

SBB Immobilien / Juni 2022

Arealentwicklung Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen

Verkehrliche Aspekte und Mobilitätskonzept
Richtprojekt

Technischer Bericht



Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Korreferat	Projektleitung	Projektbearbeitung
2007_211-rap-fbo-ugl-Bericht_V2_06_04_2022.docx	V2	06.0.22	-	-	U. Gloor	F. Boesch
2007_211-rap-fbo-ugl-Bericht_V3_06_05_2022.docx	V3	06.05.22	Kap. 2.1.2	-	U. Gloor	F. Boesch
2007_211-rap-fbo-ugl-Bericht_V4_01_06_2022.docx	V4	02.06.22			U. Gloor	F. Boesch

Transitec Beratende Ingenieure AG
Aarberggasse 30 · CH-3011 Bern
T +41 (0)31 381 69 12
bern@transitec.net · www.transitec.net



Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Ausgangslage und Ziele	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Ziele	5
2. Ermittlung Parkplatzbedarf	6
2.1 MIV-Parkplatzbedarf	6
2.1.1 Grundbedarf und Reduktion nach BZO	6
2.1.2 Zusätzliche Reduktion mit Mobilitätskonzept	6
2.1.3 Berechnung MIV-Parkplatzbedarf	7
2.2 Velo-Parkplatzbedarf	9
3. Parkplatzangebot im Rahmen des Richtprojekts	10
3.1 MIV-Parkierung	10
3.1.1 Grundlegende Überlegungen zur Disposition	10
3.1.2 Parkierung Innenraum	10
3.1.3 Parkierung Aussenraum	11
3.1.4 Soll-Ist-Vergleich	13
3.2 Veloabstellplätze	14
3.2.1 Disposition Veloabstellplätze	14
3.2.2 Soll-Ist-Vergleich	16
4. Anlieferung und Entsorgung	17
4.1 Anlieferung	17
4.2 Entsorgung	17
5. Mobilitätskonzept	19
5.1 Massnahmenkategorien	19

5.2 Massnahmenkatalog	19
6. Zusammenfassung.....	25

1. Ausgangslage und Ziele

1.1 Ausgangslage

Die SBB und die Gemeinden Meilen und Herrliberg beabsichtigen das Bahnhofsgelände Herrliberg-Feldmeilen gemeinsam zu entwickeln, mit dem Ziel, räumliche, wirtschaftliche, funktionale und planerische Qualitäten für das Bahnhofsgelände zu erreichen und eine entsprechende bauliche Entwicklung und die dazugehörige Erschliessung herbeizuführen.

Im Rahmen eines städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konkurrenzverfahrens in Form eines Studienauftrags wurden die komplexen Fragestellungen bezüglich des Areals geklärt. Das Projekt «Seeterasse» der ARGE Hosoya Schaefer Architects AG / Gus Wüstemann Architects AG / S2L Landschaftsarchitekten / Transitec Beratende Ingenieure AG wurde als Siegerprojekt von der Jury einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Dafür sollen parallel ein Richtprojekt über das Gesamtareal und ein Verkehrsprojekt für das Gemeindeareal mit Strasse, Bushof und Seeterasse erarbeitet werden. Dabei sollen die Empfehlungen der Jury zur Weiterbearbeitung umgesetzt werden. Auf Basis dieser beiden Projekte werden ein privater Gestaltungsplan und ein Erschliessungsplan erarbeitet.

1.2 Ziele

Im Rahmen des vorliegenden Berichts stehen folgende verkehrliche Aspekte im Vordergrund:

- Berechnung MIV-Parkplatzbedarf für die im Richtprojekt vorgesehenen Nutzungen in den vier Gebäuden;
- Berechnung Velo-Parkplatzbedarf für die im Richtprojekt vorgesehenen Nutzungen in den vier Gebäuden;

- Auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzungen abgestimmte Disposition der MIV-Parkierung im Innen- und Aussenraum aufgrund des ermittelten Parkplatzbedarfs;
- Disposition Velo-Parkierung im Innen- und Aussenraum aufgrund des ermittelten Bedarfs pro Gebäude und unter Berücksichtigung der allgemeinen Veloparkierungssituation;
- Berücksichtigung der Bedürfnisse für die Anlieferung
- Erstellung eines Mobilitätskonzepts zur Reduzierung des MIV-Parkplatzbedarfs mit einem möglichen Massnahmenkatalog.

2. Ermittlung Parkplatzbedarf

2.1 MIV-Parkplatzbedarf

2.1.1 Grundbedarf und Reduktion nach BZO

Für die **Ermittlung des Parkplatzbedarfs** für die Arealentwicklung ist grundsätzlich die **Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Meilen massgebend**. Nach **Art. 59** sind für die Ermittlung des Grundbedarfs folgende Faktoren massgebend:

Nutzungsart	Parkplätze für	
	Bewohnerinnen und Bewohner/ Beschäftigte	Besucherinnen und Besucher/ Kundschaft
Wohngebäude	1 PP/100 m ² GNF	10 % der PP für Wohngebäude
Büro- und Geschäftshäuser		
- publikumsorientierte Betriebe	1 PP/80 m ² GNF	1 PP/100 m ² GNF
- nicht publikumsorientierte Betriebe	1 PP/80 m ² GNF	1 PP/300 m ² GNF
- industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP/150 m ² GNF	1 PP/750 m ² GNF
- Lagerflächen	1 PP/300 m ² GNF	
Läden		
- Lebensmittel	1 PP/150 m ² GNF	1 PP/30 m ² GNF
- Nicht-Lebensmittel	1 PP/150 m ² GNF	1 PP/70 m ² GNF
Gastbetriebe		
- Restaurant, Café, Club	1 PP/40 Sitzplätze	1 PP/6 Sitzplätze
- Konferenzraum, Saal	1 PP/40 Sitzplätze	1 PP/10 Sitzplätze

Abbildung 1: Auszug BZO Meilen, Art.59 Bestimmung des Grundbedarfs Parkplätze

Die dadurch ermittelten Bedarfswerte werden nach Art. 60 entsprechend der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr reduziert:

ÖV-Güteklasse	Bewohner min. (%)	Beschäftigte min. (%)	Kundschaft/Besucher min. (%)
Klasse B	55	30	40
Klasse C	70	45	50
Klasse D	85	80	70

Abbildung 2: Auszug BZO Meilen, Art.60 Reduktionsfaktoren

Die geplante Arealentwicklung in unmittelbarer Bahnhofsnähe ist gemäss Art. 60 **mit einer Güteklasse B erschlossen**, d.h. die entsprechenden minimalen **Reduktionsfaktoren von 55% für Bewohner sowie 30% und 40% für Beschäftigte bzw. Besucher** dürfen angewandt werden.

Weiter sieht die BZO für Gebiete mit einer minimalen öV-Güteklasse C die Möglichkeit einer teilweisen **Befreiung von der Pflicht zur Erstellung von PW-Abstellplätzen vor, insofern der reduzierte Bedarf mit einem Mobilitätskonzept nachgewiesen werden kann. Von dieser Möglichkeit soll im Rahmen dieses Richtprojekts Gebrauch gemacht werden.**

2.1.2 Zusätzliche Reduktion mit Mobilitätskonzept

Das Ziel des in Kapitel 4 näher beschriebenen Mobilitätskonzepts ist es, eine weitere Reduktion des Parkplatzbedarfs zu erreichen. Dies insbesondere aufgrund der **baulichen Gegebenheiten, welche einschränkend auf die maximal mögliche Anzahl Parkplätze wirken**. Insofern ist die mit dem Mobilitätskonzept vorgesehene Reduktion der Anzahl Parkplätze auf die technischen Einschränkungen abgestimmt.

Da die Reduktionsfaktoren nach Art. 60 BZO für Beschäftigte und Besucher bereits vergleichsweise ambitioniert scheinen und die Wohnungsnutzungen den höchsten Parkplatzbedarf haben, soll das **Mobilitätskonzept hauptsächlich auf die Bedürfnisse der Bewohner abzielen**. Dies wird in Kapitel 4 genauer erläutert.

Für die Parkplatzberechnung unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Reduktion dank des Mobilitätskonzepts scheint somit ein Reduktionsfaktor von 40% angesichts der guten Rahmenbedingungen (naher öV-Anschluss mit direkter Anbindung ans Stadtzentrum) realistisch. Dies entspricht ungefähr einem Anteil autofreier Haushalte von 60%.

Dieser Wert scheint umso realistischer, wenn man bedenkt, dass z.B. in der Stadt Zürich im Durchschnitt ca. 55 % der Haushalte autolos sind (2015). In den übrigen Städten im Kanton ist dieser Wert im Schnitt zwar eher im Bereich von 25%, jedoch handelt es sich hierbei natürlich jeweils um einen Durchschnittswert, welcher die gesamte Gemeinde / gesamte Bevölkerung umfasst.

Angesichts der **zentralen Lage in Meilen und der hervorragenden öV-Anbindung** ist für die geplante Siedlung am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen somit viel eher der Durchschnittswert der Stadt Zürich als Referenz zu betrachten. In vielen städtischen Aussenquartieren sind die Rahmenbedingungen bzgl. autolosem Wohnen tendenziell sogar eher schlechter als in der geplanten Siedlung, womit der **anvisierte Anteil von 60% ohne weiteres machbar scheint.**

Weiter basieren bereits realisierte, autoarme bzw. autofreie Siedlungen in ähnlich gut erschlossenen Gebieten häufig auf noch ambitionierteren Reduktionsfaktoren:

- Winterthur, Giesserei (autoarm): 0,32
- Winterthur Seen, Hagmann-Areal: 0.30
- Bern, Stöckacker (autofrei): 0,16
- Biel, Wasen: 0,11
- Ostermundigen, Oberfeld (autofrei): 0,10
- Basel, Erlenmatt: 0,10

Zu erwähnen ist im Benchmark dabei insbesondere das **Hagmann-Areal in Winterthur Seen**, welches ebenfalls ausserhalb des Agglomerationszentrums direkt an einer Bahnhaltestelle liegt und somit **sehr ähnliche Rahmenbedingungen** aufweist.

Auf Basis dieser Überlegungen wird somit für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs mit Mobilitätskonzept in der Folge von einem **Reduktionsfaktor von 40% für die Bewohner** ausgegangen.

Für die Beschäftigten der Betriebe sowie für die Besucher der Wohnnutzungen werden weiterhin die minimalen Reduktionsfaktoren gemäss Art.60 BZO angewandt (30% / 40%).

	Reduktion nach BZO	Reduktion mit Mobilitätskonzept
Wohnen (Bewohner)	55%	40%
Betriebe (Beschäftigte)	30%	30%
Besucher/ Kunden	40%	40%

Abbildung 3: Reduktionsfaktoren ohne/mit Mobilitätskonzept

2.1.3 Berechnung MIV-Parkplatzbedarf

Unter Berücksichtigung der obengenannten Reduktionsfaktoren aufgrund des Mobilitätskonzept kann somit der Parkplatzbedarf für die verschiedenen Nutzungen ermittelt werden (Summe des Bedarfs aller Gebäude):

	Parkplatzbedarf Wohnnutzungen			Parkplatzbedarf Gewerbe (inkl. Saal, Läden, Gastro)			Bedarf gesamt
	Bewohner	Besucher	Total	Beschäftigte	Kunden	Total	Total
Parkplätze Baubereiche A1 – A4	23	3	26	7	10	17	43

Abbildung 4: Parkplatzbedarf Arealentwicklung Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen unter Berücksichtigung der Reduktion mit Mobilitätskonzept

2.2 Velo-Parkplatzbedarf

Im Gegensatz zur MIV-Parkierung existieren für die Veloparkierung in der BZO keine verbindlichen Minimalanforderungen. Die **Bedarfsberechnung basiert daher auf den (ebenfalls unverbindlichen) kantonalen Richtwerten der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen** (Stand Juni 2018).

Gemäss Ziffer 6 der Wegleitung sind die massgebenden Richtwerte:

Veloabstellplätze für	Bewohnerinnen und Besucher/Beschäftigte	Besucherinnen und Besucher/ Kundschaft/ Schülerinnen und Schüler
Nutzung	Richtwerte nach Nutzungsintensität und Geschossfläche (GF)	
Wohnen	1 Velo-P/Zimmer	im Wert Bewohnerinnen und Bewohner enthalten
Verkaufsgeschäfte	2 Velo-P/10 Beschäftigte 1 Velo-P/100 m ² GF	2 Velo-P/10 Kundinnen und Kunden ... ¹⁾
Restaurants	2 Velo-P/10 Beschäftigte	2 Velo-P/10 Sitzplätze
Schule: Unterstufe	2 Velo-P/10 Beschäftigte	1–3 Velo-P/10 Schülerinnen und Schüler
Schule: Oberstufe	2 Velo-P/10 Beschäftigte	5–7 Velo-P/10 Schülerinnen und Schüler
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe ²⁾	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1 Velo-P/100 m ² GF	3 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF
Spitäler, Pflege- und Altersheime	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1 Velo-P/100 m ² GF	0.5 Velo-P/ 10Arbeitsplätze 0.25 Velo-P/100 m ² GF
Gewerbe und Industrie	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 0.4 Velo-P/100 m ² GF	0.5 Velo-P/10 Arbeitsplätze 0.1 Velo-P/100 m ² GF
Bahnhöfe, wichtige Haltestellen von Tram/Bus	2 Velo-P/10 Beschäftigte	1–4 Velo-P/10 Wegreisende abhängig von Lage und Einzugsgebiet
Freibad	2 Velo-P/10 Beschäftigte	5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucherinnen und Besucher
Sportanlagen, Hallenbäder	2 Velo-P/10 Beschäftigte	3–5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucherinnen und Besucher

Abbildung 5: Ausschnitt aus der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Kanton Zürich), Ziffer 6 Veloabstellplätze

Unter Berücksichtigung dieser Richtwerte kann somit der Bedarf an Veloabstellplätzen pro Baubereich ermittelt werden:

	Baubereich A1	Baubereich A2	Baubereich A3	Baubereich A4	Total
Veloabstellplätze	57	29	62	41	189

Abbildung 6: Bedarf Veloabstellplätze Arealentwicklung Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen

3. Parkplatzangebot im Rahmen des Richtprojekts

3.1 MIV-Parkierung

3.1.1 Grundlegende Überlegungen zur Disposition

Die Anordnung der MIV-Parkplätze für die verschiedenen Nutzungen basiert auf folgenden **grundsätzlichen Überlegungen**:

- Parkplätze für **Bewohner und deren Besucher im Innenraum** (Tiefgarage);
- Parkplätze für **Beschäftigte der Gewerbe-/Kultur-/Gastronut-**
zungen ebenfalls im Innenraum (Tiefgarage);
- Für **Besucher der Gewerbe-, Kultur und Gastronutzungen**
sind öffentliche Parkplätze im Aussenraum vorgesehen
(blaue Zone).

3.1.2 Parkierung Innenraum

Die gesamte MIV-Parkierung im Innenraum (Tiefgarage) wird im Sockel des Baubereichs A4 realisiert. 16 MIV-PP sind dabei im UG vorgesehen sowie 22 MIV-PP im 1. OG, was einem **MIV-Parkplatzangebot von insgesamt 38 Parkplätzen** im Innenraum entspricht. Die Parkierung ist dabei jeweils über eine Rampe mit 12% Gefälle erreichbar.

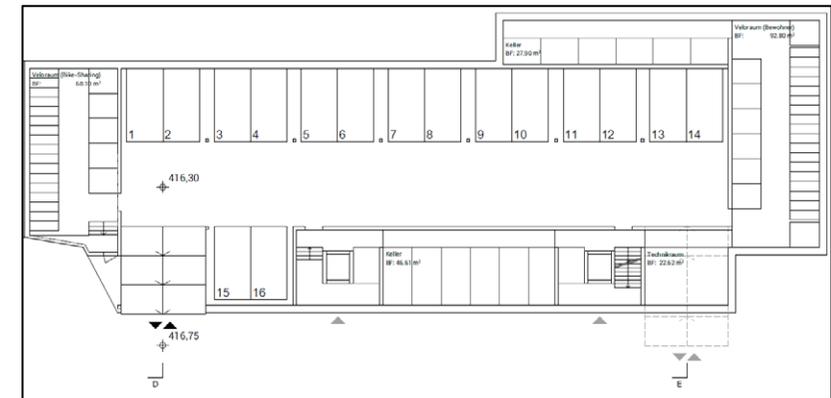


Abbildung 7: Baubereich A4, UG mit MIV-Parkplätzen
(Stand 03.03.22)

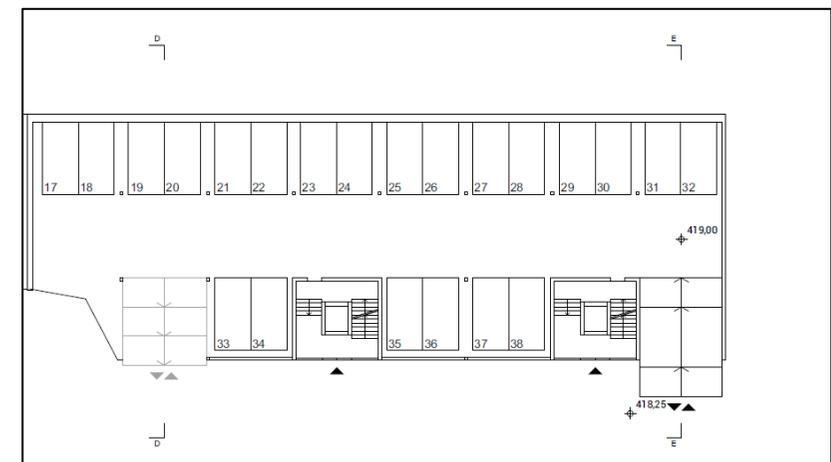


Abbildung 8: Baubereich A4, 1.OG mit MIV-Parkierung
(Stand 03.03.22)

3.1.3 Parkierung Aussenraum

Im Aussenraum sind **insgesamt 23 öffentliche, bewirtschaftete-Parkplätze sowie 2 private Parkplätze für die Bahntechnik** vorgesehen.

Davon befinden sich 10 in unmittelbarer Nähe der Neubauten. Diese Parkfelder verteilen sich entlang der General-Wille-Strasse, wobei einer der Parkplätze an zentraler Lage als Parkplatz für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen und entsprechend ausgestaltet ist.

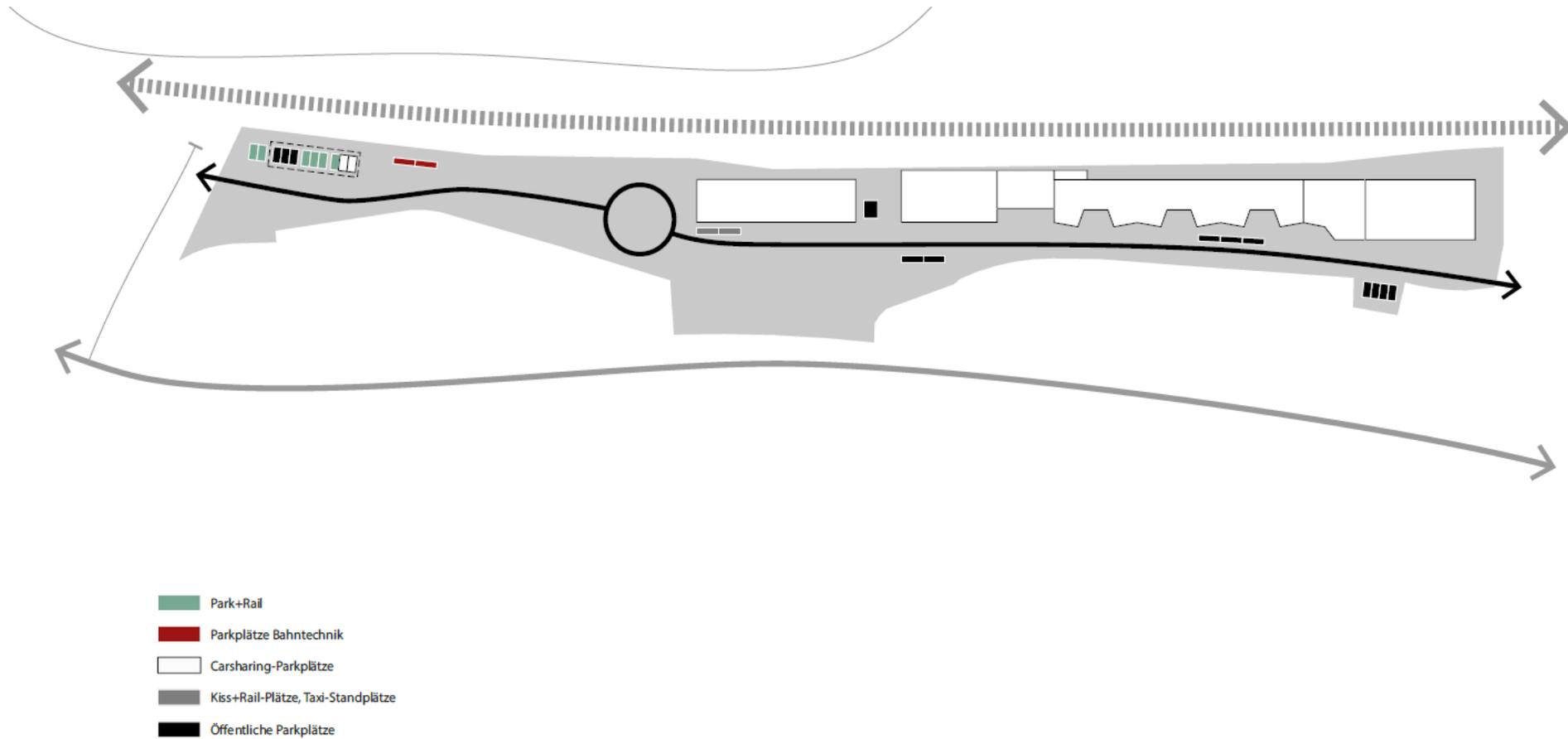


Abbildung 9: Disposition MIV-Parkplätze im Aussenraum (schematische Darstellung)

Die bestehende Parkierung auf der Nordseite des Bahnhofs wird dabei im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht tangiert.

Gesamtbilanz der Anzahl Parkplätze im Aussenraum im Vergleich mit der heutigen Situation:

	Aktuell	Geplant	Differenz
Öffentliche PP (bewirtschaftet)	13	13	0
Park + Rail	21	6	-15
Kiss + Rail / Taxi	6	2	-4
Carsharing	2	2	0
Anlieferung	3	0	-3
Total	45	23	-22

Abbildung 10: Parkplatzbilanz Aussenraum

Die mit dem Bauprojekt zwingend wegfallenden Parkplätze zur Anlieferung auf der Höhe des Güterschuppens werden indirekt kompensiert, da im Rahmen des Richt-/Strassenprojekts öffentliche Flächen entlang der General-Wille-Strasse dafür vorgesehen sind. Diese werden jedoch nicht explizit als Parkplätze materialisiert.

3.1.4 Soll-Ist-Vergleich

Der Soll-Ist-Vergleich zwischen den Anforderungen an die Anzahl Parkplätze gemäss Reduktion Mobilitätskonzept und dem vorgesehenen Parkplatzangebot im Innen- und Aussenraum zeigt, dass der erforderliche Parkplatzbedarf für alle Nutzungen ohne Weiteres abgedeckt werden kann:

	Innenraum (Tiefgarage)	Aussenraum (blaue Zone)	Total
Bedarf gemäss Reduktion Mobilitätskonzept	33	10	43
Angebot Richtprojekt	38	13	51
Differenz	+5	+3	+8

Abbildung 11: Soll-Ist-Vergleich Parkierung

Insgesamt sind somit **sowohl im Innen- als auch im Aussenraum mehr MIV-Parkplätze vorhanden als der Bedarf gemäss Reduktion Mobilitätskonzept ausweist**. Was die **zusätzlichen Parkplätze im Innenraum** betrifft, so sollen diese **hauptsächlich für die im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgesehenen Sharingangebote** genutzt werden, welche ebenfalls entsprechende Flächen benötigen.

Das leichte Überangebot im Aussenraum hilft weiter auch, die wegfallenden Plätze für die Anlieferung zu kompensieren.

3.2 Veloabstellplätze

3.2.1 Disposition Veloabstellplätze

Bei den Veloabstellplätzen ist im Gegensatz zur MIV-Parkierung insbesondere die Nähe zu den Gebäudeeingängen von zentraler Bedeutung. Die Parkierung muss für alle Nutzungen attraktiv und einfach zugänglich sein.

Weiter ist beim Veloverkehr eine nutzungsgerechte Aufteilung in Kurzzeit- (v.a. Besucher/Kunden Gewerbe) und Langzeitparkplätze (Bewohner/Beschäftigte) zentral sowie die Integration von Abstellplätzen für Spezialvelos (Anhänger, Cargo-Bikes, etc.).

Die im Rahmen des Richtprojekts vorgesehenen Abstellflächen für Velos integrieren diese Aspekte, indem sie sich über die verschiedenen Gebäude verteilen und die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigen. Konkret sind folgende Flächen für Veloabstellplätze vorgesehen:

- Baubereich A1: 40 Abstellplätze im EG (Eingangsbereich, innerhalb Gebäude) → Langzeitparkierung für die Bewohner des Baubereichs A1
- Fläche zw. Baubereich A1 & A2: 15 Abstellplätze im Aussenraum → Kurzzeitparkierung für Besucher/Kunden Baubereiche A1 & A2
- Fläche vor Gastronutzung (Baubereich A2): 10 Abstellplätze → Kurzzeitparkierung für Kunden Baubereiche A2 & A3
- Baubereich A3: 66 Abstellplätze im EG (Eingangsbereich, innerhalb Gebäude) → Kurzzeit-/Langzeitparkierung für Bewohner/Besucher Baubereich A3
- Baubereich A4: >60 (je nach Ausgestaltung Bikehub/Bikesharing) → Kurzzeit-/Langzeitparkierung für Bewohner/Besucher Baubereich A4

Zusätzlich sind an den west- und ostseitigen Personenunterführungen grössere Anlagen mit Veloabstellplätzen seitens SBB geplant. Diese sind vor allem auf die Bedürfnisse der Bahnpendler (Bike + Ride) ausgerichtet.

Bei der westlichen SBB-Anlage wird ausserdem die Option eines Systems Typ «V-Locker» anschliessend an die Velostation geprüft.

3.2.2 Soll-Ist-Vergleich

Mit den vorgesehenen Abstellflächen für Velos ergibt sich folgende Bilanz im Vergleich mit den unverbindlichen Richtwerten der kantonalen Wegleitung:

	Bedarf (Richtwerte Kt. Zürich)	Angebot Richtprojekt Stand Mai 2022
Baubereich A1	57	50
Baubereich A2	29	25
Baubereich A3	62	66
Baubereich A4	41	> 60 (je nach Ausgestaltung Bikehub/Bikesharing)
Total	189	> 200

Abbildung 13: Soll-Ist-Vergleich Veloparkierung

Während gesamthaft betrachtet das Angebot also den Richtwerten entspricht, bzw. diese sogar übertrifft, kann für die Baubereiche A1 und A2 ein leichter Mangel an Abstellplätzen ausgemacht werden. Dies betrifft hauptsächlich Kurzzeitparkplätze für Besucher und Kunden.

Angesichts der hervorragenden öV-Erschliessung erscheint dies jedoch grundsätzlich nicht problematisch, weiter kann zu kritischen Zeiten (z.B. bei einem abendlichen Konzert im Güterschuppen) auch eine Mehrfach-

nutzung der SBB-Abstellplätze berücksichtigt werden (Pendler tagsüber, Konzertbesucher abends). Unter diesen Annahmen reicht das Angebot an Veloabstellplätzen auch für diese Gebäude zu kritischen Zeiten aus.

4. Anlieferung und Entsorgung

4.1 Anlieferung

Im Hinblick auf die verschiedenen Nutzungen, bzw. insbesondere was die **Gastro- und Gewerbeflächen** betrifft, ist die Anlieferung ein wichtiger Punkt, welchen es im Rahmen der verkehrlichen Aspekte zu berücksichtigen gilt.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse entlang der General-Wille-Strasse soll die **Anlieferung im Grundsatz möglichst auf anderweitig nutzbaren Flächen** erfolgen. In diesem Sinne sind im Rahmen des Richtprojekts prinzipiell keine spezifischen Anlieferparkplätze vorgesehen. Die Anlieferung soll somit **hauptsächlich über die öffentlichen Parkplätze erfolgen (blaue Zone)**, von denen ein im Vergleich zu den Bedürfnissen des Richtprojekts leichtes Überangebot besteht (13 PP geplant, Bedarf Richtprojekt 10 PP).

Denkbar ist ferner ein **fixes Zeitfenster für die Anlieferung** ausserhalb der Spitzenstunden des Gewerbes, um Konflikten vorzubeugen, z.B. am Morgen zwischen 8h-10h. Eine solche Massnahme, welche in ähnlichen Fällen oft zur Anwendung kommt, **wäre auch als Rückfallebene denkbar**, sollten im laufenden Betrieb wider Erwarten Probleme mit der Anlieferung und der Parkplatznutzung im öffentlichen Raum auftauchen.

4.2 Entsorgung

Abb. 14 Was die **Entsorgung** betrifft, so sind im Rahmen des Richtprojekts **Unterflurcontainer auf der freien Fläche zwischen Baubereich A3 und Baubereich A4** entlang der General-Wille-Strasse vorgesehen.

Die Container sind somit für die Entsorgungsfahrzeuge direkt von der General-Wille-Strasse her zugänglich, ohne zusätzliche Konflikte mit dem Fussverkehr vor den Gebäuden zu schaffen.

Weiter können durch die Anordnung gleich anschliessend an die Parkplätze die notwendigen Sichtweiten bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage eingehalten werden, auch bei auf der Strasse stehendem Entsorgungsfahrzeug.

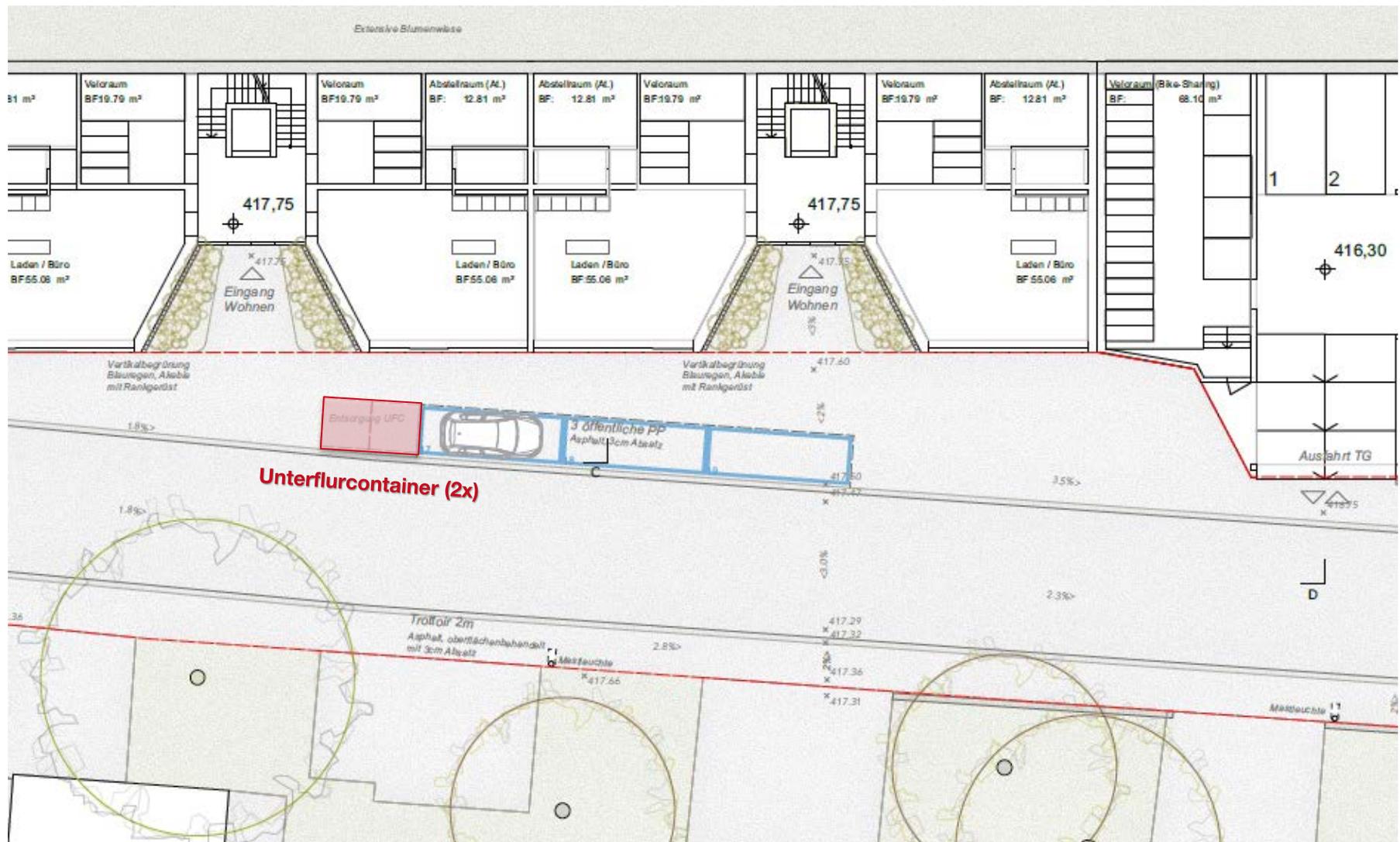


Abbildung 14: Disposition Unterflurcontainer

5. Mobilitätskonzept

5.1 Massnahmenkategorien

Um den baulich notwendigen Reduktionsfaktor von 40% für Bewohnerparkplätze zu erreichen (siehe Ausführungen in Kapitel 2.1), ist **ein griffiges Mobilitätskonzept mit klar strukturierten und aufeinander abgestimmten Massnahmen nötig**.

Die hierbei möglichen Massnahmen können in **fünf verschiedene Massnahmenkategorien** gegliedert werden:

■ 1 – Infrastruktur

- Massnahmen auf Ebene der lokalen (Mobilitäts-)Infrastruktur
- Betrifft v.a. die Ausarbeitung des Bauprojekts, bzw. bauliche Massnahmen vor dem Mietereinzug

■ 2 – Services

- Angebote und Services welche autoarme Mobilität in den Vordergrund stellen
- Betrifft v.a. den Betrieb während und nach dem Mietereinzug

■ 3 – Verwaltung und Management

- Massnahmen auf Verwaltungsebene, welche Rahmenbedingungen für die lokale Mobilität vorgeben

- Betrifft v.a. den Betrieb vor, während und nach dem Mietereinzug
- Teilweise auch bauliche Massnahmen, um die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen

■ 4 – Finanzielle Anreize

- Massnahmen welche auf der Subventionierung alternativer Mobilitätsformen / Tarifgestaltung basieren
- Betrifft v.a. den Betrieb während und nach dem Mietereinzug

■ 5 – Kommunikation und Sensibilisierung

- Massnahmen welche auf eine Sensibilisierung der Nutzergruppen für Mobilitätsbedürfnisse abzielen
- Betrifft den Betrieb sowohl vor dem Mietereinzug als auch nachher

5.2 Massnahmenkatalog

Tab. 1

Im Rahmen dieser 5 Massnahmenkategorien **sind insgesamt 16 mögliche Massnahmen für ein effizientes Mobilitätsmanagement** im Entwicklungsareal Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen identifiziert worden. Eine Übersicht über alle Massnahmen bietet die Tabelle 1.

Infrastruktur	Massnahmenbeschrieb
I1: Car-Sharing-Plätze	Angemessene Anzahl Carsharing-Parkplätze für Bewohner im Rahmen der im Gebäude integrierten Parkflächen.
I2: Mietvelos / CargoBikes	Bereitstellung von Mietvelos (inkl. Transportvelos/»CargoBikes«) für Mieter / Gewerbe / Kunden.
I3: Attraktives Angebot Veloparkierung inkl. E-Bikes	Attraktive Anordnung der Veloabstellplätze im Gebäude sowie im Aussenraum: schnell und hindernisfrei erreichbar, genügende Anzahl Plätze, vor Witterung geschützt, Abschliessmöglichkeiten.
I4: Co-working spaces für Bewohner → Homeoffice	Speziell eingerichtete Arbeitsbereiche für Bewohner des Areals, welche im Homeoffice arbeiten.
I5: Velowerkstatt / Reparaturmöglichkeiten	Werkstatt und/oder Ausrüstung für Veloreparaturen welche durch Bewohner / Beschäftigte in Eigenregie durchgeführt werden können.
Services	Massnahmenbeschrieb
S1: Plattform für CarSharing / BikeSharing	Bereitstellung einer integrierten Plattform zur Kommunikation und Nutzung der Sharing-Angebote auf dem Areal.
S2: Plattform für Ridesharing / Carpooling	Bereitstellung einer integrierten Plattform zur Kommunikation unter Bewohnern / Beschäftigten bzgl. Mitfahrgelegenheiten.
Verwaltung / Management	Massnahmenbeschrieb
V1: Autoverzichtserklärung im Rahmen der Mietverträge	Vorsehen einer Autoverzichtsklausel im Rahmen der Mietverträge für die Bewohner. Die Unterschreibenden verpflichten sich, während der Mietdauer kein Auto zu besitzen, dauerhaft zu mieten, zu leasen oder mittels anderer Vereinbarungen dauernd zu nutzen.
V2: Obligatorisches Mobilitätsmanagement/ Mobilitätskonzept für Betriebe	Vorsehung einer entsprechenden Klausel in den Mietverträgen für Betriebe / Gewerbe. Die einziehenden Betriebe verpflichten sich mit der Unterschrift, ein Mobilitätskonzept zu erstellen und durch die Verwaltung prüfen zu lassen.
V3: Gemischte Nutzungen (-> «Quartier der kurzen Wege»)	Im Areal sollen die Nutzungen durchmischt sein, von Wohnungen über Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe und Freizeitnutzungen.
Finanzielle Anreize	Massnahmenbeschrieb
F1: Finanzielle Beteiligung an öV-Abo	Beteiligung der Verwaltung an den Kosten eines öV-Abos für die Bewohner, welche in den Mietverträgen festgehalten ist (z.B. maximaler Fixbetrag, Prozentanteil, Zonenabo, etc.).

F2: Finanzielle Anreize bei Kauf eines Velos	Beteiligung der Verwaltung an den Anschaffungskosten eines Velos für die Bewohner, welche in den Mietverträgen festgehalten ist (maximaler Fixbetrag und/oder Prozentanteil).
F3: Angepasste Tarife Parkierung Tiefgarage	Parkierung im Innenraum mit erhöhten Tarifen (Fixbetrag pro Monat), um die Nutzung des Privatautos zu reduzieren. Diese Tarife können im Laufe des Betriebs aufgrund der ersten Erfahrungen nach unten/oben angepasst werden.
Kommunikation / Sensibilisierung	Massnahmenbeschrieb
K1: Sensibilisierung mietender Unternehmen	Klare Kommunikation des Mobilitätsmanagement im Areal und dessen Ziele gegenüber der Mieterschaft im Rahmen der Vertragsverhandlungen sowie im Mietvertrag selbst.
K2: «Mobilitätspaket» für Bewohner & Beschäftigte	Zusammenstellung von allen relevanten Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen und -infrastruktur im Areal sowie rundherum. Dies betrifft z.B. Sharingangebote, finanzielle Anreize, allgemeine Arealerschliessung, öV-Verbindungen, etc.
K3: Events für nachhaltige Mobilität	Organisation von Veranstaltungen zur Sensibilisierung der Nutzer in Bezug auf Mobilitätsthemen. Z.B. im Rahmen der Aktion «Bike to work», einer Mobilitätswoche, etc.

Tabelle 1: Mobilitätskonzept - Übersicht Massnahmen

Es ist zu beachten, dass die **Massnahmen hauptsächlich auf die Bewohner der Wohnungen abzielen**, da vor allem dort eine Reduktion der Parkplätze erzielt werden soll. Bei einzelnen Massnahmen ergeben sich jedoch als Nebeneffekt auch positive Auswirkungen auf andere Nutzergruppen wie Kunden des Gewerbes, bzw. einzelne Massnahmen sind hauptsächlich auf Gewerbenutzer ausgerichtet.

Tab. 2 Tabelle 2 bietet hierzu eine Übersicht über die betroffenen Nutzergruppen sowie über die erwartete Wirkung der Massnahme im spezifischen Arealkontext:

Infrastruktur	Wohnen – Bewohner	Gewerbe – Beschäftigte	Wirkung
I1: Car-Sharing-Plätze	X		Hoch
I2: Mietvelos / CargoBikes	X	X	Mittel
I3: Attraktives Angebot Veloparkierung inkl. E-Bikes	X	X	Hoch
I4: Co-working spaces für Bewohner → Homeoffice	X		Mittel
I5: Velowerkstatt / Reparaturmöglichkeiten	X	X	Tief
Services	Wohnen – Bewohner	Gewerbe – Beschäftigte	Wirkung
S1: Plattform für CarSharing / BikeSharing	X	X	Mittel
S2: Plattform für Ridesharing / Carpooling	X	X	Mittel

Verwaltung / Management	Wohnen – Bewohner	Gewerbe – Beschäftigte	Wirkung
V1: Autoverzichtserklärung im Rahmen der Mietverträge	X		Hoch
V2: Obligatorisches Mobilitätsmanagement/ Mobilitätskonzept für Betriebe		X	Hoch
V3: Gemischte Nutzungen (-> «Quartier der kurzen Wege»)	X	X	Hoch
Finanzielle Anreize	Wohnen – Bewohner	Gewerbe – Beschäftigte	Wirkung
F1: Finanzielle Beteiligung an öV-Abo	X		Mittel
F2: Finanzielle Anreize bei Kauf eines Velos	X		Mittel
F3: Angepasste Tarife Parkierung Tiefgarage	X	X	Mittel
Kommunikation / Sensibilisierung	Wohnen – Bewohner	Gewerbe – Beschäftigte	Wirkung
K1: Sensibilisierung mietender Unternehmen		X	Mittel
K2: «Mobilitätspaket» für Bewohner & Beschäftigte	X	X	Tief
K3: Events für nachhaltige Mobilität	X	X	Tief

Tabelle 2: Übersicht Massnahmen Mobilitätsmanagement

Für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zentral ist dabei die etappengerechte Umsetzung der Massnahmen. Während einige der Massnahmen bereits in den frühen Planungsphasen (Richtprojekt/Bauprojekt) berücksichtigt werden müssen, betreffen andere eher die betrieblichen Aspekte nach Abschluss der Bauarbeiten.

Tab. 3 Die Tabelle 3 gibt hierzu **einen Überblick über alle vorgeschlagenen Massnahmen und deren Umsetzungszeitpunkt** (Bauprojekt / Betrieb). Weiter ist auf Basis der zu erwartenden Wirkung vermerkt, ob die Massnahme in den **Gestaltungsplan** aufgenommen werden soll oder nicht (Stand 3.März 2022). Hier gilt:

- **«Ja» → Eine Aufnahme in den Gestaltungsplan ist aus Sicht Transitec notwendig**, da es sich um eine zentrale Massnahme des Mobilitätsmanagements handelt
- **«Evt.» → Eine Aufnahme in den Gestaltungsplan sollte geprüft werden**, ist aus Sicht Transitec aber nicht zwingend. Entweder erzielt die Massnahme eine reduzierte Wirkung oder sie ist bereits in den Grundanforderungen an die Arealentwicklung enthalten (Bsp. Massnahme V3: gemischte Nutzungen)

Infrastruktur	Umsetzung	Aufnahme in Gestaltungsplan
I1: Car-Sharing-Plätze	Bauprojekt / Betrieb	Ja
I2: Mietvelos / CargoBikes	Bauprojekt / Betrieb	Ja
I3: Attraktives Angebot Veloparkierung inkl. E-Bikes	Bauprojekt	Ja
I4: Co-working spaces für Bewohner → Homeoffice	Bauprojekt	Evt.
I5: Velowerkstatt / Reparaturmöglichkeiten	Bauprojekt / Betrieb	Evt.
Services	Umsetzung	Aufnahme in Gestaltungsplan
S1: Plattform für CarSharing / BikeSharing	Betrieb	Evt.
S2: Plattform für Ridesharing / Carpooling	Betrieb	Evt.
Verwaltung / Management	Umsetzung	Aufnahme in Gestaltungsplan
V1: Autoverzichtserklärung im Rahmen der Mietverträge	Betrieb	Ja
V2: Obligatorisches Mobilitätsmanagement/ Mobilitätskonzept für Betriebe	Betrieb	Ja
V3: Gemischte Nutzungen (-> «Quartier der kurzen Wege»)	Bauprojekt	Evt.

Finanzielle Anreize	Umsetzung	Aufnahme in Gestaltungsplan
F1: Finanzielle Beteiligung an öV-Abo	Betrieb	Evt.
F2: Finanzielle Anreize bei Kauf eines Velos	Betrieb	Evt.
F3: Angepasste Tarife Parkierung Tiefgarage	Betrieb	Evt.
Kommunikation / Sensibilisierung	Umsetzung	Aufnahme in Gestaltungsplan
K1: Sensibilisierung mietender Unternehmen	Betrieb	Ja
K2: «Mobilitätspaket» für Bewohner & Beschäftigte	Betrieb	Evt.
K3: Events für nachhaltige Mobilität	Betrieb	Evt.

Tabelle 3: Umsetzung Massnahmen

6. Zusammenfassung

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 Baubereich A4). Parkplätze für Besucher/Kunden der Gewerbe-, Kultur und Gastronutzungen sind im Aussenraum vorgesehen (blaue Zone).
- **Die Veloabstellplätze** sind gemäss den sich aus dem Bedarf ergebenden Anforderungen auf die Baubereiche A1 - A4 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 lässt sich dabei wie folgt beschreiben:

- **Insgesamt 16 vorgeschlagene Massnahmen**, welche sich auf 5 Massnahmenkategorien aufteilen. Beschreibung und Beurteilung der zu erwartenden Wirkung aller Massnahmen
- Unterscheidung zwischen **baulichen und betrieblichen Massnahmen** (Umsetzungszeitpunkt der Massnahmen)
- Empfehlung bezüglich Aufnahme in den **Gestaltungsplan** pro Massnahme (Ja/Evt.).

Transitec

U. Gloor
Projektleitung

F. Boesch
Projektbearbeitung

Bern, 2. Juni 2022