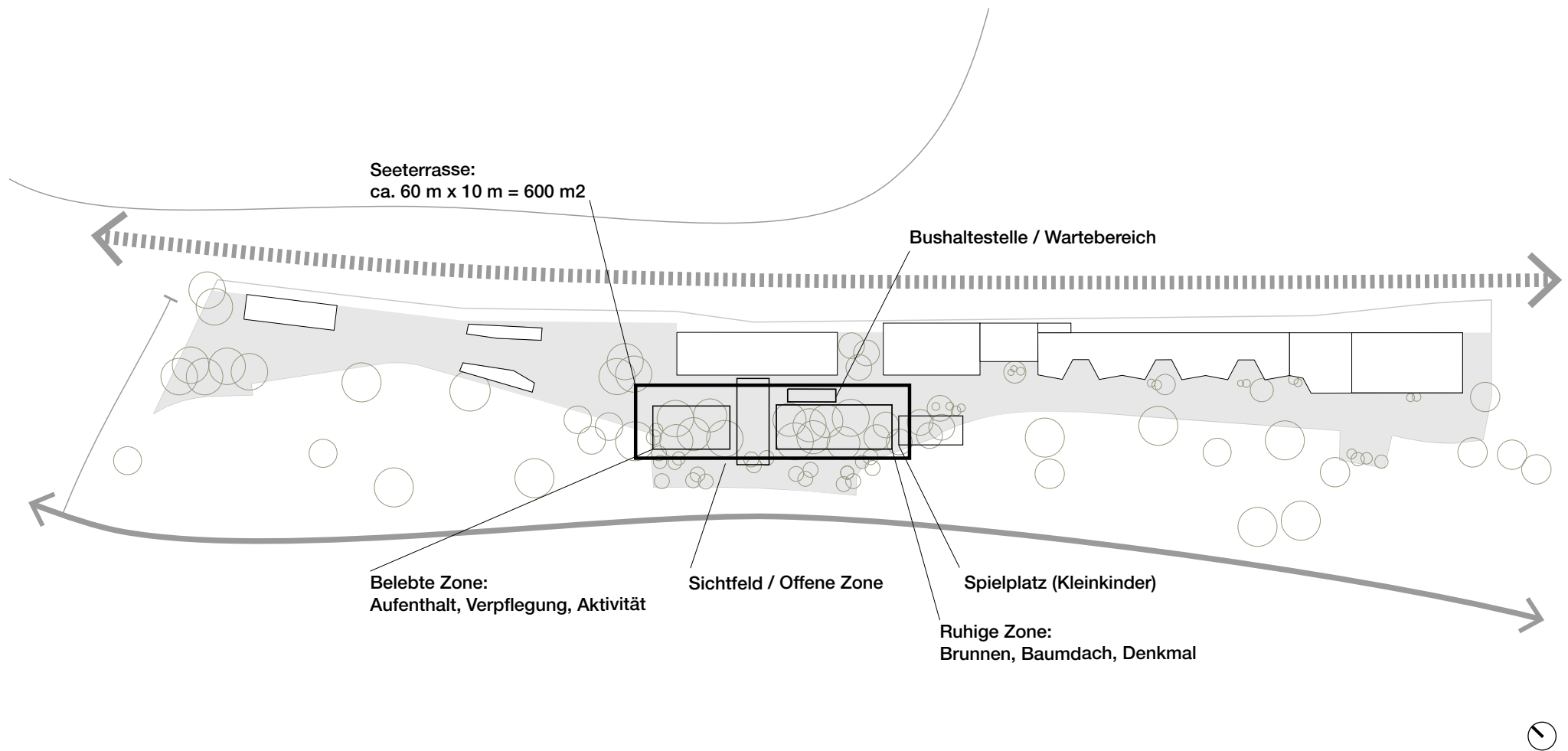


Abb.: 32 Die Seeterrasse

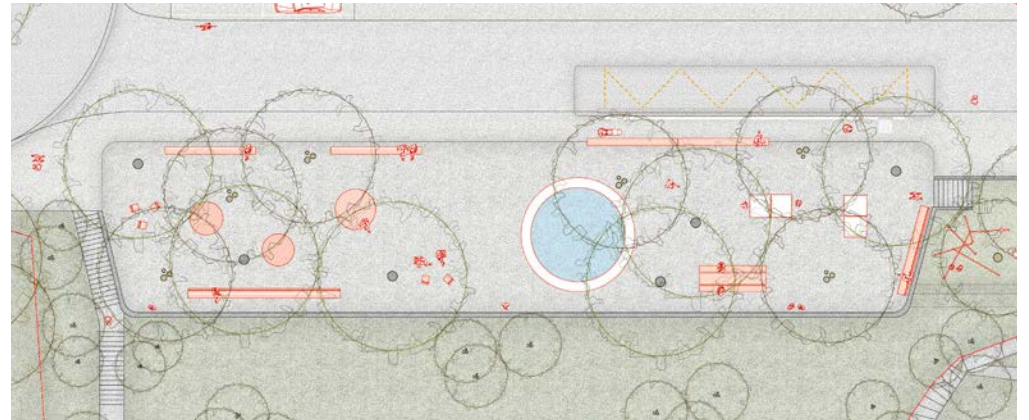


Abb.: 33 Situation: Alltag

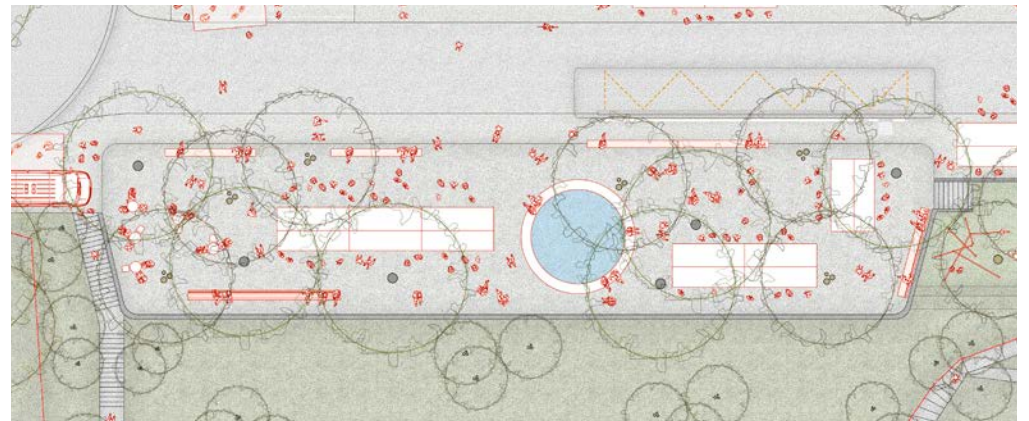


Abb.: 34 Situation: Flohmarkt

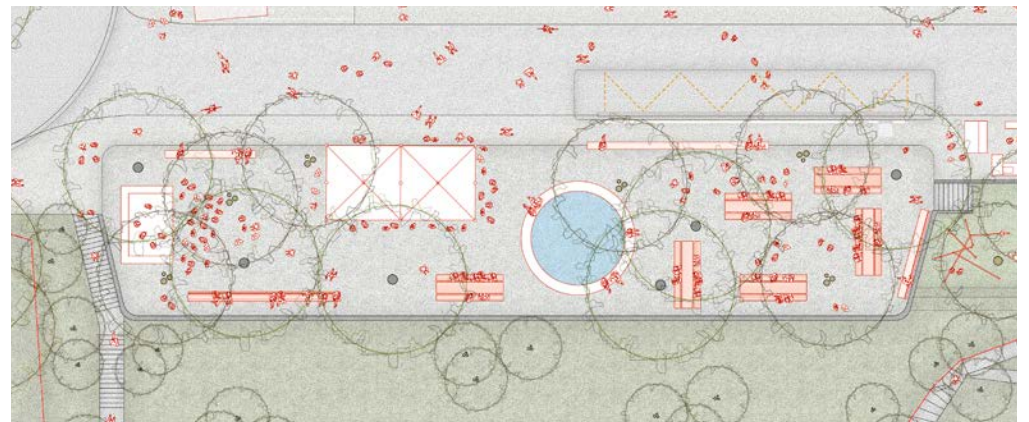


Abb.: 35 Situation: Kulturfest

3.4 Der Spielplatz



Abb.: 36 Der Spielplatz - Beschatteter, von der Strasse geschützter Spielbereich fürs Quartier, Visualisierung: Iurii Goncharenko

Als ergänzendes Angebot fürs Quartier entsteht neben der Seeterrasse ein kleiner, öffentlich zugänglicher und von der Strasse geschützter Spielbereich. Die entsiegelte Kies- und Schotterrasenfläche mit zahlreichen schattenspendenden Bäumen erzeugt ein angenehmes Mikroklima und eine hohe Aufenthaltsqualität. Grosszügige Sitzbänke sowie diverse Spiel- und Balanciergeräte bieten nicht nur Kindern, sondern generationenübergreifend attraktive Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten im Alltag.

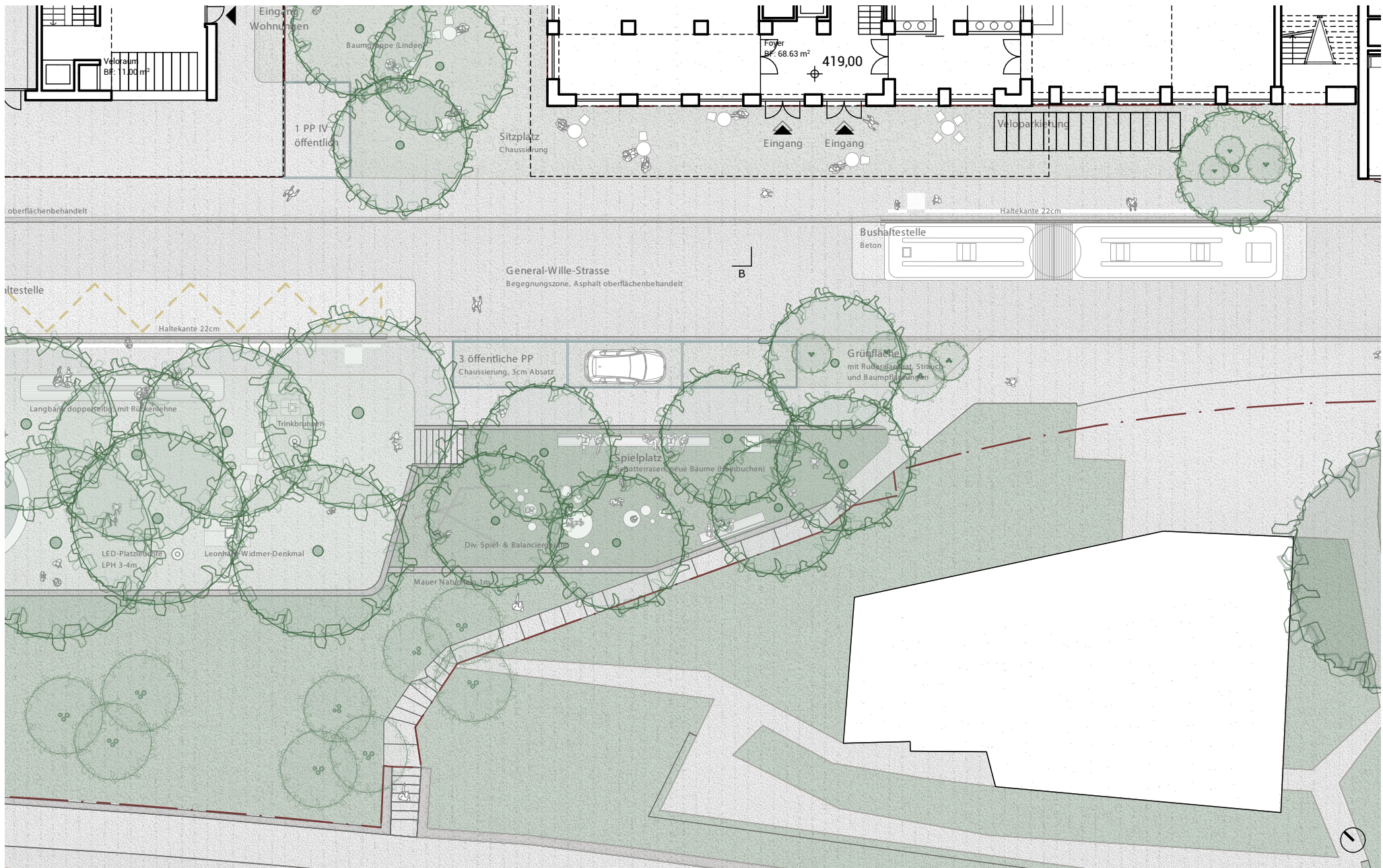


Abb.: 37 Der Spielplatz - Beschatteter, gut geschützter Spielbereich fürs Quartier

4 Das Gebäudeensemble

4.1 Stadträumliche Einbettung

Durchblicke, Ausblicke und die Beziehung zur Umgebung und der Natur sind wichtige Protagonisten der stadträumlichen Setzung.

Die Freiraumlücke Bachtobel, das Aufnahmegebäude als Landmarke, der Güterschuppen als Identifikationsmerkmal, sowie Wohngebäude mit Durchblicken nehmen die Massstäblichkeit der Umgebung auf und bilden eine neue Silhouette.

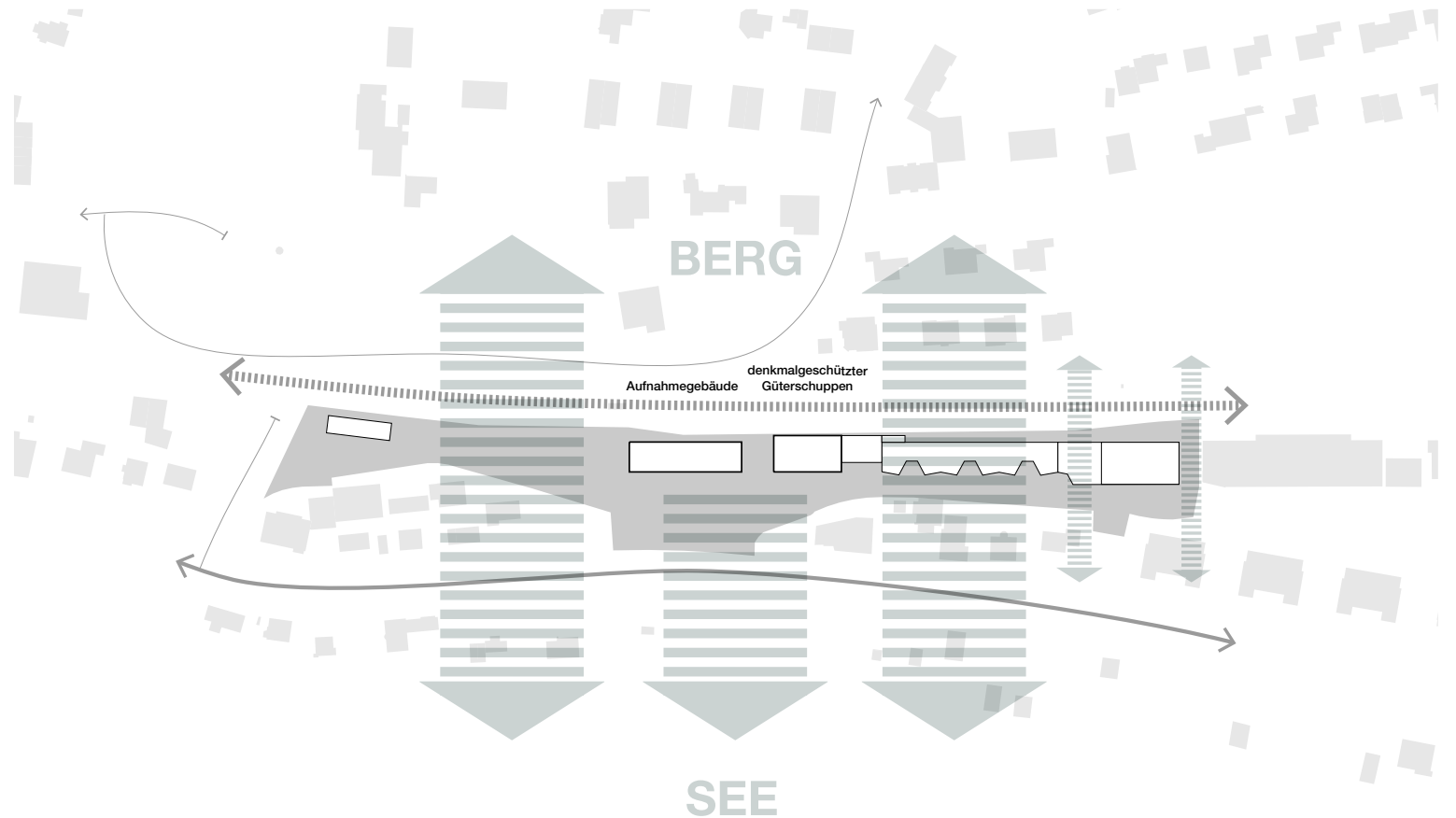


Abb.: 38 Durchblicke und Ausblicke



Abb.: 39 Modellfoto

4.2 Architektur, Materialisierung und Konstruktion

Das Richtprojekt wird als nachhaltiger Beitrag an eine Zukunft gesehen, die sich gewaltigen Herausforderungen stellen muss. In der Architektur erfordert dies ressourcenschonend, einfach und pragmatisch zu planen. In der Tradition und Fortführung der Schweizer Ingenieur- und Baukunst liegt dabei viel Potential, ebenso in einer Wiederentdeckung der Direktheit und Wirtschaftlichkeit der SBB Baukultur, angepasst an den Ort und die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Den neuen Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen sehen wir dabei als zukunftsfähigen Protagonisten, der diese Tradition weiterführt.

Mit konstruktiver Innovation und roher Ästhetik, sind die Typologien der neuen Bauten Hybride aus rezykliertem Beton und Schweizer Holz. Sie setzen Ortbeton und Holz jeweils unterschiedlich im Wechsel so ein, dass der Einsatz von Ortbeton möglichst reduziert ist. Die Gebäude profitieren von der einmaligen Lage, sind einem mediterranen Lebensgefühl verpflichtet mit grosszügigen Aussenräumen und üppiger Begrünung und bieten dem Strassenraum einen menschlichen Massstab.

Das neue Gebäudeensemble ermöglicht ein breites Wohnungsangebot mit 46 neuen Wohnungen und kann durch unterschiedliche Wohntypologien auch auf lokale Herausfor-

derungen reagieren. Lärm-Überschreitungen, kleine Gebäudeabstände aufgrund des teilweise engen Strassenraumes und eintönige Strassenfassaden können so gezielt gelöst werden. Der Bezug zur spektakulären landschaftlichen Lage steht bei den Wohnungen im Fokus. Über grosszügige, offen gestaltete Wohnbereiche mit Loggien oder Wohnen mit Panoramafenster wird der Bezug zum See hergestellt. Durchwohnen, Patio-Grundrisse und Wohnen mit grosszügigen Verandas bilden vielfältige Wohnatmosphären. Alle Wohnungen sind hindernisfrei. Die Gebäude haben Lärmtypologien ab dem 1. Obergeschoss.

Die neue Situation erfordert innovative Sockeltypologien, um die fünf Meter Niveauunterschied zu überwinden. Der Sockel reagiert lokal unterschiedlich: Im Bahnhofgebäude bildet er die Eingangshalle und ein öffentliches Erdgeschoss für Bahnhofnutzungen. Beim Güterschuppen wird er zum überraschenden und historisch verankerten Gastronomie- und Kulturbereich. Im länglichen Wohnriegel ermöglicht er gewerbliche Nutzungen mit Strassenbezug. Unter dem Veranda-Haus wiederum wird er zur lichten und transparenten Einstellhalle, die in Zukunft zu Hochparterre-Lofts oder Gewerbe umgenutzt werden kann.

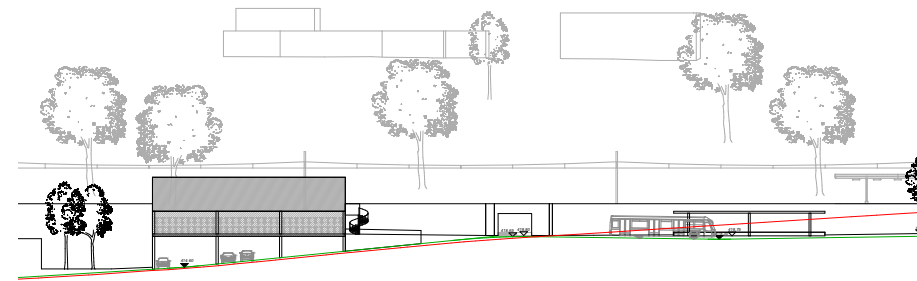


Abb.: 40 Ansicht

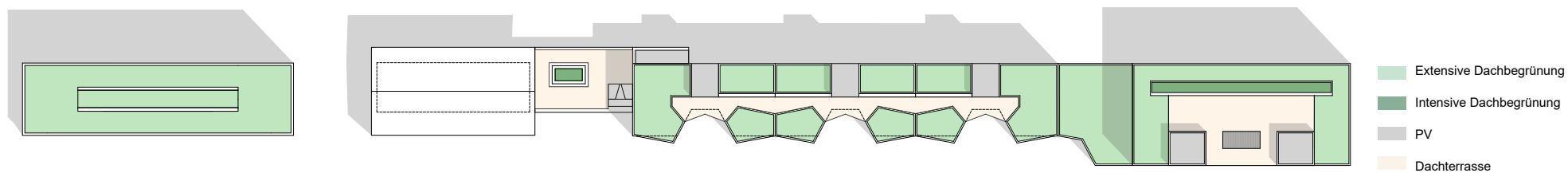


Abb.: 41 Dachaufsicht

Das Aufnahmegebäude

Extensive Dachbegrünung 465 m² 100%

Güterschuppen

Intensive Dachbegrünung 10 m² 7%
Dachterrasse 130 m² 93%

Das Patio-Haus

Extensive Dachbegrünung 475 m² 67%
PV 75 m² 11%
Dachterrasse 155 m² 22%

Das Veranda-Haus

Extensive Dachbegrünung 410 m² 58%
Intensive Dachbegrünung 410 m² 7%
PV 65 m² 8%
Dachterrasse 130 m² 27%

TOTAL

Extensive Dachbegrünung 1 355 m² 67%
Intensive Dachbegrünung 60 m² 3%
PV 135 m² 7%
Dachterrasse 475 m² 23%



0 5 25 50

4.3 Geschosse und Berechnungen

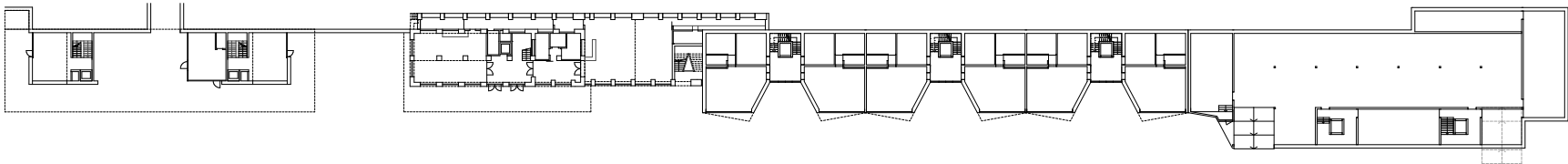


Abb.: 42 Erdgeschoss

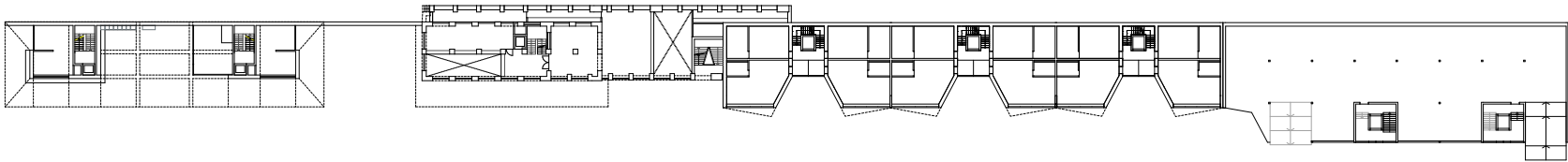


Abb.: 43 Zwischengeschoss

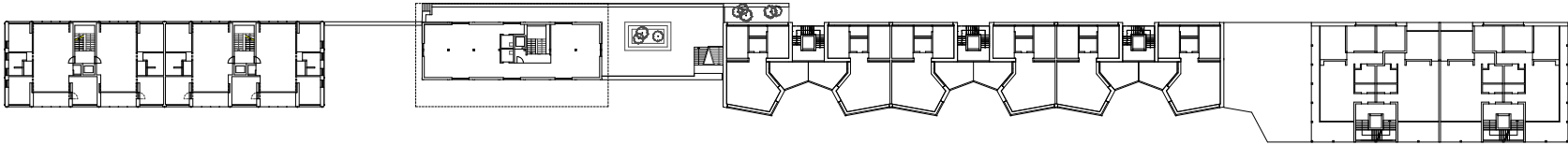


Abb.: 44 Regelgeschoss



Das Aufnahmegebäude				Der Güterschuppen				Das Patio-Haus				Das Veranda-Haus			
Gebäudefläche	GF	2'625 m2		Gebäudefläche	GF	990 m2		Gebäudefläche	GF	3'610 m2		Gebäudefläche	GF	3'325 m2	
Gebäudevolumen	GV	8'740 m3		Gebäudevolumen	GV	3'225 m3		Gebäudevolumen	GV	12'000 m3		Gebäudevolumen	GV	8'000 m3	
Hauptnutzfläche	HNF	1'675 m2		Hauptnutzfläche	HNF	625 m2		Hauptnutzfläche	HNF	1'960 m2		Hauptnutzfläche	HNF	1'200 m2	
Nutzfläche	NF	1'850 m2		Nutzfläche	NF	695 m2		Nutzfläche	NF	2'345 m2		Nutzfläche	NF	3'325 m2	

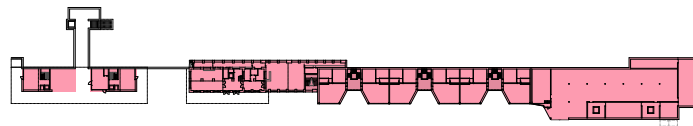


Abb.: 45 Geschoßfläche - Erdgeschoss

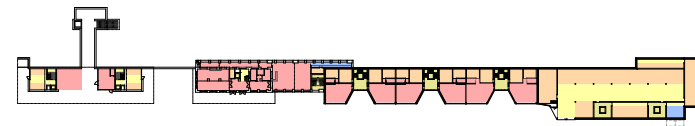


Abb.: 46 Nutzfläche - Erdgeschoss

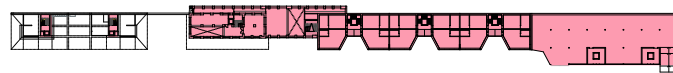


Abb.: 47 Geschoßfläche - Zwischengeschoss



Abb.: 48 Nutzfläche - Zwischengeschoss

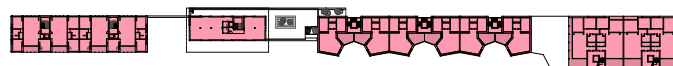


Abb.: 49 Geschoßfläche - Regelgeschoss



Abb.: 50 Nutzfläche - Regelgeschoss

GF Geschoßfläche
AGF Aussen-Geschoßfläche

HNF Hauptnutzfläche
NNF Nebennutzfläche
VF Verkehrsfläche
ANF Aussen-Nutzfläche
AVF Aussen-Verkehrsfläche
FF Funktionsfläche

5 Die Gebäude

5.1 Etappe 1 — Der Güterschuppen

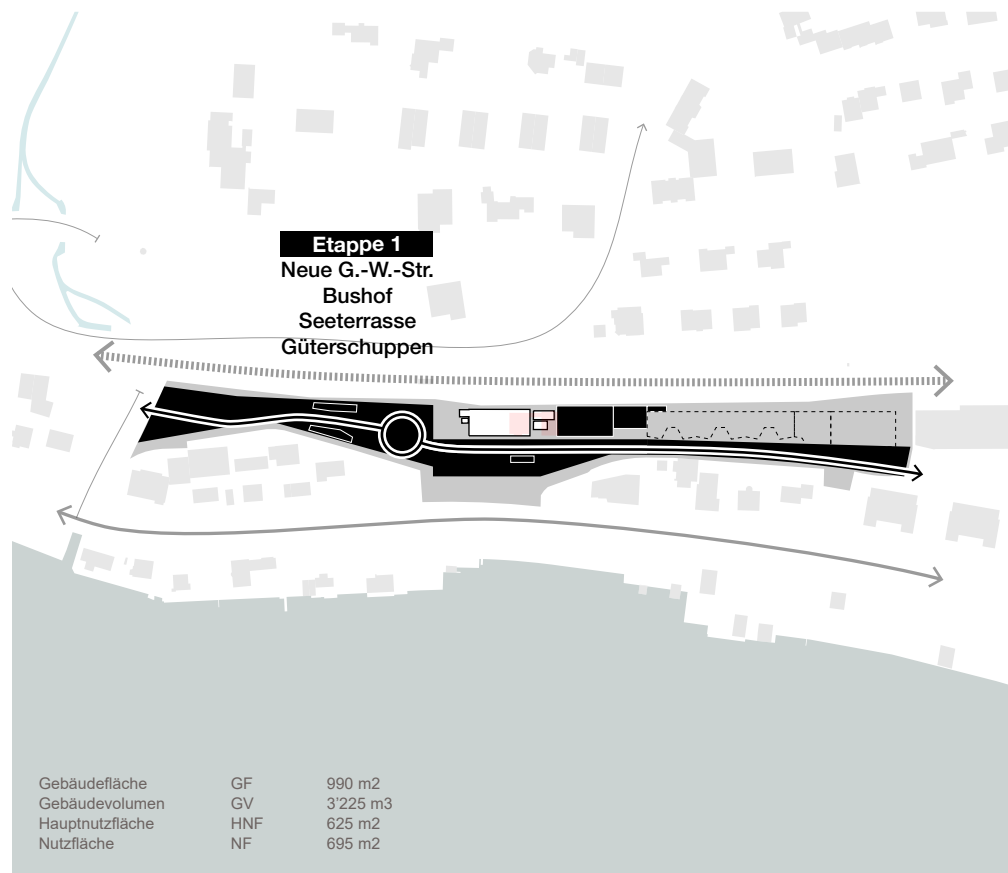


Abb.: 51 Diagramm Etappe 1 und Kennwerte Güterschuppen

Etappe 1: Absenkung der oberen General-Wille-Strasse, Erstellung Bushof, Erstellung der zentralen Freiräume (Seeterrasse, Wartebereiche) und Instandstellung des Güterschuppens.

Das bestehende Bahnhofgebäude erhält während der Bauzeit aller Infrastrukturen einen neuen Ausgang auf die Terrasse sowie eine provisorische Fassade im Bereich des ehemaligen Untergeschosses. Bau der Velostationen im Norden und im Süden.

Der Güterschuppen erhält eine neue Adresse an der abgesenkten General-Wille-Strasse, während sein historischer Bezug zur Gleisebene erhalten bleibt. Die etablierte kulturellen Nutzung wird ergänzt durch ein Restaurant auf Strassen- und Mezzaninebene. Der rohe Sockelbau kontrastiert mit der leichten Holzkonstruktion des bestehenden Kulturpavillons. Die vormalige Ladeebene wird zur Terrasse mit spektakulärer Aussicht.

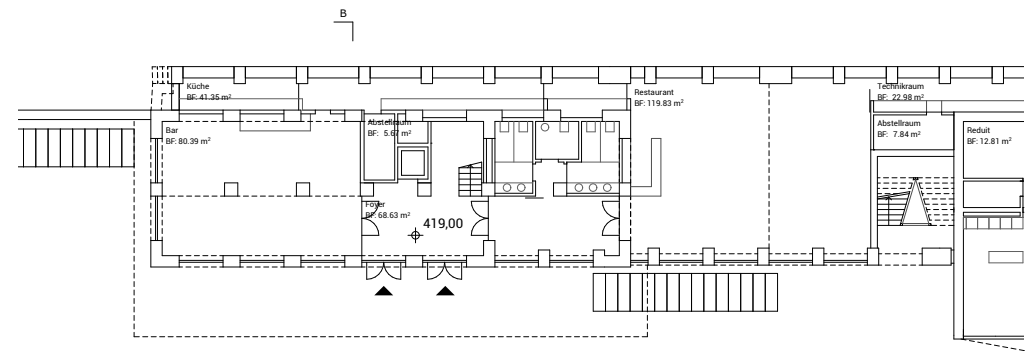


Abb.: 53 Erdgeschoss

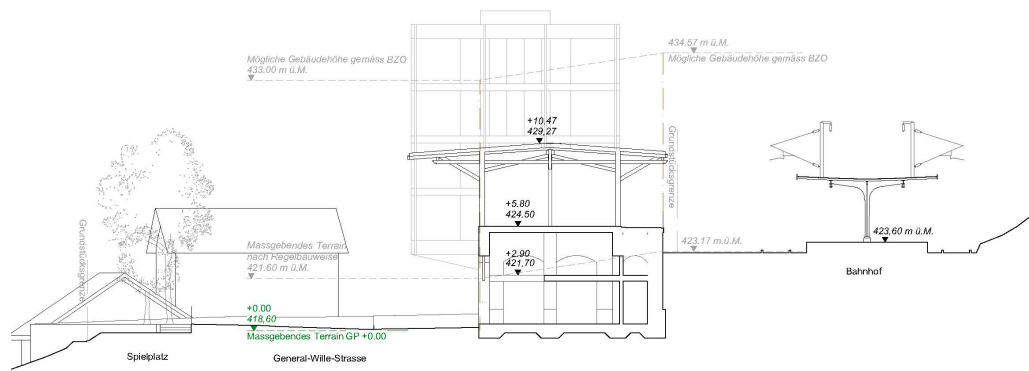
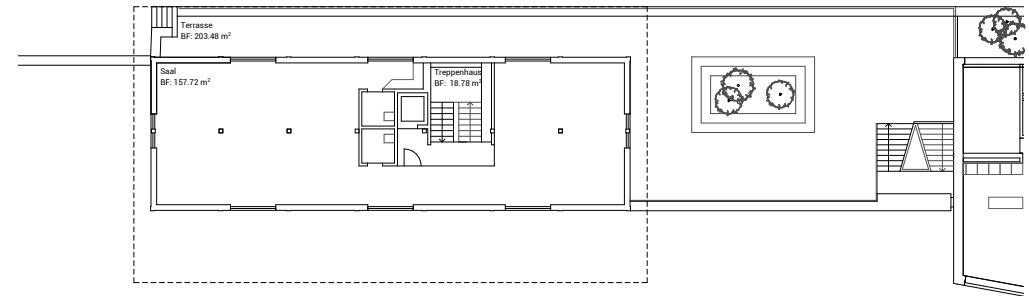


Abb.: 55 Querschnitt B-B



Abb.: 52 Der Güterschuppen, Visualisierung: Iurii Goncharenko

5.2 Etappe 2 — Das Patio-Haus

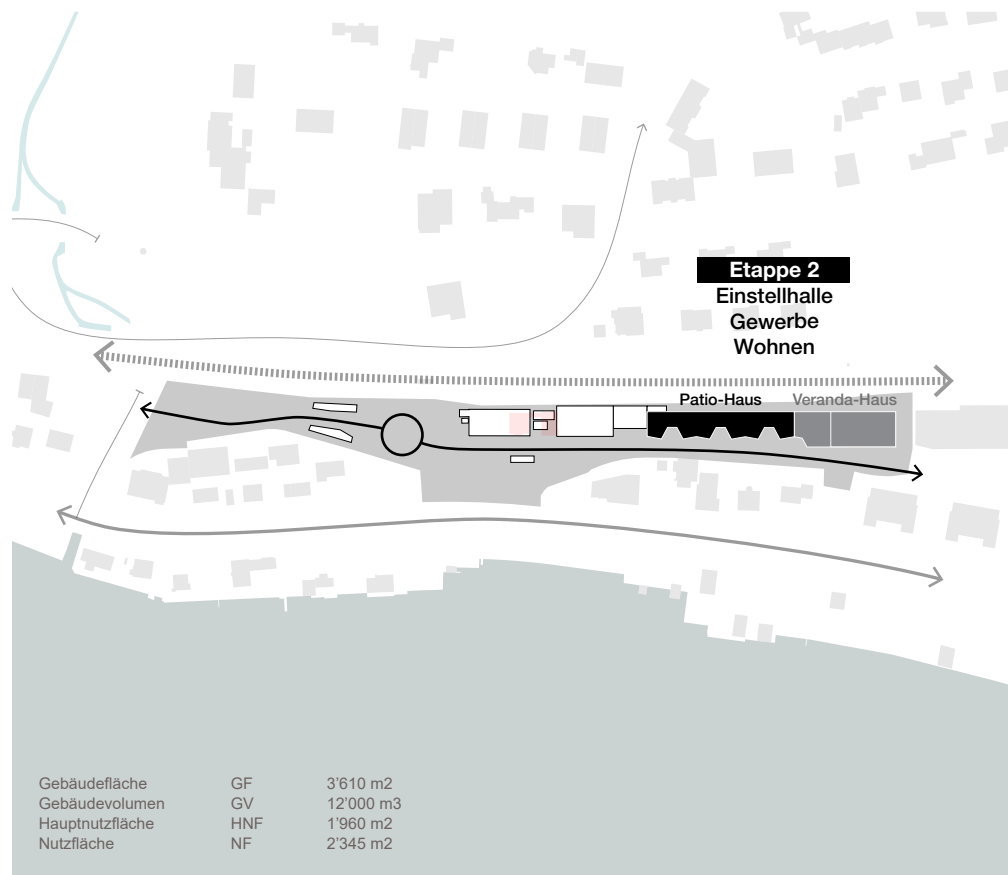


Abb.: 56 Diagramm Etappe 2 und Kennwerte Patio-Haus

Etappe 2: Erstellung der beiden südlichen Gebäude (Patio-Haus und Veranda-Haus) mit Einstellhalle.

Das Patio-Haus bleibt niedrig, lässt den Seeblick für die bergseitigen Nachbarn frei und sucht in seiner feinen Körnung den Dialog mit den Wohnhäusern an der General-Wille-Strasse. Als langer Riegel aus drei Zweispännern ist es effizient. Dank der transparenten, ungedämmten Kerne mit Zugang zu den leicht konstruierten Loggien (den „Patos“) und den üppig begrünten Eingangsnischen bleibt es aber transparent und artikuliert. Die Patios stehen in der mediterranen Tradition der Kommunikation zwischen den Bewohnern über diesen halböffentlichen Raum. Die leicht ausgedrehten Erker mit Panoramafenstern öffnen die Patios, ermöglichen eine Sicht aus den Wohnungen auf die Strasse und über den See und artikulieren die Fassade, ohne den Strassenraum durchgehend mit Balkonen zu dominieren. Wiederum wird mit fließenden Übergängen von Innen und Aussen ein mediterranes Wohngefühl erzeugt.

Morphologisch ist das Patio-Haus ein Hybrid, mit einer tragenden Fassade aus rezykliertem Beton, Holz-Betonhybriddecken, Innendämmung und einer inneren Struktur und Verkleidung aus Holz. Die Patios wiederum sind leichte Stahlkonstruktionen mit Holzuntersicht. Die roh belassenen Materialien als Referenz ans Handwerk, verleihen dem Gebäude einen authentischen, warmen und organischen Ausdruck.

In den ersten beiden Sockelgeschossen sind Geschäfte und Dienstleistung vorgesehen, die bei Bedarf später auch als Wohnateliers genutzt werden können.



Abb.: 57 Das Patio-Haus, Visualisierung: Filippo Bolognese Images



Abb.: 58 Wohnen zum Panorama, Visualisierung: Iurii Goncharenko

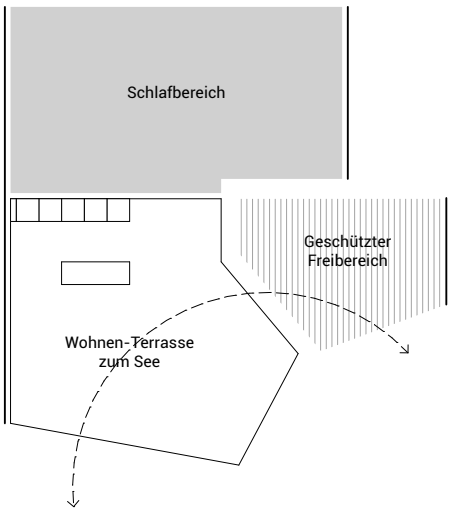


Abb.: 59 Wohndiagramm

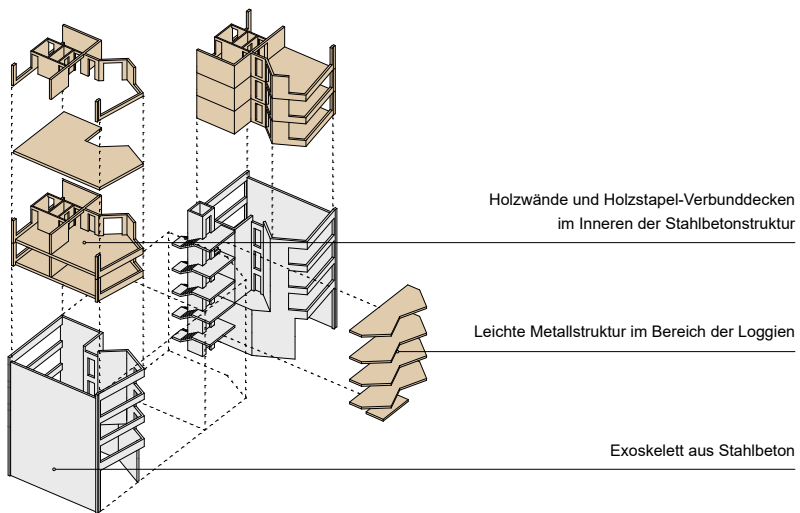


Abb.: 60 Tragwerk Axonometrie

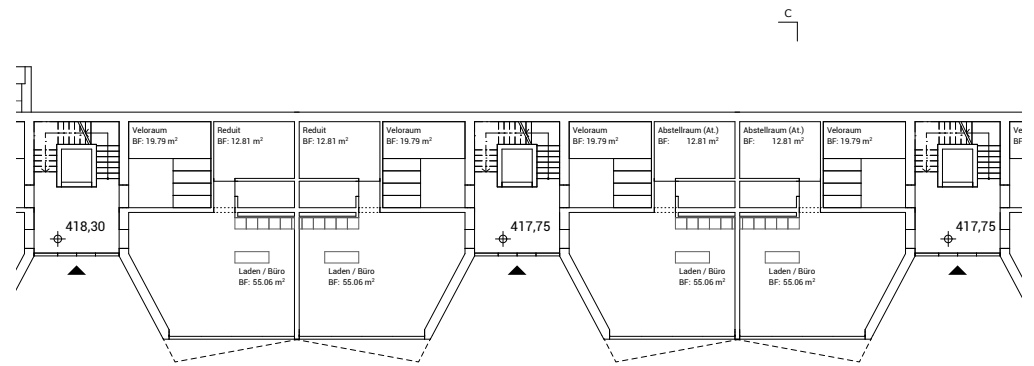


Abb.: 61 1. Erdgeschoss

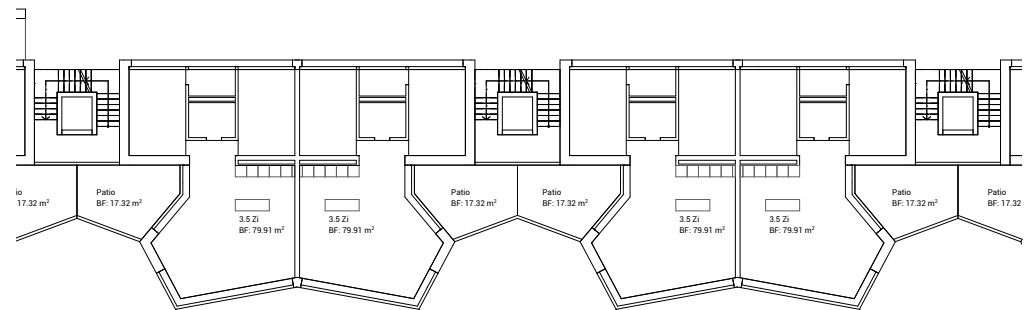


Abb.: 62 1. Obergeschoss

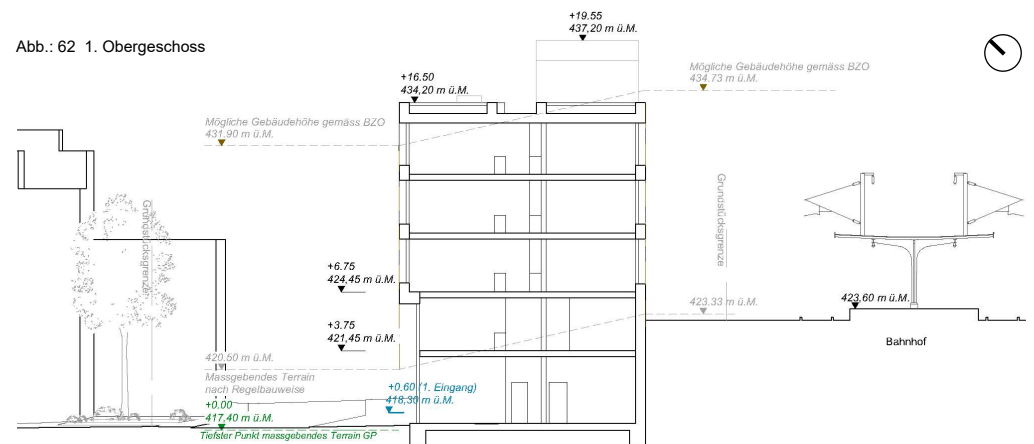


Abb.: 63 Querschnitt C-C

5.3 Etappe 2 — Das Veranda-Haus

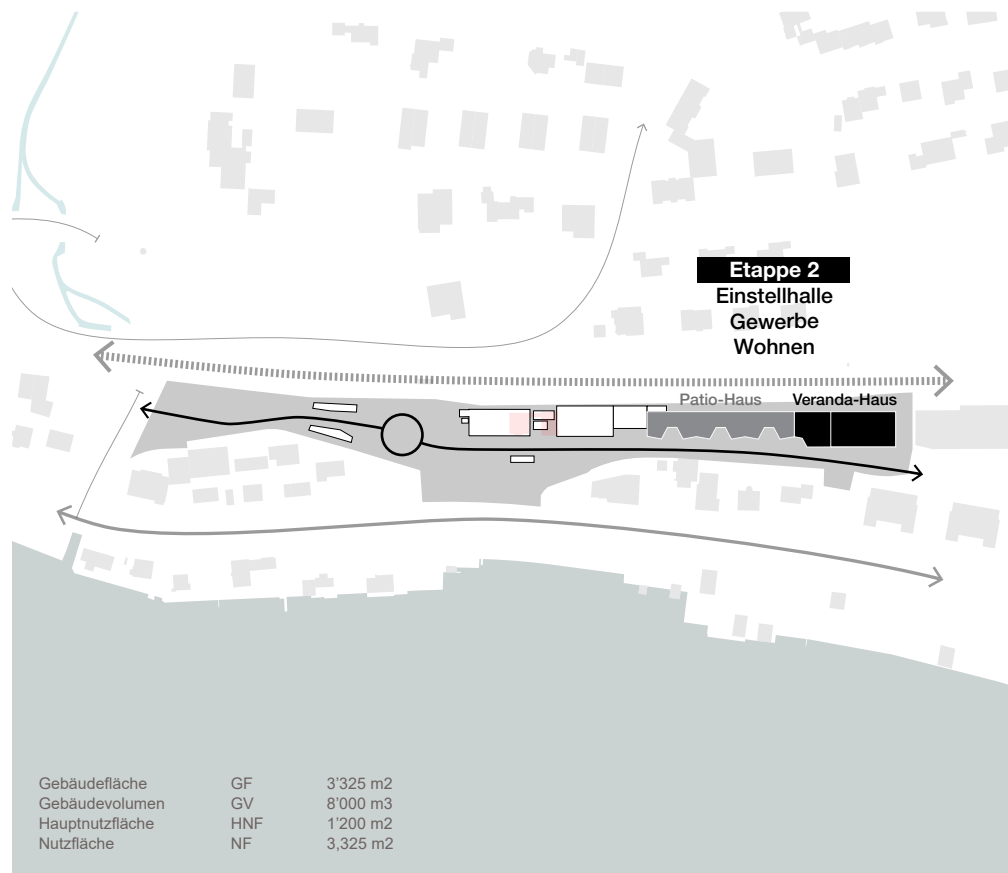


Abb.: 64 Diagramm Etappe 2 und Kennwerte Veranda-Haus

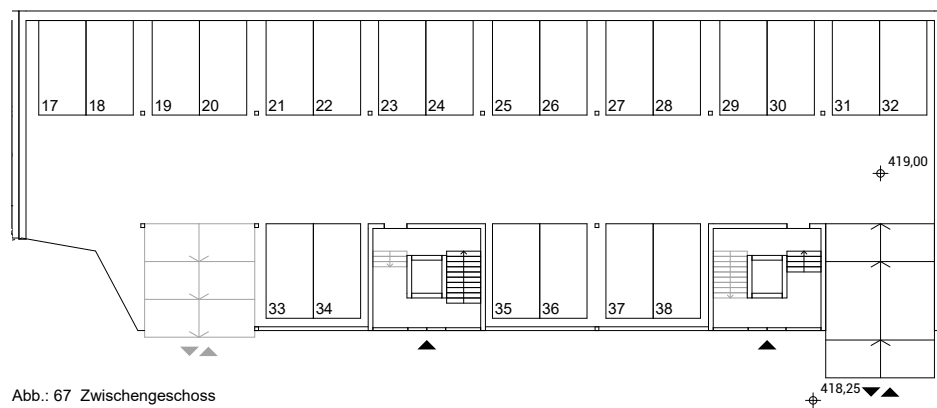
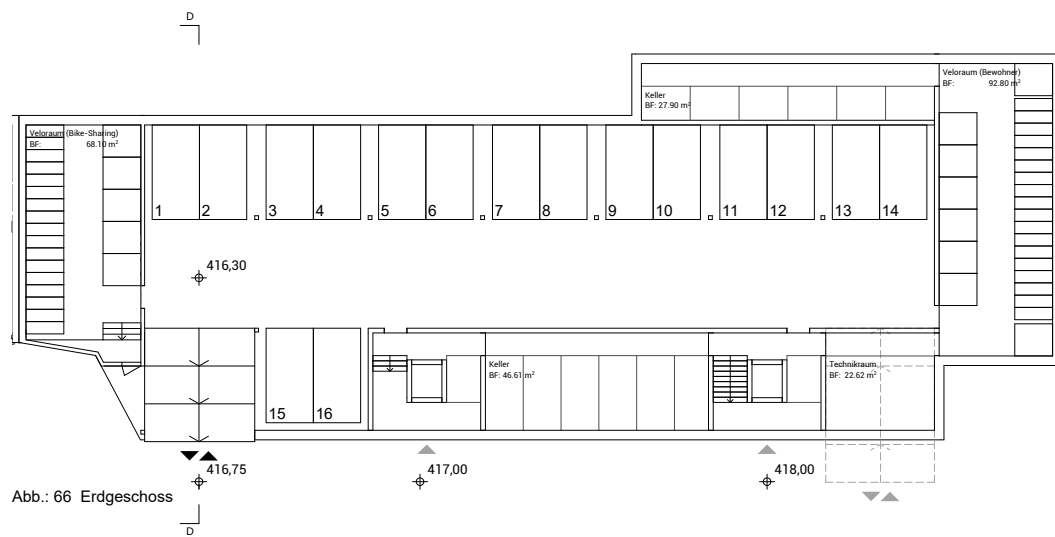
Über der leicht abgesenkten, doppelgeschossigen Einstellhalle auf Sockelebene aus rezykliertem Ortbeton sitzt ein Gebäude aus Holz. Deren offene, filigrane und teilweise begrünte Holzkonstruktion lehnt sich an zwei massive Betonkerne, die wiederum alle Sanitärräume in sich aufnehmen. Um die beiden Betonkerne herum, bildet ein Holzelementbau die Veranda-Wohnungen mit grosszügigen hang- und seeseitigen Aussenräumen, ganz im Konzept der Holz - Beton Hybride.

Die Wohngeschosse verfügen über ein Schaltzimmer und können so entweder in vier 3.5 Zimmer- oder in zwei 2.5 und zwei 4.5 Zimmerwohnungen aufgeteilt werden.

Alle Gebäude sind so geplant, dass nach Fertigstellung der Rohbetonstrukturen, die auch alle Installationen in sich aufnehmen, der Holzelementbauer in kürzester Zeit die Gebäude fertigstellen kann. Die einfache und pragmatische Bauweise aus Holz verleiht den Gebäuden eine warme und organische Erscheinung.



Abb.: 65 Das Veranda-Haus, Visualisierung: Filippo Bolognese Images



5.4 Etappe 3 — Das Aufnahmegebäude

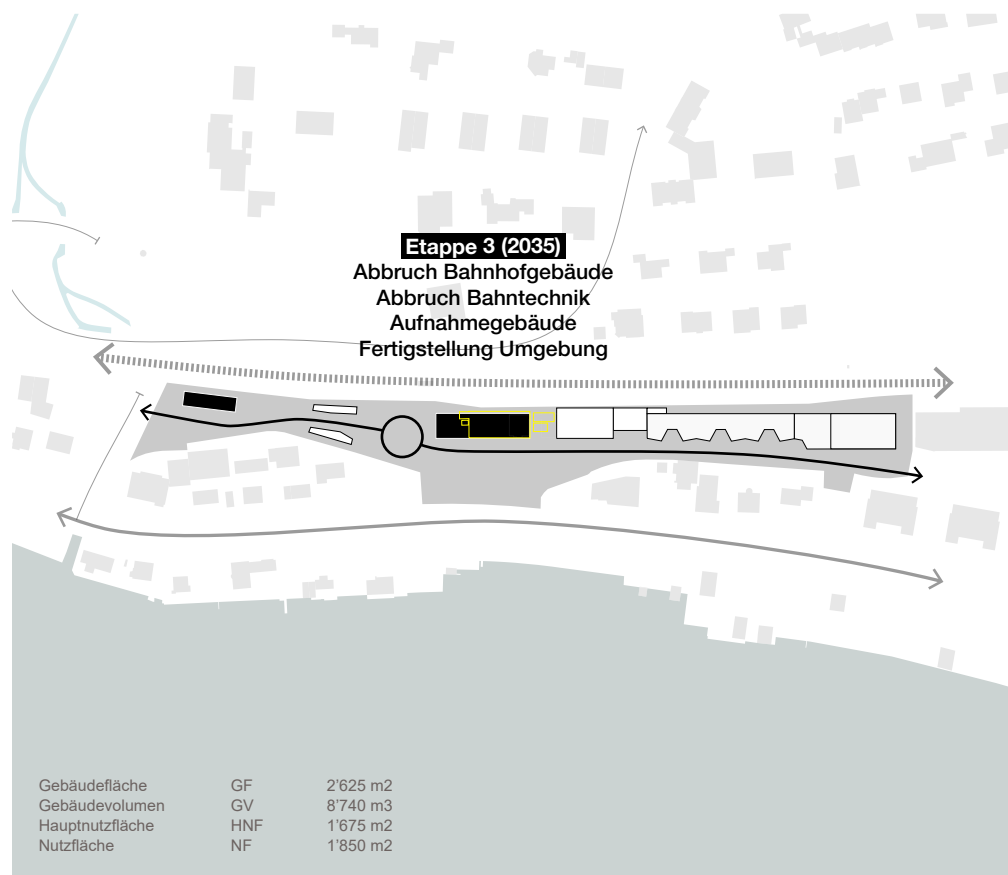


Abb.: 72 Diagramm Etappe 3 und Kennwerte Aufnahmegebäude

Etappe 2035: Neubau Bahntechnik als Dachgeschoss auf der Velostation am Nordende des Areals. Abbruch der Bahntechnik, Bestand und Neubau des Aufnahmegebäudes. Einführung neuer Busführung mit dem bahnseitigen Ausbauschritt 2035 (neue Zuteilung der Bushaltekannten).

Die Bahntechnik wird flexibel und zukunftsfähig in einem Zweckbau über den Fahrradabstellplätzen am Nordende des Areals untergebracht. Dies kann zu einem beliebigen Zeitpunkt aber vor dem Rückbau des heutigen Aufnahmegebäudes geschehen. Die Zufahrt der Bahntechnik und die direkte Verkabelung auf Gleisebene sind gewährleistet. Zudem entspricht der Bau dem neuen SBB Standard und kann einfach um- oder rückgebaut werden.

Das Bahnhofgebäude ist Ausgangspunkt und Erweiterung der Seeterrasse. Es ermöglicht ein Ankommen mit Blick auf den See. Als Hybrid aus recyceltem Beton und Holz vereint es mit seiner konstruktiven rohen Ästhetik die öffentliche Nutzung Bahnhof mit Wohnen in den Obergeschossen.

Zwei massive Treppenkerne und zwei massive Seitenflanken aus Beton tragen als Stützen zwei massive Betonüberzüge von 1.60m Höhe über eine Spannweite von 18m. An dieser Betonkonstruktion hängt der mittlere Teil der Baute ganz aus Holz, wie eine leichte Holzbrücke. Das ganze Aufnahmegebäude ist Innen wie Aussen in rohen Materialien geplant. Diese Brücke wird im Erdgeschoss mit Brettschichtholzträgern von 2.5m Höhe verstärkt. Dadurch entsteht unter der innovativen Holzkonstruktion eine warme und organische, überdeckte Bahnhofshalle mit Blick zum See. Die Bahnhofshalle ist stützenfrei und daher flexibel für die wechselnden Bedürfnisse der SBB. Der Warteraum mit Schliessfächern und Billetautomat und ein Kiosk mit Café sind dort geplant.

Die 4.5 und 3.5 Zimmerwohnungen haben durchgehende Wohnräume, die sich mit Holz-Faltschiebefenstern vollständig öffnen lassen, womit sich der ganze Wohnraum in eine grosse Loggia mit Blick auf den See verwandelt. Ein mediterranes Wohngefühl am Zürichsee.



Abb.: 73 Das Aufnahmegebäude, Visualisierung: Filippo Bolognese Images



Abb.: 74 Durchwohnen, Visualisierung: Iurii Goncharenko

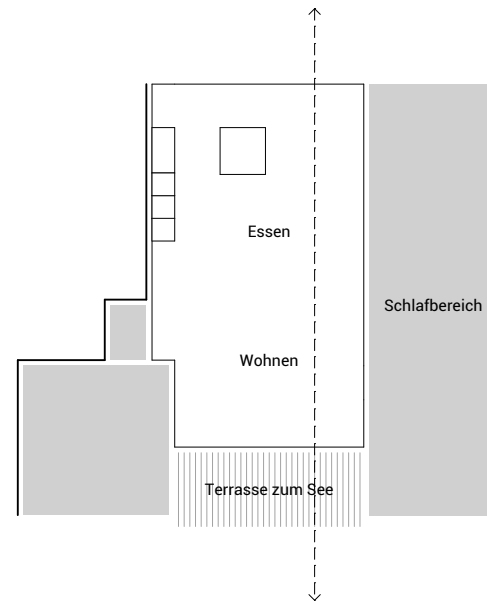


Abb.: 75 Wohndiagramm

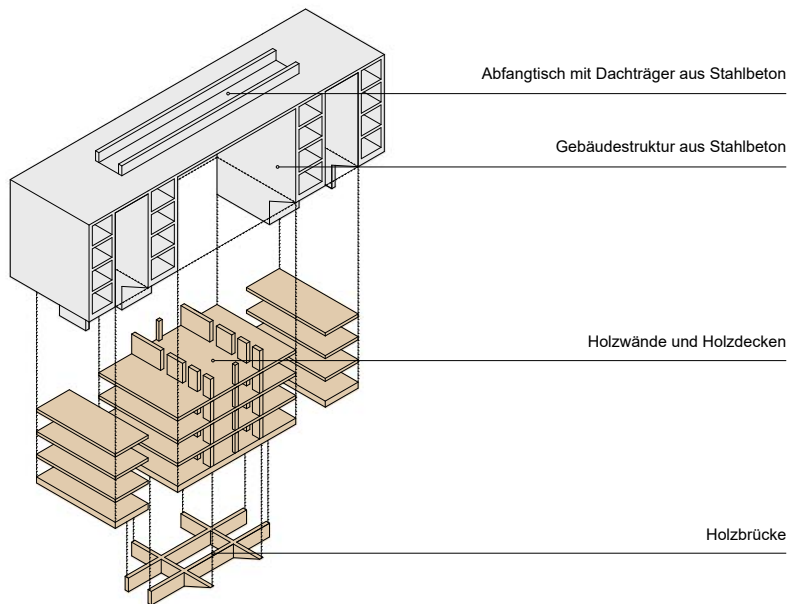


Abb.: 76 Tragwerk Axonometrie

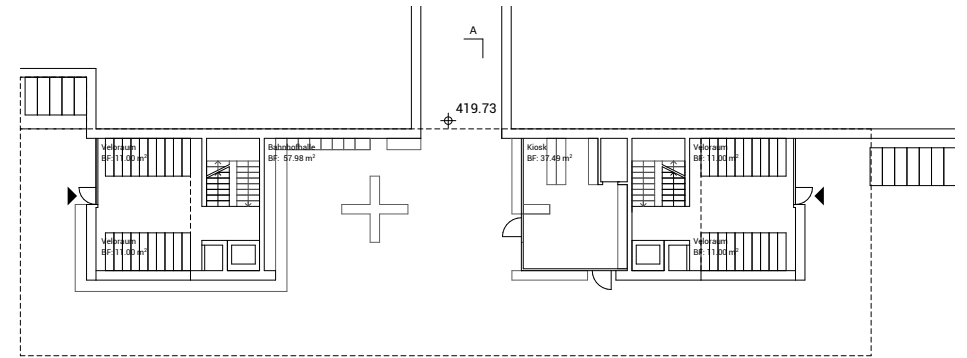


Abb.: 77 Erdgeschoss

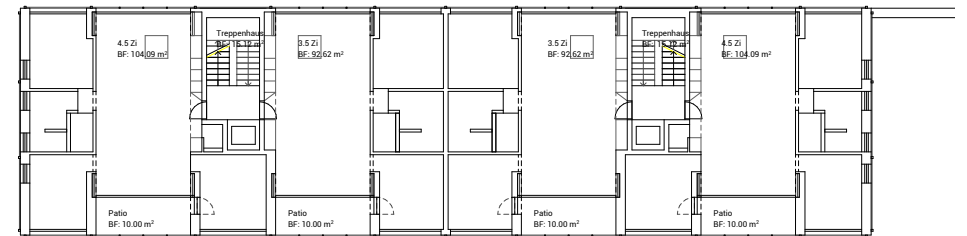


Abb.: 78 1. Obergeschoss

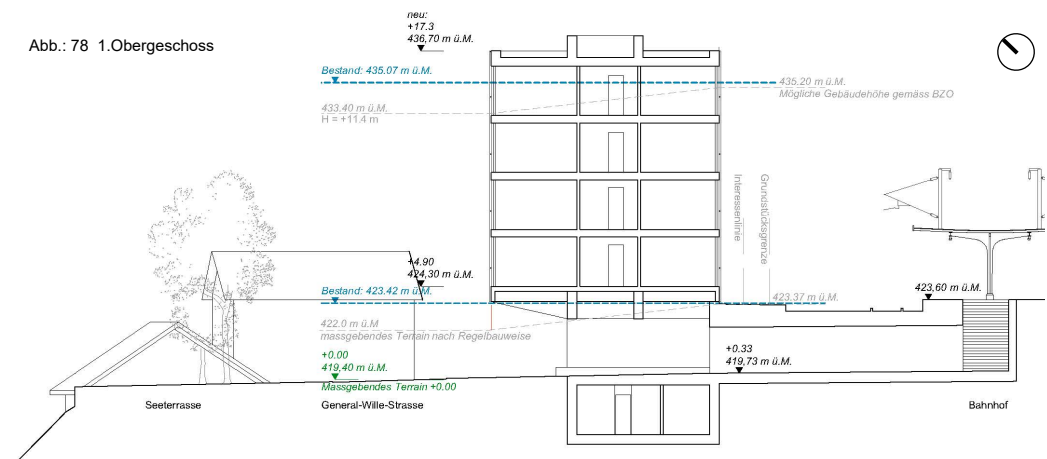


Abb.: 79 Querschnitt A-A - Ankommen über Personenunterführung-Bahnhofgebäude-Seeterrasse



Abb.: 80 Situationsplan

Abbildungsverzeichnis

Abb.: 01 Die Lage, 1931, Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Stiftung Luftbild Schweiz / Photograph: Mittelholzer, Walter / LBS_ MHO1-006501 / Public Domain Mark	5	Abb.: 20 Öffentliche Parkierung	19
Abb.: 02 Zollikon - Bahnhof hinter Gleis, teilweise Seebezug, leichte Hanglage, Bild ©2020 Google	6	Abb.: 21 Private Parkierung im Sockel	20
Abb.: 03 Küsnacht - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, leichte Hanglage, Bild ©2020 Google	6	Abb.: 22 Private Parkierung im Sockel	20
Abb.: 04 Erlenbach - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, Hanglage, Bild ©2020 Google	6	Abb.: 23 Ansicht mit Einstellhalle Zugänge	20
Abb.: 05 Meilen - Bahnhof im Siedlungsgebiet, kein Seebezug, Hanglage, Bild ©2020 Google	6	Abb.: 24 Velostationen an den äusseren Personenunterführungen	21
Abb.: 06 Der Bahnhof mit Aussicht auf den See, Visualisierung: Filippo Bolognese Images	7	Abb.: 25 Zusammenhängender Bewegungs- und Aufenthaltsraum	22
Abb.: 07 Analyse General-Wille-Strasse, Bilder ©2020 Google	8	Abb.: 26 Abwechslungsreiche Freiraumsequenz als Abschluss der General-Wille-Strasse	23
Abb.: 08 Situationen General-Wille-Strasse, Bilder ©2020 Google	8	Abb.: 27 Der Bushof - Komfortable Umsteigebeziehungen und Wartezonen, Visualisierung: Iurii Goncharenko	24
Abb.: 09 Die General-Wille-Strasse als Dorfstrasse, Visualisierung: Filippo Bolognese Images	9	Abb.: 28 Referenzen Begrünung und Stützmauern SBB, links: Maagplatz, Zürich (Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, rechts: Naschwand, Neufrankengasse, Zürich (Tiefbauamt Zürich), Fotos: S2L Landschaftsarchitekten	24
Abb.: 10 Integration des historischen, inventarisierten Güterschuppens	10	Abb.: 29 Der Bushof - Komfortable Umsteigebeziehungen und Wartezonen	25
Abb.: 11 Ansicht Güterschuppen vom Gleisfeld, Visualisierung: Iurii Goncharenko	11	Abb.: 30 Die Seeterrasse - Zustand im Alltag, Visualisierung: Iurii Goncharenko	26
Abb.: 12 Ansicht Güterschuppen von der General-Wille-Strasse, Visualisierung: Iurii Goncharenko	11	Abb.: 31 Die Seeterrasse - Zustand im Alltag	27
Abb.: 13 Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen, Foto: S2L Landschaftsarchitekten, Dez. 2021	12	Abb.: 32 Die Seeterrasse	28
Abb.: 14 Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen, Foto: S2L Landschaftsarchitekten, Dez. 2021	12	Abb.: 33 Situation: Alltag	29
Abb.: 15 Neu platziertes Leonhard-Widmer-Denkmal mit Gedenkstein und Brunnen	12	Abb.: 34 Situation: Flohmarkt	29
Abb.: 16 Situationsplan, Mstb. 1:2'000	13	Abb.: 35 Situation: Kulturfest	29
Abb.: 17 Der Bushof: Platzeffiziente Haltekantenanordnung mit sicherem, übersichtlichem und barrierefreiem Zugang	15	Abb.: 36 Der Spielplatz - Beschatteter, von der Strasse geschützter Spielbereich fürs Quartier, Visualisierung: Iurii Goncharenko	30
Abb.: 18 Bushof bis 2035	16	Abb.: 37 Der Spielplatz - Beschatteter, gut geschützter Spielbereich fürs Quartier	31
Abb.: 19 Bushof ab 2035	17	Abb.: 38 Durchblicke und Ausblicke	32
		Abb.: 39 Modellfoto	33
		Abb.: 40 Ansicht	34
		Abb.: 41 Dachaufsicht	35
		Abb.: 42 Erdgeschoss	36
		Abb.: 43 Zwischengeschoss	36
		Abb.: 44 Regelsegeschoss	36

Abb.: 45	Geschossfläche - Erdgeschoss	37
Abb.: 46	Nutzfläche - Erdgeschoss	37
Abb.: 47	Geschossfläche - Zwischengeschoss	37
Abb.: 48	Nutzfläche - Zwischengeschoss	37
Abb.: 49	Geschossfläche - Regelgeschoss	37
Abb.: 50	Nutzfläche - Regelgeschoss	37
Abb.: 51	Diagramm Etappe 1 und Kennwerte Güterschuppen	38
Abb.: 52	Der Güterschuppen, Visualisierung: Iurii Goncharenko	39
Abb.: 53	Erdgeschoss	39
Abb.: 54	1.Obergeschoss	39
Abb.: 55	Querschnitt B-B	39
Abb.: 56	Diagramm Etappe 2 und Kennwerte Patio-Haus	40
Abb.: 57	Das Patio-Haus, Visualisierung: Filippo Bolognese Images	41
Abb.: 58	Wohnen zum Panorama, Visualisierung: Iurii Goncharenko	42
Abb.: 59	Wohndiagramm	42
Abb.: 60	Tragwerk Axonometrie	43
Abb.: 61	1.Erdgeschoss	43
Abb.: 62	1. Obergeschoss	43
Abb.: 63	Querschnitt C-C	43
Abb.: 64	Diagramm Etappe 2 und Kennwerte Veranda-Haus	44
Abb.: 65	Das Veranda-Haus, Visualisierung: Filippo Bolognese Images	45
Abb.: 66	Erdgeschoss	46
Abb.: 67	Zwischengeschoss	46
Abb.: 68	Wohndiagramm	47
Abb.: 69	Regelgeschoss mit 4.5 und 2.5 Zimmer Wohnungen	47
Abb.: 70	Regelgeschoss mit 3.5 Zimmer Wohnungen	47
Abb.: 71	Querschnitt D-D	47
Abb.: 72	Diagramm Etappe 3 und Kennwerte Aufnahmegebäude	48
Abb.: 73	Das Aufnahmegebäude, Visualisierung: Filippo Bolognese Images	49
Abb.: 74	Durchwohnen, Visualisierung: Iurii Goncharenko	50

Abb.: 75	Wohndiagramm	50
Abb.: 76	Tragwerk Axonometrie	51
Abb.: 77	Erdgeschoss	51
Abb.: 78	1.Obergeschoss	51
Abb.: 79	Querschnitt A-A - Ankommen über Personenunterführung-Bahnhofgebäude-Seeterrasse	51
Abb.: 80	Situationsplan	52