

Entwicklung Bahnhofsgelände Herrliberg-Feldmeilen

Ausgangslage, Erkenntnisse und nächste Schritte



Luftbild Herrliberg-Feldmeilen (Quelle: Geoportal Kanton Zürich)

8. April 2020
Metron Raumentwicklung AG, Nicole Düpre

Die Entwicklung des Bahnhofgebiets Herrliberg-Feldmeilen ist eine einmalige Chance: Wie es in einer Planungsvereinbarung festgehalten wurde, spannen die Gemeinden Meilen und Herrliberg mit der SBB AG zusammen, um mithilfe eines Studienauftrags ein geeignetes Projekt und Planungsteam zur Entwicklung des Bahnhofsbereichs zu finden.

Welche Entwicklungen sind konkret geplant?

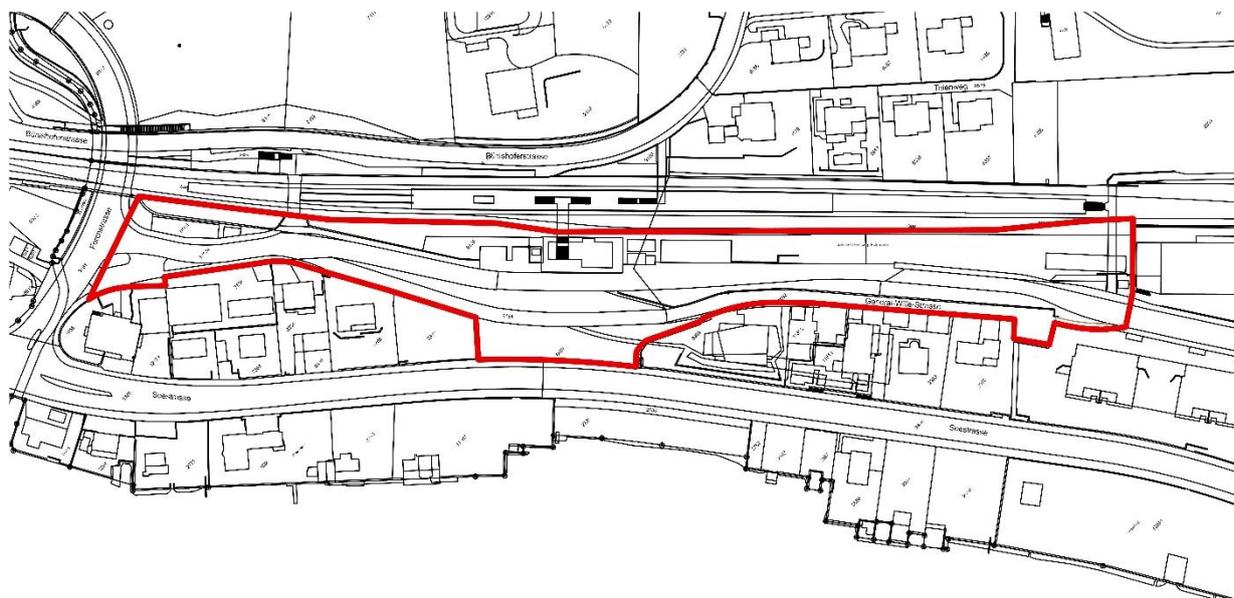
Der neue Bushof soll hindernisfrei gestaltet, der Verlauf der General-Wille-Strasse überprüft und neu geordnet, der öffentliche Aussenraum des Bahnhofs aufgewertet und die resultierenden Baubereiche zur Schaffung von neuem, attraktivem Wohnraum genutzt werden.

Rückblick und Ausblick

- 2015/2016: Gespräch SBB mit Gemeinden bezüglich Entwicklungsabsichten
- 2016/2017: Erarbeitung Machbarkeitsstudie mit Variantenprüfung
> Planungsvereinbarung SBB und Gemeinden
- 2020: Ausschreibung Studienauftrag
> nach Abschluss öffentliche Information
- 2021: Überarbeitung Siegerprojekt als Richtprojekt für Gestaltungsplan
- 2022: Entscheid Gestaltungsplan
- 2023: Frühester Start für Strassenverlegung
- 2024: Frühester Start für Arbeiten auf SBB-Parzellen

Eigentumsverhältnisse

Die SBB AG ist Eigentümerin von Bahnhofsgebäude, Güterschuppen und Parkplatz, also der Parzellen mit Bahninfrastrukturen. Im Besitz der Gemeinde Meilen sind die General-Wille-Strasse sowie zwei Parzellen westlich und südlich des Bahnhofs.

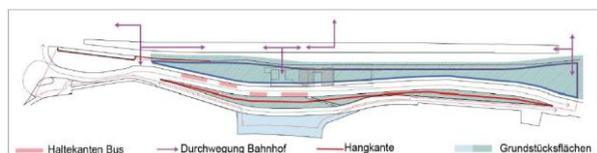


Schemaplan Perimeter (Quelle: Synthesebericht EBP Machbarkeitsstudie Bahnhofareal Herrliberg-Feldmeilen, 2017)

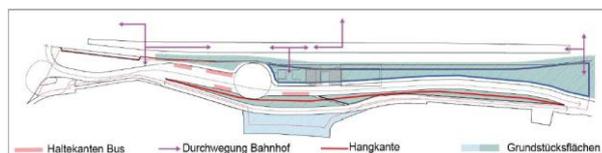
Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie 2016/2017

In der Machbarkeitsstudie wurde die grundsätzliche Bebaubarkeit des Areals geprüft und in Varianten nachgewiesen. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurde beschlossen, die Bestvariante (eine Synthese aus Variante 3 und 4) weiterzuführen.

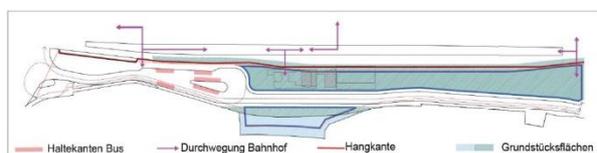
Bei jeder der vier Varianten wurde der Bushof anders angeordnet, mit unterschiedlich grossen Baubereichen für die Weiterentwicklung des Perimeters.



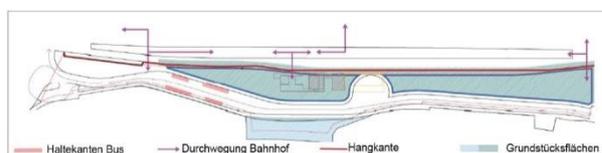
Variante 1



Variante 2



Variante 3



Variante 4

(Quelle: Synthesericht EBP Machbarkeitsstudie Bahnhofareal Herrliberg-Feldmeilen, 2017)

Die betrieblich wie auch wirtschaftlich **optimale Variante** ordnet den **Bushof** im westlichen Arealbereich an, so dass ein direkter, hindernisfreier Zugang zum Perron ermöglicht wird. Der Haltestellen-Bedarf wurde mit den VZO abgestimmt und auf vier bis sechs Buskanten mit Wendemöglichkeit festgelegt.

Eine Zusammenlegung der bestehenden oberen und unteren **General-Wille-Strasse** ist inhaltlich und organisatorisch vorstellbar. In der Bestvariante wird die General-Wille-Strasse doppelspurig auf ihrem heutigen, unteren Niveau geführt. Der Niveauunterschied zum Gleisfeld von etwa zwei Geschossen wird mithilfe einer Stützmauer entlang der Perronkante überwunden.

Städtebaulich schafft die Bestvariante im Vergleich deutlich mehr Spielraum für qualitätsvolle und wirtschaftliche Bebauungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf dem Perimeter, **architektonisch** bietet sie aufgrund des Zuschnitts der bebaubaren Bereiche Voraussetzungen für verschiedene Typologien. Eine grössere Tiefe der Baubereiche führt zu grösserer Gestaltungsfreiheit bei den Grundrissen. So kann optimal auf die anspruchsvollen Rahmenbedingungen (Topografie, Lärm) reagiert werden.

Auch für die **Aussenraumgestaltung** bietet diese Variante ebenfalls gute Voraussetzungen: Die direktere Strassenführung gliedert den Aussenraum in zwei Teile – den Bahnhofplatz nördlich und den «Platz zum See» südlich der neu geführten Strasse.

Mit einem Studienauftrag zum Richtprojekt

Im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens sollen die komplexen Fragestellungen bezüglich des Areals weiter geklärt werden. Das Ziel des Studienauftrages ist ein städtebauliches und verkehrsplanerisches Gesamtkonzept, das als Grundlage und Richtprojekt für den vorgesehenen Gestaltungsplan dient. Das Verfahren wird vom Planungsbüro Metron Raumentwicklung AG aus Brugg begleitet.

Vier Fachdisziplinen für komplexe Aufgabenstellung

Neben den umfangreichen technischen Rahmenbedingungen, die es auf dem Perimeter zu berücksichtigen gilt, stehen die qualitativen Aspekte von Städtebau, Architektur und Freiraumgestaltung im Zentrum der Projektentwicklung. Bei der Neuordnung der General-Wille-Strasse und dem Bushof sind Experten der Verkehrsplanung gefragt. Bis Ende Mai 2020 werden drei bis fünf interdisziplinäre Projektteams mit entsprechenden Referenzen für die Bearbeitung gesucht.

Wer entscheidet? Das Beurteilungsgremium

Die Projektvorschläge werden von einem qualifizierten Beurteilungsgremium diskutiert und bewertet. Das Gremium setzt sich aus insgesamt acht Sach- und Fachmitgliedern zusammen: Sachmitglieder sind je zwei Vertreter der Auftraggeberinnen Gemeinde Meilen und SBB, Fachmitglieder sind eine Vertreterin des Baukollegiums Meilen sowie je eine Fachperson der Bereiche Architektur/Städtebau, Freiraum und Verkehr. Am Ende des Verfahrens soll ein Projekt zur Umsetzung empfohlen werden.

Wie geht es weiter?

Nach erfolgter Präqualifikation werden die Planungsteams die Aufgabe ab etwa Juni 2020 bearbeiten. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Projektstudienauftrages der Öffentlichkeit vorgestellt.