

Studienauftrag Bahnhof Herliberg-Feldmeilen

Schlussbericht

SBB Immobilien
Gemeinde Meilen

17. März 2021



Impressum

Auftraggeberschaft

SBB Immobilien Development
Anlageobjekte Entwicklung Central
Vulkanplatz 11
8048 Zürich

Gemeinde Meilen
Dorfstrasse 100
8706 Meilen

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg

Modellfotografie

René Röheli
Bruggerstrasse 37
5400 Baden

Titelbild: Visualisierung ARGE Hosoya Schaefer Architects AG / gus wüstemann AG

Inhalt

Einleitung	4
Verfahren	5
Aufgabenstellung	8
Beurteilung und Empfehlung	14
Projekte	19
ARGE Hosoya Schaefer Architects AG gus wüstemann architects AG S2L Landschaftsarchitekten BSLA, SIA Transitec Beratende Ingenieure AG	20
Bachelard Wagner Architekten AG pg landschaften GmbH Rudolf Keller & Partner AG	28
Burkard Meyer Architekten BSA Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt Weber + Brönnimann Bauingenieure	36
Ernst Niklaus Fausch Partner AG Raymond Vogel Landschaften AG Kontextplan AG	44
Joos & Mathys Architekten AG bbz bern gmbh Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung	52
Genehmigung	60

Einleitung

Die SBB sowie die Gemeinden Meilen und Herrliberg beabsichtigten 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. In einer Machbarkeitsstudie wurde im Jahr 2016/2017 die grundsätzliche Bebaubarkeit des Areals «Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen» geprüft und in Varianten nachgewiesen. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurde beschlossen, die Bestvariante weiterzuführen.

Im Rahmen eines gemeinsamen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konkurrenzverfahrens in Form eines Studienauftrags wurden die komplexen Fragestellungen bezüglich des Areals weiter geklärt. Im Studienauftrag sollte aufgezeigt werden, wie und in welchem Mass eine Verdichtung des Gebietes städtebaulich verträglich umgesetzt werden kann. Dabei sollten die Rahmenbedingungen und Vorgaben für die Entwicklung des Gebiets «Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen», unter Berücksichtigung der öffentlich-rechtlichen Themen (Strassenführung, Aussenraum, Bushof, Baurecht), weiter geklärt werden. Die qualitative Aufwertung des Freiraums, insbesondere in Bezug auf das Strassenprojekt und die Neugestaltung des Bushofs als intermodale Drehscheibe, bildete ein wichtiges Anliegen. Die städtebaulich geschickte Einfügung der Neubebauung an Hanglage innerhalb des Areals – im Spannungsfeld zwischen bestehenden Bahninfrastrukturen und Seesicht – stellte ebenfalls eine spezielle Herausforderung dar.

Das Ziel des Studienauftrags war ein städtebauliches und verkehrsplanerisches Gesamtkonzept, das als Grundlage und Richtprojekt für den vorgesehenen privaten Gestaltungsplan, die Projektentwicklung der Hochbauten und die Neugestaltung des Strassenraums und dem Bushof mit den angrenzenden öffentlichen Räumen dient. Im Rahmen der inhaltlichen Erarbeitung des Studienauftrags waren folgende Nachweise zu erbringen:

- ein städtebauliches Konzept über den Gesamtperimeter als Richtprojekt für den privaten Gestaltungsplan;
- eine Projektstudie des Bushofs mit optimaler Anbindung an die Bahn;
- ein Freiraumkonzept mit der Aufwertung des öffentlichen Raums;
- eine gute Zugänglichkeit zur Bahn für den Fuss- und Veloverkehr;
- eine Projektstudie von Wohnbauten mit gewerblicher bzw. bauzonenkonformer EG-Nutzung;
- Einbezug des Grundstücks der Gemeinde ins Gesamtkonzept.



Luftbild: Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen.
Quelle: GIS Kt. Zürich

Verfahren

Auftraggeberinnen

Der Studienauftrag wurde durch die Schweizerische Bundesbahnen SBB AG sowie die Gemeinden Meilen und Herrliberg veranstaltet.

Verfahrensart und Ablauf

Die Auftraggeberinnen veranstalteten einen Studienauftrag mit Folgeauftrag, mit einer vorgeschalteten Präqualifikation zur Erlangung eines Projektvorschlags für das Areal Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Gleichzeitig wurde das geeignetste und kompetenteste Planungsteam gesucht. Die Auswahl der 5 am Studienauftrag teilnehmenden Planungsteams erfolgte anhand qualifikations- und referenzorientierter Kriterien. Der Dialog des Studienauftrags beinhaltete eine Startveranstaltung, eine Zwischenbesprechung und eine Schlusspräsentation.

Das Vergabeverfahren unterlag den kantonalen Bestimmungen gemäss Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) vom 1. Januar 2010 und der Submissionsverordnung (SVO) vom 23.7.2003.

Beurteilungsgremium und Experten

Für die Begleitung und Beurteilung der Präqualifikation sowie des Studienauftrags setzten die Auftraggeberinnen das folgende Beurteilungsgremium ein:

Fachmitglieder (stimmberechtigt)

- Lisa Ehrensperger, Frei & Ehrensperger Architekten (Vorsitz), Vertretung Baukollegium Meilen
- Simon Kretz, Salewski & Kretz Architekten, Fachexperte Städtebau/Architektur
- Monika Schenk, Hager Partner AG, Fachexpertin Freiraum
- Alexandra Wicki, stadtraumverkehr, Fachexpertin Verkehr

Sachmitglieder (stimmberechtigt)

- Heini Bossert, Gemeinde Meilen, Gemeinderat Hochbau
- Peter Jenny, Gemeinde Meilen, Gemeinderat Tiefbau
- Markus Siemienik, SBB Immobilien Development, Leiter Anlageobjekte Ost
- Andreas Steiger, SBB Immobilien Development, Leiter Anlageobjekte Entwicklung

Experten (ohne Stimmrecht)

- Corinne Aebischer, SBB Immobilien Development Anlageobjekte Entwicklung
- Thomas Buchmüller, Leiter Tiefbauabteilung Gemeinde Meilen
- Ekaterina Nozhova, Denkmalpflegerin SBB
- Daniel Gafner, SBB Infrastruktur
- Thomas Dinkel, Gemeinderat Gemeinde Herrliberg
- Phuntsok Chokchampa, Leiter Tiefbau/Werke, Gemeinde Herrliberg
- Christoph Müller, Verkehrsplaner bei der VZO
- Lukas Fischer, Metron Verkehrsplanung AG
- Daniel Gerber, Metron Architektur AG, Kostenplanung

Verfahrensbegleitung

Die fachliche Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens sowie die Durchführung der Vorprüfung, erfolgte durch die Metron Raumentwicklung AG Brugg, Massimiliano Di Leone, Rebekka Huber und Gabi Eisenreich.

Teilnahmeberechtigung

Für die Teilnahme am Präqualifikationsverfahren mussten die ausgewählten Planerteams zwingend aus den Bereichen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur / Freiraumgestaltung und Verkehrsplanung bestehen. Die Federführung innerhalb der genannten Disziplinen konnte durch jedes Team selbst definiert werden. Weitere Spezialisten konnten nach Vorschlag der Teilnehmenden und mit Genehmigung der Auftraggeberinnen zusätzlich beigezogen werden. Doppel- und Mehrfachteilnahmen von einzelnen Teammitgliedern der genannten Disziplinen waren nicht möglich.

Präqualifikation

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Planerteams für die Teilnahme am Studienauftrag bewerben. Sie hatten ihre gestalterische, personelle und organisatorische Leistungsfähigkeit sowie ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten darzulegen. Im Präqualifikationsverfahren wählte das Beurteilungsgremium aus den 23 eingegangenen Bewerbungen 5 Planerteams aus, welche zur Teilnahme am anschliessenden Studienauftrag eingeladen wurden.

Teilnehmende Teams

Team A

Architektur/Städtebau:	ARGE Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich gus wüstemann architects AG, Zürich
Landschaftsarchitektur:	S2L Landschaftsarchitekten BSLA, SIA, Zürich
Verkehrsplanung:	Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern

Team B

Architektur/Städtebau:	Bachelard Wagner Architekten AG, Basel
Landschaftsarchitektur:	pg landschaften GmbH, Sissach
Verkehrsplanung:	Rudolf Keller & Partner AG, Muttenz

Team C

Architektur/Städtebau:	Burkard Meyer Architekten BSA, Baden
Landschaftsarchitektur:	Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt, Bern
Verkehrsplanung:	Weber + Brönnimann Bauingenieure, Bern

Team D

Architektur/Städtebau:	Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur:	Raymond Vogel Landschaften AG, Zürich
Verkehrsplanung:	Kontextplan AG, Bern

Team E

Architektur/Städtebau:	Joos & Mathys Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur:	bbz bern gmbh, Bern
Verkehrsplanung:	Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel

Entschädigung

Für die auftrags- und fristgerechte Ablieferung der vollständigen und beurteilbaren Beiträge zum Studienauftrag wurde pro teilnehmendes Team eine feste Entschädigung von 45 000.- CHF (exkl. MwSt.) entrichtet.

Weiterbearbeitung

Die Auftraggeberinnen beabsichtigen, entsprechend dem Resultat der Beurteilung und der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums, das Planungsteam des zur Ausführung empfohlenen Projekts mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Die Weiterbearbeitung beinhaltet die zwei folgenden Teilprojekte:

1. die Hochbauten mit entsprechender Umgebungsgestaltung im Auftrag der SBB;
2. den Bushof mit dem Strassenprojekt und der entsprechenden Freiraumgestaltung im Auftrag der Gemeinde Meilen.

Die SBB beabsichtigt nach dem Studienauftrag die Erarbeitung des Projekts über sämtliche Leistungsphasen (Vorprojekt, Bauprojekt und Errichtung) voraussichtlich als Generalplanermandat in Auftrag zu geben. Die Beauftragung eines Siegerteams bezieht sich auf das Planungsteam bestehend aus den Planern für die Bereiche Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur / Freiraumgestaltung und Verkehrsplanung.

Die Gemeinde Meilen ist die Auftraggeberin für den Bushof mit der dazugehörigen Freiraumgestaltung sowie des Strassenprojekts. Die Auftraggeberin beabsichtigt nach dem Studienauftrag die Erarbeitung des Projekts mindestens über die SIA-Leistungsphasen 31 Vorprojekt, 32 Bauprojekt, 33 Baubewilligungsverfahren an das Planer – oder Generalplanersteam, gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums, zu vergeben.

Termine

Präqualifikation

Publikation Präqualifikation	9. April 2020
Eingabefrist Präqualifikation	29. Mai 2020
Beurteilung Präqualifikation	19. Juni 2020

Studienauftrag

Abgabe der Unterlagen	9. Juli 2020
Zwischenpräsentation	28. September 2020
Schlussabgabe Pläne	14. Januar 2021
Schlussabgabe Gipsmodell	21. Januar 2021
Schlusspräsentation und Jurierung	10. und 12. Februar 2021

Aufgabenstellung

Perimeter und Kontext

Der Bearbeitungsperimeter umschliesst das heutige Bahnhofsgelände und beinhaltet die Parzellen der SBB (Teilbereich von Kat. Nr. 9165, 9361) inklusive unterer und oberer General-Wille-Strasse (Kat. Nr. 9092, 9164, 11935, 12174) sowie die Gemeindeparzellen Kat. Nr. 9163 und 6407.

Im Rahmen des Studienauftrags waren die Teams aufgefordert, ihre Konzepte auf die nachbarschaftliche Umgebung hin abzustimmen, insbesondere bei der Höhenentwicklung der Volumen.

Im Folgenden sind die Eigentumsverhältnisse über die einzelnen Grundstücke dargestellt:



Situationsplan mit Eigentumsverhältnissen

Die Entwicklung «Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen» beinhaltet folgende Teilthemen:

Legende

- Bearbeitungsperimeter
- Parzellen Gemeinde Meilen (6407, 9092, 9163, 9164, 12526, 12174) Total 5'189m²
- Parzellen SBB (9165, 12476) Total 6'552m²

Total Bearbeitungsperimeter 11'741m²

- Die Entwicklung von Neubauten mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzepts mit Identifikationspotenzial, einer klaren Volumensprache und als Kontextbildung zur gebauten Umgebung und die Einbettung des bestehenden Güterschuppens in das Gesamtkonzept.
- Die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und die Verbesserung des Bahnzugangs mit der entsprechenden Infrastruktur und den entsprechenden Nebennutzungen.
- Die Projektierung eines neuen Bushofs inkl. Wendemöglichkeiten, welcher den separat definierten Anforderungen entspricht.

- Die Zusammenlegung der bestehenden oberen und unteren General-Wille-Strasse sowie die Gestaltung der neuen Strasse zur verbesserten Entflechtung der Verkehrsströme und Umsteigezeiten Bus-Bahn sowie der Bebaubarkeit oder Nutzbarkeit des übrigen Areals.
- Die Einbettung der Infrastrukturanlagen und Neubauten in ein gesamtheitliches Freiraumkonzept mit hoher Funktionalität und Aufenthaltsqualität.
- Die Erreichung einer hohen Wirtschaftlichkeit sowohl bei den Neubauten als auch bei den Infrastrukturanlagen.

Städtebau

Das städtebauliche Gesamtkonzept sollte eine hohe räumliche Qualität mit einer klaren Volumensprache der Gebäude aufweisen. Die Gebäude sollten sich in ihrer Höhe und Kubatur in die städtebauliche Umgebung einfügen und attraktive Freiräume bilden. Nebst der Integration der Gebäude in die gebaute Umgebung spielte die eigene Ausstrahlung und somit die Identifikation für die zukünftigen Nutzer eine wesentliche Rolle.

Dichte und Höhenentwicklung

Gestützt auf den kantonalen Richtplan sollte die ortsbauliche Qualität um den Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen gestärkt und eine genügend hohe Dichte zugelassen werden. Die mögliche städtebauliche Dichte, respektive zulässige Ausnützung entspricht gemäss heutiger BZO einer Baumassenziffer von 3.2. Diese galt grundsätzlich als Referenz, kann jedoch im Rahmen des vorgesehenen Gestaltungsplanverfahrens abweichend definiert werden.

Güterschuppen

Der ca. 2013 sanierte Güterschuppen befindet sich im Inventar der Denkmalschutzobjekte überkommunaler Bedeutung, ist «regional» eingestuft und ist grundsätzlich zu erhalten. Es sollte aufgezeigt werden, wie der Güterschuppen in das städtebauliche Konzept eingebettet werden kann.

Aufnahmegebäude

Das heutige Aufnahmegebäude sollte mit Ausnahme des Bahntechnikraums rückgebaut werden. Ein Neubau sollte das Flächenpotenzial und die Lagequalität besser ausnützen. Gleichzeitig stellte das Aufnahmegebäude das «Gesicht» des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen dar. Entsprechend sollte der Neubau diesem Anspruch Rechnung tragen.

Bahntechnikraum

Im Rahmen des Studienauftrags sollte ein neues Bahntechnikgebäude mit einem Flächenbedarf von 150 m² geplant werden. Konnte mit einem freistehenden Bahntechnikgebäude keine städtebauliche befriedigende Lösung gefunden werden, war es in zweiter Priorität möglich, die Bahntechnik mit 150 m² in ein Gebäude zu integrieren. Dies konnte entweder über eine Erweiterung der bestehenden Flächen oder durch eine neue Fläche in einem der Neubauten erfolgen.

Nutzung und Flächenanforderungen

Die Neubauten waren mit Fokus auf Wohnnutzung zu entwickeln. Dienstleistungen bzw. Gewerbenutzungen sollten dort vorgesehen werden, wo Wohnen aus baurechtlichen oder topografischen Gründen nicht sinnvoll ist. Dieser Nutzungsmix führte zu einer Mischnutzung, die dem Anspruch an Verdichtung und Zentrumsbildung an gut erschlossenen Standorten entsprechen soll.

Wichtige Kriterien für die Beurteilung von Wohnungen waren Wohnatmosphäre, Möblierbarkeit und Belichtung. Folgender Wohnungsmix sollte angeboten werden:

	Anteil	Zielgrösse HNF
2.5-Zimmer Wohnungen	10 %	60 - 75m ²
3.5-Zimmer Wohnungen	60 %	80 - 95m ²
4.5-Zimmer Wohnungen	30 %	95 - 110m ²

Neues Aufnahmegebäude

In den Obergeschossen des neuen Aufnahmegebäudes wurden Wohnungen vorgesehen. Das Erdgeschoss – wo nicht bereits durch Bahntechnik belegt - sollte für publikumsorientierte Nutzungen, wie zum Beispiel ein Kiosk oder ein kleiner Convenience-Store, gestaltet werden. An geeigneter Lage, mit Aussicht auf den See sollte eine Gastronomienutzung mit ca. 200 m² und der Möglichkeit zur Aussenraumbestuhlung angeboten werden.

Nutzung Parzelle Nr. 6407

Die Parzelle 6407 befindet sich im Eigentum der Gemeinde und zählt als Baureserve. Dabei steht die Wohnnutzung im Vordergrund. Dienstleistungen bzw. Gewerbenutzungen sollten dort vorgesehen werden, wo Wohnen aus baurechtlichen oder topografischen Gründen nicht sinnvoll sind. Diese Mischnutzung sollte sich gut mit den, ebenfalls westlich liegenden Gebäuden, integrieren.

Eine Überbauung der Parzelle ist jedoch unter Berücksichtigung der Strassenbaulinie (Lärm Kantonsstrasse), des vorgesehenen Strassenprojekts und der Freiraumgestaltung beschränkt.

Mobilität

Die Optimierung des Bahnhofgebiets Herrliberg-Feldmeilen geschieht vor dem Hintergrund, dass Bahnhöfe sich künftig zu multimodalen Mobilitätshubs entwickeln. Als solcher vernetzt er verschiedene Mobilitätsträger umfassend und bietet attraktive Umsteigebeziehungen für eine Reisekette von Tür zu Tür. An Mobilitätshubs werden die verschiedenen Mobilitätsträger als ein System von Mobilitätsservices wahrgenommen, die individuell, einfach und flexibel miteinander kombiniert werden können. Die intermodale Wegkette kann so den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund (ÖV, Veloverkehr) erleichtern.

Bushof

Als integraler Bestandteil der Projektentwicklung sollten Bushalte- und Wendebereiche, im Zusammenhang mit den weiteren erschliessungstechnischen Massnahmen und der Neukonzeption der Strassenführung, studiert werden. Heute werden 4 Linien bis zum Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen geführt, 3 davon wenden. Innerhalb des Studienauftrags sollte ein Bushof mit mindestens 5 Haltekanten und 1 Reservekante geplant werden. 3 Haltekanten sollten für die von/nach Seite Herrliberg wendenden Standardbusse (Linien 972, 973, 974 und 921) vorgesehen werden, an mindestens zweien davon sollte ein unabhängiger Busbetrieb möglich sein. Zwei weitere Haltekanten sollten für Gelenkbusse vorgesehen werden. Eine Ausstiegshaltestelle Bahnhof Ost sollte weiterhin bestehen bleiben sowie eine möglichst minimale Distanz der Fuss- und Fahrwege zwischen Bahn und Bus.

Bahnzugang

Ein sicherer und ungehinderter Zugang zur Bahn sollte beidseitig der Bahnanlage dauernd gewährleistet werden und die Umsteigefunktionen sollten reibungslos aufrechterhalten werden. Die Nutzung und der Betrieb der kundenrelevanten Anlagen (Billettautomaten, Informationsbildschirme, etc.) sollten sichergestellt werden. Die Umsteigebeziehungen zum neuen Bushof galt es zu optimieren und aufwärtskompatibel auszugestalten. Die Lage der Personenunterführungen durfte nicht verändert werden.

Erschliessung und neue Strassenführung

Mit einer Zusammenlegung der bestehenden oberen und unteren General-Wille-Strasse wurden sowohl funktionale Mehrwerte wie die Entflechtung der Verkehrsströme oder verbesserte Umsteigezeiten Bus-Bahn als auch qualitative Mehrwerte, wie Aussenraum, Städtebau, Bebaubarkeit oder Nutzbarkeit angestrebt.

Die zukünftige Strasse sollte im Gegenverkehr für den Begegnungsfall Bus-Bus ausgelegt werden. Mischverkehr im Bahnhofsbereich war denkbar. Ein Trottoir sollte mindestens auf einer Strassenseite angeordnet werden. Die Erschliessung der Liegenschaften an der heutigen unteren General-Wille-Strasse war zu gewährleisten.

Parkierung MIV

Innerhalb des Perimeters sollten die geforderten öffentlichen Parkplätze (K+R, B+R und Carsharing) angeordnet werden. Zudem sollte eine ausreichende Anzahl an PKW- und Velo-Stellplätzen nach Vorgabe der BZO bestimmt und der Nutzung entsprechend platziert werden. Die Anzahl der nutzungsbedingten Parkplätze für PKW wurde mit einem Reduktionsfaktor von 70% berechnet (inkl. Bedarf für P+R).

Freiraum

Insgesamt sollte eine einheitliche Aussenraumgestaltung angestrebt werden, die auf die umgebende Situation reagiert. Die Gestaltung und Nutzung der Räume zwischen den Gebäuden sollte von Fassade zu Fassade entwickelt werden und musste der Nutzung der jeweils angrenzenden Bebauung entsprechen. Der Aussenraum sollte mit sinnvollen Dimensionen entwickelt werden, eine eigene räumliche Identität herstellen und einen Bezug zum See schaffen.

Im speziellen war der vordere Bereich entlang der General-Wille-Strasse einheitlich zu gestalten. Der Aussenraum sollte eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und mit den

verschiedenen Nutzungen agieren. Auf einen sparsamen Einsatz versiegelter Flächen und auf eine vielfältige Bepflanzung sollte auch in dieser verkehrstechnisch geprägten Situation geachtet werden. Massnahmen zum ökologischen Ausgleich waren zu berücksichtigen.

Der Aussenraum sollte vielfältig nutzbar sein und sich durch attraktive Übergänge zwischen öffentlichen und halböffentlichen Räumen auszeichnen. Dem Bezug und dem Zugang zur Personenunterführung (Zugang zur S-Bahn, kantonaler Wanderweg und Verbindung Herrliberg Schiffstation mit Herrliberg-Unterdorf) war in der Aussenraumgestaltung besondere Beachtung zu schenken, respektive war der Bezug zu stärken und zu verbessern.

Nachhaltigkeit

SBB Immobilien entwickelt sämtliche Neubauten mit einem Investitionsvolumen grösser als CHF 5 Mio. nach dem SGNI Standard (Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft). Für die Entwicklung der Hochbauten wird SGNI Silber ohne eine Zertifizierung angestrebt. Für den städtebaulichen Studienauftrag waren somit folgende Aspekte zu beachten:

- Optimierung des Flächenverbrauchs (Versiegelung)
- Nutzungsflexibilität / Umnutzungsfähigkeit der Gebäude
- Qualität des gebäudebezogenen Aussenraums
- Umgang mit Sicherheit und Störfallrisiken
- Flächeneffizienz

Immobilien der Gemeinde Meilen haben MINERGIE-A oder P-Standard mit ordentlicher Zertifizierung sowie die ECO-Anforderung. Alternativ sind Neubauten kompatibel mit dem SIA-Effizienzpfad Energie (SIA Merkblatt 2040) sowie mindestens 20% des Strombedarfs werden im, am oder auf dem Gebäude produziert.

Massnahmen für energieeffiziente Neu- und Umbauten, Strom und Wärme aus erneuerbarer Energie, Ökostrom und weitere sind im Studienauftrag phasengerecht mit zu berücksichtigen. Innerhalb des Bahnhofgebiets besteht heute noch kein Wärmenetz aus erneuerbaren Energien.

Wirtschaftlichkeit

Es wurden Entwürfe erwartet, die sowohl aufgrund ihrer städtebaulichen Setzung als auch aufgrund der Dimensionierung, Ausnutzung und Nutzung der einzelnen Gebäude und Flächen eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen. Die Projekte wurden hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Vorprüfung geprüft.

Bei der Planung der Neubauten sollte eine hohe Wirtschaftlichkeit angestrebt werden. Dabei waren folgende Punkte wesentlich:

- gute Ausnutzung bei gleichzeitig hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität;
 - optimierte Flächeneffizienz der Gebäude, d.h. Verhältnis Hauptnutzfläche (HNF) zu Geschossfläche (GF) oberirdisch: 0.75;
 - Optimierte Flächeneffizienz des Regelgeschosses, d.h. Verhältnis Hauptnutzfläche (HNF) zu Geschossfläche (GF) oberirdisch: 0.8
 - Optimale Kompaktheit, d.h. möglichst niedriger Wert für das Verhältnis Gebäudehülle (HUF) zu Geschossfläche (GF).
-

- Einfache Gebäudestruktur mit nachhaltiger Konstruktionsweise und Materialisierung.
- Langfristige, kostengünstige und nachhaltige Bewirtschaftung der Bauten.

Auch der Bushof und die neue Strasse sollten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit geplant werden. Von den Teams wurde eine Grobkostenschätzung zu ihrer Infrastrukturplanung erwartet.

Beurteilung und Empfehlung

Ablauf Zwischenbesprechung

Am 28. September 2020 fand die Vorstellung der Zwischenstände der fünf zum Studienauftrag eingeladenen Teams statt. Die Projekte wurden hinsichtlich der baurechtlichen Vorgaben im Programm vorgeprüft. Das Beurteilungsgremium nahm am Tag der Zwischenpräsentation, während der Präsentation, der Fragerunde und der anschließenden Diskussion eine Einschätzung der Potenziale und Risiken vor. Das Beurteilungsgremium mit Stimmrecht war vollzählig anwesend und beschlussfähig. Die Entwürfe wurden dem Beurteilungsgremium separat durch die einzelnen Teams präsentiert und im Anschluss in einer Projektkritik besprochen. Dabei wurden Fragen des Beurteilungsgremiums beantwortet und die Teams konnten ihrerseits Fragen stellen. Anschliessend fand unter Abwesenheit der Teams eine ausführliche Besprechung aller Projekte statt. Allgemeine und individuelle Hinweise für die Weiterbearbeitung wurden den Teams schriftlich innerhalb von zwei Wochen zugestellt. Durch die unterschiedlichen Projektbeiträge konnte sich das Beurteilungsgremium einen Überblick über das breite Spektrum der Konzepte verschaffen. Die Erwartungen an die zukünftige Entwicklung des Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen konnte geschärft und präzisiert werden. Die Anforderungen an den Bushof und die neue Wohnüberbauung wurden spezifischer benannt und die Rahmenbedingungen geklärt. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus der Zwischenbesprechung hat das Beurteilungsgremium die allgemeinen Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert und zusammen mit den einzeln zugestellten projektspezifischen Empfehlungen allen Teams zur Weiterbearbeitung mitgeteilt. In den allgemeinen Empfehlungen wurden die baurechtlichen Rahmenbedingungen vertieft erläutert. Zudem wurde auf die besondere Bedeutung des Denkmalschutzes beim Güterschuppen hingewiesen und dessen Erhalt in den Vordergrund gestellt. Eine Präzisierung der Anforderungen des Bushofs und der Parkieranlagen waren ebenso Bestandteil der Empfehlungen, wie auch die Erläuterungen zur Bedeutung der Zentrumszone mit ihrem Anteil an publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss.

Schlussabgabe und Vorprüfung

Sämtliche eingereichte Projekte wurden einer formellen und inhaltlichen Vorprüfung unterzogen. Die Vorprüfung erfolgte vom 18. Januar bis zum 8. Februar 2021 unter der Federführung der Metron Raumentwicklung AG. Die Resultate der Vorprüfung wurden dem Beurteilungsgremium in Form des Vorprüfungsberichts am Tag der Schlussbesprechung zur Verfügung gestellt. Ebenso haben alle Experten ihre Vorprüfungsresultate dem Beurteilungsgremium mündlich erläutert.

Formelle Vorprüfung und Zulassung zur Beurteilung

Aufgrund der formellen Vorprüfung hat das Beurteilungsgremium entschieden, alle fünf Planungsteams zur Beurteilung zuzulassen.

Materielle Vorprüfung

Die Projekte wurden im Hinblick auf die im Programm sowie in der Fragenbeantwortung und Zwischenbesprechung formulierten Rahmenbedingungen und Anforderungen geprüft: Einhaltung von Perimeter und bau- und planungsrechtlichen Bestimmungen, Vorgaben zu Nutzungen und Flächenanforderungen und deren räumlichen Abhängigkeiten, Erschliessungs- und Parkierungsvorgaben, Erstellungskosten und Wirtschaft-

lichkeit. Die Prüfung der spezifischen Anforderungen der SBB Infrastruktur, des Lärms und des Bushofs erfolgte durch die jeweiligen Experten. Die projektspezifischen Abweichungen gegenüber den Vorgaben wurden im Vorprüfungsbericht aufgezeigt und durch die Metron Raumentwicklung AG und die Experten am zweiten Beurteilungstag vorgestellt.

Schlussbesprechung

Am 10. und 12. Februar 2021 fand die Schlussbesprechung mit den Projektpräsentationen statt. Aufgrund der Situation mit Covid-19 musste auf ein vollständig physisches Zusammentreffen verzichtet werden und die Schlussbesprechung wurde teils digital und teils digital/physisch abgehalten. Der erste Beurteilungstag wurde digital durchgeführt. Der zweite Beurteilungstag wurde für die stimmberechtigten Fach- und Sachmitglieder physisch abgehalten und die nicht stimmberechtigten Experten wurden digital zugeschaltet. Die Fach- und Sachmitglieder waren während der zwei Beurteilungstage vollzählig digital präsent oder physisch anwesend und das Beurteilungsgremium damit beschlussfähig.

Präsentationen

Alle Teams stellten einzeln ihre Projekte dem Beurteilungsgremium digital vor. Alle Teams präsentierten sich mit ihren drei Teammitgliedern aus den Bereichen Architektur, Landschaft und Verkehrsplanung. Das Beurteilungsgremium hatte die Möglichkeit, nach der Präsentation dem Team Verständnisfragen zu stellen. Die Arbeiten wurden vom Beurteilungsgremium gewürdigt und verdankt.

Beurteilung

Am ersten Beurteilungstag diskutierte das Beurteilungsgremium alle fünf Projekte aufgrund der Erkenntnisse der Präsentationen und Planunterlagen der Schlussabgabe in einer ersten Gesamtbetrachtung. Die Stärken und Potenziale aber auch die Schwächen und Risiken von jedem Projekt wurden im Austausch mit den Fachexperten herausgearbeitet und verglichen. Aufgrund dieser Diskussion wurden für den zweiten Jurierungstag einzelne Themen durch die Verfahrensbegleitung noch einmal genauer überprüft und aufbereitet und die Projektbeschriebe durch die Fachmitglieder im Entwurf vorbereitet.

Am zweiten Jurierungstag wurden die Vorprüfungsergebnisse vorgestellt. Im Rahmen eines Informationsrundgangs wurden die Entwürfe der Projektbeschriebe vorgestellt und durch das Gremium ergänzt.

Alle Projekte wurden vertieft hinsichtlich ihrer städtebaulichen Gesamtwirkung, ihrer spezifischen Aussenräume für die Bewohner und Passanten und ihrer Qualitäten im öffentlichen Raum besprochen. Die Betriebsqualitäten des Bushofs und des Aufnahmegebäudes mit den Bahnzugängen wurden verglichen. Im Laufe der Diskussion zeigte sich, dass vier Projekte hinsichtlich der oben genannten Anforderungen zwar interessante, aber in einzelnen Bereichen auch kritische Konzepte aufwiesen.

Das Projekt des Teams ARGE Hosoya Schaefer Architects AG und gus wüstemann architects AG / S2L Landschaftsarchitekten / Transitec Beratende Ingenieure AG konnte schliesslich als Gesamtkonzept am besten überzeugen. Die Themen der publikumsorientierten Erdgeschossnutzung, des öffentlichen Raums mit verschiedenen Aufenthaltsmöglichkeiten, aber auch die Einbindung des denkmalgeschützten Güterschuppens sowie die Etappierung beider Teilprojekte wurden auf eine vielversprechende Art gelöst.

Die Wohnqualität in den Hochbauten erfüllt die an den Standort gestellten Erwartungen. Das Projekt überzeugte als Ganzes sowohl die Sachmitglieder der SBB sowie der Gemeinden Meilen und Herrliberg, wie auch die Fachmitglieder der unterschiedlichen Disziplinen. Ebenso vermochte es die Experten aus dem Bereich Denkmalpflege, Bushof und Bahntechnik zu überzeugen.

Entscheid und Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig das Projekt des Teams ARGE Hosoya Schaefer Architects AG und gus wüstemann architects AG / S2L Landschaftsarchitekten / Transitec Beratende Ingenieure AG zur Weiterbearbeitung und zur Ausführung zu empfehlen. Es weist die höchste Qualität sowohl im städtebaulichen Gesamtkonzept als auch hinsichtlich Funktionalität und Nutzungskonzept aus. Die Auftraggeberschaft, die Gemeinden Meilen und Herrliberg sowie die SBB, versprechen sich mit dem Projekt und den Planungspartnern eine erfolgreiche Realisierung des neuen Areals Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen.

Für die Weiterbearbeitung wurden folgende Empfehlungen formuliert:

Wohnbauten entlang General Wille Strasse

- Die östlichen Wohnbauten gegenüber der ehemaligen Fabrik Kaffee HAG sind zu überarbeiten, so dass sie über gleich hohe Qualitäten verfügen wie die angrenzenden Patriebauten. Dabei ist die städtebauliche Setzung mit den Aussenräumen und der Geschossigkeit zu überprüfen.
- Der Ausdruck der Wohnbauten auf der Hangseite ist zu bearbeiten. Es ist eine der sorgfältig gestalteten Seeseite gleichwertige Qualität anzustreben.
- Die Möglichkeiten einer späteren Umnutzung der Einstellhalle für eine publikumsorientierte oder gewerbliche Nutzung sind weiterhin mit zu denken.
- Die Attraktivität der Personenunterführung Ost ist zu steigern.
- Die Adaptierbarkeit des Mezzanins als Wohngeschoss in den Bauten entlang der General-Wille-Strasse soll weiterverfolgt werden. Das Potenzial der Nutzungsflexibilität in den doppelgeschossigen Räumlichkeiten ist zu untersuchen und weiter zu entwickeln.

Aufnahmegebäude

- Die stärkere Öffnung und Ausrichtung der beiden Schmalfassaden sowohl zum Bushof wie zur östlich weiterführenden Bebauung ist zu prüfen. Dies gilt für alle Geschosse.
- Das Potenzial des Erdgeschosses für eine stärkere Integration von publikumswirksamer Nutzung ist auszuschöpfen.
- Dabei ist auch die Attraktivität der Seitenfassaden zu erhöhen.
- Die Funktionalität des Bahntechnikgebäudes mit den drei Nutzungen auf drei Geschossen ist zu überprüfen. Die hohen gestalterischen Qualitäten der übrigen Bauten sollen auch hier als Referenz gelten.
- Bei der Bepflanzung ist auf eine vielseitige, standortgerechte, klimaresiliente und ökologischwertvolle Artenwahl zu achten.

Bushof

- Die Bushalteanten sind flexibel befahrbar zu gestalten.
 - Die Engpässe sind zu überprüfen und zu beheben (v.a. mangelnder Querschnitt, Höhe der Gelenkbuskante auf der Seeseite, 6.0 m Fahrbahnbreite im geraden Abschnitt).
-

Allgemeine Erkenntnisse (Empfehlungen für den Gestaltungsplan)

- Es zeigte sich, dass jedes Planungsteam einen in sich kohärenten Projektvorschlag präsentierte. Die drei Disziplinen Architektur/Freiraum/Verkehr sind dabei nicht zu trennen und auch nicht auswechselbar. Das Beurteilungsgremium schätzt dieses gelungene Zusammenspiel für eine erfolgreiche Umsetzung als zentral ein.
- Keines der Teams konnte die geforderte Anzahl Parkplätze nachweisen. Aus städtebaulichen/architektonischen Gründen wird der Normbedarf von 75% als zu hoch beurteilt. Im Rahmen des Gestaltungsplans ist der Anteil mit einem geeigneten Mobilitätskonzept zu reduzieren.
- Die Begrünung der Stützmauer beim Bushof ist festzulegen, zudem ist auf eine sorgfältige Gestaltung zu achten.
- Dachaufbauten auf dem Attikageschoss sollen ermöglicht werden und in den Sonderbauvorschriften reglementiert werden.
- Die Qualitäten einer freien Seeterrasse ohne feste Bauten werden hoch gewichtet. Temporäre Installationen (wie z.B. Marroni- und Glacéstand) sollen ermöglicht werden.

Zudem sind im Rahmen der Weiterbearbeitung des Richtprojekts bzw. des künftigen Gestaltungsplans, neben dem geschützten Güterschuppen, die wichtigen Zeitzeugen des Areals Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen zu berücksichtigen. Diese stehen in direktem Bezug mit der Geschichte des Bahnhofareals und mit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn 1894. Sie sind ein wichtiges Anliegen der Gemeinde Herrliberg und von allgemeinem Interesse. Folgende Objekte sind für die Freiraumgestaltung zu beachten:

- Die Versetzung der Linde von 1894 neben dem Aufnahmegebäude ist zu prüfen.
- Das Denkmal von Leonhard Widmer und der dazugehörige Brunnen ist entweder am bestehenden Standort neben der Linde oder an einem neuen Standort vorzusehen (z. B. Seeterrasse).

Weiterer Prozess

Der vorliegende Schlussbericht mit der zugehörigen öffentlichen Ausstellung bildet den Abschluss des Verfahrens «Studienauftrag Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen». In einem nächsten Planungsschritt soll die zur Weiterbearbeitung empfohlene Projektstudie unter Federführung der SBB AG sowie der Gemeinden Meilen und Herrliberg weiterbearbeitet werden. Dabei sind die im Schlussbericht formulierten Empfehlungen aufzunehmen. Das daraus resultierende Richtprojekt bildet die Grundlage für die planungsrechtliche Umsetzung im Gestaltungsplan.

Würdigung und Dank

Die Auftraggeberinnen bedanken sich bei den Teilnehmenden für ihr grosses Engagement und die wertvollen Projektbeiträge.

Das Beurteilungsgremium begrüsst es sehr, dass sich die fünf Beiträge alle mit sehr unterschiedlichen Ansätzen dieser Aufgabe stellten. Es wurden 5 gute Teams ausgewählt, die verschiedene Beiträge bei dieser komplexen Aufgabe erarbeitet haben. Die eingereichten Projekte bieten eine Vielzahl an Lösungen zur Frage, wie das Gebiet um den Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen sich künftig als Standort weiterentwickeln kann und welche Qualitäten dabei städtebaulich entstehen. Die Teams haben sich damit auseinandergesetzt, wie sich das neue Aufnahmegebäude der SBB zusammen mit dem Bushof, dem Freiraum und den Wohnbauten gegen aussen präsentieren soll. Die von den Teams präsentierte Vielfalt an Lösungsvorschlägen ermöglicht eine vertiefte Diskussion über die Entwicklung des Areals Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Die Auftraggeberinnen und das Beurteilungsgremium würdigen die Tiefe und Sorgfalt der eingereichten Arbeiten.

Das Beurteilungsgremium freut sich, mit dem Projekt des Teams ARGE Hosoya Schaefer Architects AG und gus wüstemann architects AG / S2L Landschaftsarchitekten / Transitec Beratende Ingenieure AG ein hervorragendes Projekt empfehlen zu können, das sowohl aus städtebaulicher und architektonischer wie auch aus betrieblicher Sicht überzeugende Qualitäten aufweist.

Projekte

ARGE Hosoya Schaefer Architects AG gus wüstemann architects AG

S2L Landschaftsarchitekten BSLA, SIA

Transitec Beratende Ingenieure AG



Modellfoto

Seeterrasse – das Kennwort ist Programm und dieses wird konsequent umgesetzt. Die grüne Lücke beim Bahnhof Herrliberg – Feldmeilen mit Blick über den See wird zur eigentlichen Terrasse ausgebaut, die Charakteristik des einzigen Bahnhofs am rechten Seeufer mit Aussicht weiter gestärkt. Aufnahmegebäude, Güterschuppen und Wohnbauten reihen sich in volumetrisch abwechslungsreicher Folge entlang der Gleisanlagen auf, alle mit Anteil an der Seesicht. Die differenzierte Staffelung der Bauten erweist sich in mehrfacher Hinsicht als geschickte Strategie. Die volumetrische Gliederung schafft räumliche Durchlässigkeit für Durchblicke, Wegverbindungen und kühlende Winde. Die einzelnen Bauten können sehr spezifisch auf die anspruchsvolle Topografie reagieren. Darüber hinaus wirkt die Überbauung als Ganzes nicht monolithisch und unterstützt damit die massstäblich gute Einordnung in den gebauten Kontext. Geschmälert wird der gute Eindruck im südöstlichen Bereich des Perimeters, die sogenannten Punktbauten und ihre Sockel wirken ungenau und wenig präzise.

Als höchstes Gebäude setzt das Aufnahmegebäude den markanten Auftakt zur neuen Bebauung. Die brückenartige Konstruktion, die das Erdgeschoss mit den darauf gestapelten Wohngeschossen überspannt, verleiht dem Gebäude einen prägnanten, seiner städtebaulichen Bedeutung angemessenen Ausdruck. Die Grundrissstruktur liesse eine stärkere Öffnung der beiden Schmalfassaden - zum Bushof ebenso wie zur restlichen Bebauung - zu; dies würde nicht als Schwächung des konzeptuellen Ansatzes empfunden, sondern, ganz im Gegenteil, als Stärkung. Die besondere Qualität, die die Bahnnutze-

Architektur / Städtebau

ARGE

Hosoya Schaefer
Architects AG, Zürich

Markus Schaefer
Ekaterina Nagibina-
François
Mélanie Jeannet
Steffen Hollstein
Juris Strangots

gus wüstemann
architects AG, Zürich

Gus Wüstemann
Bianca Kilian
Giorgio Fontana

Landschaftsarchitektur

S2L

Landschaftsarchitekten
BSLA, SIA, Zürich

Daia Stutz
Jan Stadelmann
Aicha Halder
Mira Meyer

Verkehrsplanung

Transitec Beratende
Ingenieure AG, Bern

Urs Gloor
Eva Vontobel
Aline Renard

Weitere Teammitglieder

Dr. Lüchinger+Meyer
Bauingenieure AG,
Zürich

Daniel Meyer

AFRY Schweiz AG

Filippo Bolognese
Images
Iurii Goncharenko
Images

rInnen bei der Ankunft mit dem Weitblick über den See geniessen, wird – in kleinerem Mass - gespiegelt mit dem Durchblick zur Gleisebene auf der grünen Hangseite. Dabei wird das Potenzial des grösstenteils frei bespielbaren Erdgeschosses für eine attraktive Bahnnutzung noch zu wenig ausgeschöpft.

Der Güterschuppen behält seine Lage und seinen Bezug zur Gleisebene. Mit dem Absenken resp. dem Zusammenführen der beiden Stränge der General-Wille-Strasse auf das Niveau der unteren Ebene und dem Freilegen des Untergeschosses als baulichen Sockel erhält er neu eine eigenständige Adresse an der Strasse. Die vorgeschlagene Gastronutzung ermöglicht Synergien mit dem bereits etablierten Kulturbetrieb und trägt zur Belebung des neuen Bahnhofgebiets bei. Der Güterschuppen wird so ganz selbstverständlich transformiert und integriert, mit seiner historischen Bausubstanz zum identitätsstiftenden Herzstück der neuen Bebauung, erzählt er seine Geschichte weiter.

Die differenzierte Thematisierung des Sockels findet sich auch bei den weiter südöstlich anschliessenden Wohnbauten, den Patiohäusern im schmaleren Grundstücksbereich und den Punktbauten, wo das Grundstück breiter wird. Beiden Typologien gemeinsam ist, dass die Bauten direkt auf und an der Strasse stehen, mit entsprechend guter, bei den Patiohäusern über angemessene dimensionierte Gebäuderücksprünge, sehr schöner Adressbildung, die sowohl der Nutzung wie der Zentrumslage sehr gut entspricht. Die differenzierte Ausbildung der beiden Geschosse zwischen Strassen- und Gleisebene lässt verschiedene Nutzungen zu. Die gewerblich-kommerzielle Nutzung, die aktuell bei den Patiohäusern vorgeschlagen wird – Bäckerei, Buchhandlung, Grafikatelier – unterstützt den Zentrumscharakter und ist ebenso gut vorstellbar wie, je nach Nachfrage, Atelierwohnungen. Die Einstellhalle bei den Punktbauten ist natürlich belichtet und könnte, in naher oder fernerer Zukunft, auch durch einen Gewerbebetrieb genutzt werden.

Das Wohnangebot ist, den unterschiedlichen Gebäudetypologien entsprechend, vielfältig. Auf die Lärmimmissionen von der Seestrasse wird, wo nötig, mit Loggien reagiert, über welche die betroffenen Zimmer seitlich belüftet werden. Bis auf die Punktbauten, die, wie bereits erwähnt, insgesamt noch zu wenig überzeugen, weisen alle Wohnbauten gut geschnittene Grundrisse mit unterschiedlich nutzbaren und attraktiven, privaten Aussenräumen aus. Die Gestaltung der Fassaden variiert je nach Typus und trägt damit wesentlich zum lebendigen, abwechslungsreichen Charakter der General-Wille-Strasse bei. Dagegen wirkt die Gleisseite fast etwas vernachlässigt. Eine gleichwertigere Bearbeitung, möglicherweise auch stärkere Gliederung, wäre durchaus wünschenswert. So unterschiedlich der architektonische Ausdruck, so einheitlich ist die konstruktive Haltung. Konsequenterweise wird auf eine hybride Bauweise gesetzt, mit Recyclingbeton, wo immer möglich, und Schweizer Holz. Der Verzicht auf eine weitere Oberflächenbearbeitung der rohen Materialien ist nicht bloss architektonische Absicht, die den konzeptuellen Ansatz stützt, sondern folgt durchaus auch wirtschaftlichen Überlegungen.

Der Entwurf setzt konsequent auf die Lage am See und auf Erdgeschossnutzungen und Adressen entlang der General-Wille-Strasse. Damit wird die Lagegunst des «einigen Bahnhofs auf der Strecke mit Weitsicht zum See» auch für die Freiräume gut genutzt. Mit unterschiedlichen Gebäuden, berankten Fassaden und Vorzonen wird die General-Wille Strasse in einem wohltuenden Massstab rhythmisiert und zu einem belebten und dörflich anmutenden Strassenraum.

Attraktives Herzstück bildet die öffentliche Seeterrasse mit Rundblick über See und Berge, ein vielseitig nutzbarer Freiraum mit Aufenthaltsqualität, der bei Bedarf auch als Festplatz oder Markt bespielt werden kann. Grosse, hochstämmige Bäume bieten Schatten und schaffen einen atmosphärisch dichten Ort. Ob die vorgeschlagene Baumart für

diesen Ort die Richtige ist, sollte nochmals überprüft werden. Topografisch tiefer liegt ein Spielplatz, der sehr wertvoll für die neuen Wohnungsangebote, aber auch für die Nachbarschaften ist.

Für die Öffentlichkeit resultiert insgesamt ein hoher Mehrwert im Freiraum.

Rund um die Neubauten werden mit viel Fantasie unterschiedlichste Grünräume vorgeschlagen, sei es mit Fassadenbegrünung, ausgestattete Eingangsnischen oder gemeinschaftlich genutzte Dachterrassen, welche an diesem Ort äusserst attraktiv für die dazugehörigen Wohnungen sind. Der Güterschuppen steht ebenso konsequent an der Strasse wie die anderen Gebäude und entwickelt eine starke Präsenz. Hingegen benötigen die beiden südöstlichen Gebäude und ihre Freiräume noch einer Präzisierung, ebenso ihr Sockel und dessen Anschluss an das nördlich angrenzende Gebäude.

Die Bushaltekanten sind auf den Bushof nördlich des Aufnahmegebäudes und dem Strassenraum davor bzw. vor dem Güterschuppen aufgeteilt. Bahnhof und Seeterrasse werden so zur Drehscheibe des Bushofs und tragen zur Belebung des Strassenraums Richtung Zentrum Feldmeilen und dem Güterschuppen bei. Die Auffindbarkeit der Haltekanten ist trotz der Aufteilung gegeben, da sie der Logik der Buslinien folgt; bei den südlichen Haltekanten sind die Buslinien Richtung Meilen angeordnet, bei den nördlichen Haltekanten die Linien Richtung Herrliberg. Die Zugänge zur Bahn sind im Strassenraum wenig ersichtlich und könnten prominenter ausgestaltet werden.

Der Strassenraum wird geprägt durch die unterschiedlichen Gebäudevolumen, Freiflächen und Erdgeschossnutzungen. Zudem ist die Adressierung konsequent auf die Strasse ausgerichtet. Der Strassenraum gliedert sich dadurch sehr gut in die bestehenden kleinräumigen Strukturen ein und unterstützt das Nebeneinander der Verkehrsarten ebenso wie ein angemessenes Verkehrsverhalten. Die Lage der öffentlichen Parkfelder für den motorisierten Verkehr und Veloverkehr ist schlüssig. Die Verknüpfung zwischen Bahntechnik, öffentlichen Parkfeldern und Veloparkierung führt jedoch zu Nachteilen bei der Nutzung der Veloparkierung. Die Zufahrt zur privaten Einstellhalle nützt die Strassentopographie geschickt aus und ist sehr gut gelöst.

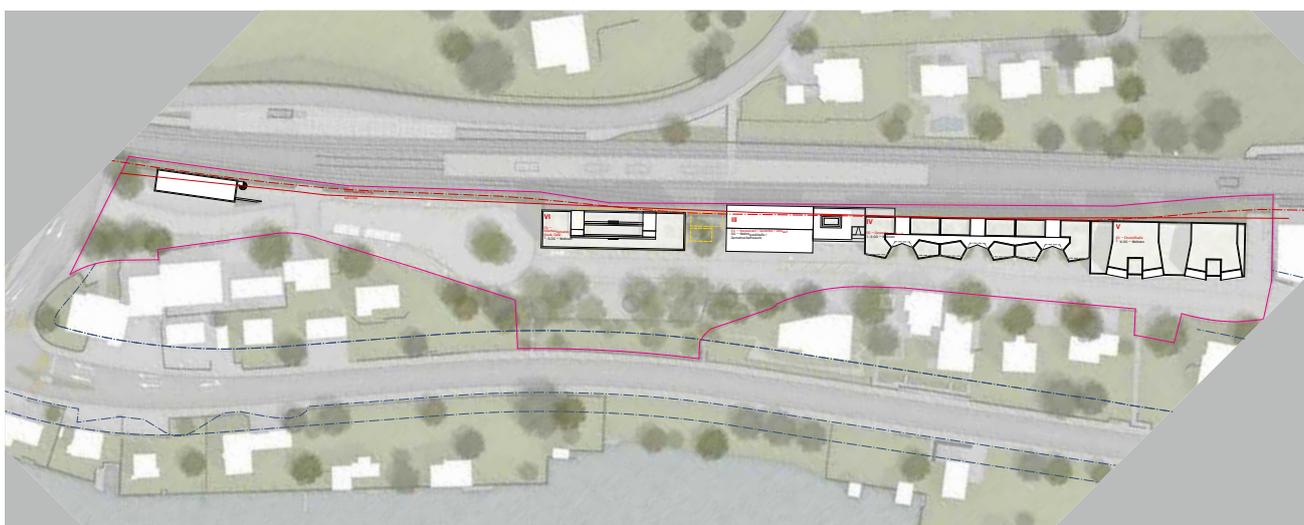
Die Auslagerung der Bahntechnik in ein eigenständiges Gebäude an der Ecke Forch-



Visualisierung 1

strasse -Gleisanlagen ermöglicht die etappenweise Umsetzung. Gesamthaft betrachtet bewegen sich die Abweichungen bei den Erstellungskosten aller Projekte in einem, dem Bearbeitungsstand entsprechenden, vernachlässigbaren Bereich. Die Kennwerte des vorliegenden Projekts lassen für beide Teilbereiche, Bahnnutzung und Wohnbauten, sowie den Bushof, eine durchschnittliche Wirtschaftlichkeit für die Erstellung wie den Unterhalt erwarten und wären sicherlich weiter zu optimieren.

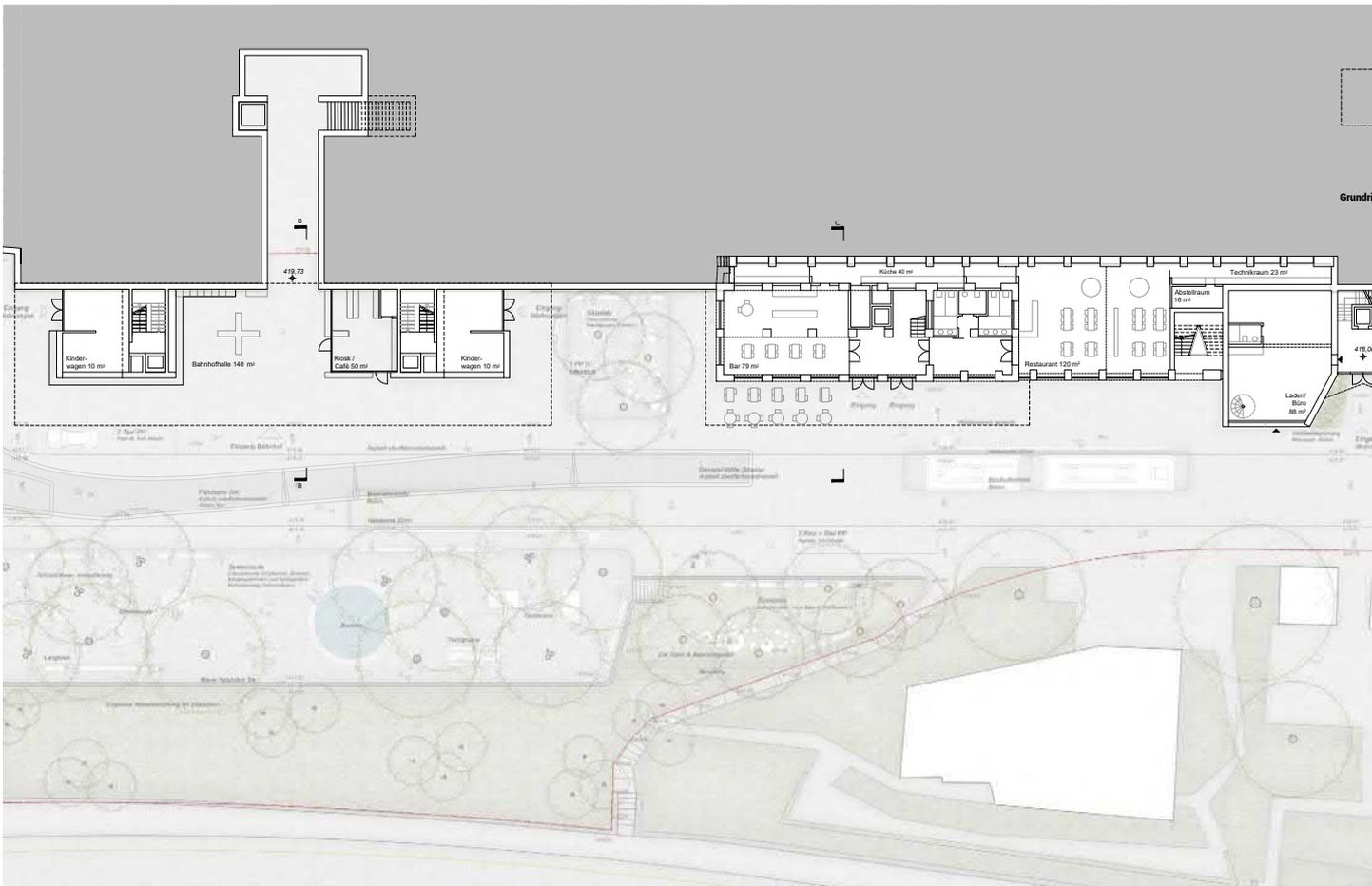
Das Projekt «Seeterrasse» besteht mit seinem klaren Konzept und dessen konsistenter Umsetzung. Es überzeugt mit seiner städtebaulichen Setzung, die die Qualitäten des Ortes aufgreift und stärkt, die sich trotz der dichten Bauweise gut verträglich in den Kontext einbindet, mit attraktiven Freiräumen, die mit ihrer Aufenthaltsqualität nicht nur für die neuen Wohnbauten, sondern auch für die Nachbarschaft wertvoll sind und einem gut funktionierenden Bushof, der sich sehr selbstverständlich integriert. Offensichtlich ist es dem Team gelungen, die drei Disziplinen Städtebau/Architektur, Freiraum und Verkehr gleichwertig zu verbinden und ein kohärentes, stimmiges Ganzes für die anspruchsvolle Aufgabe zu erarbeiten.



Situationsplan



Bushof

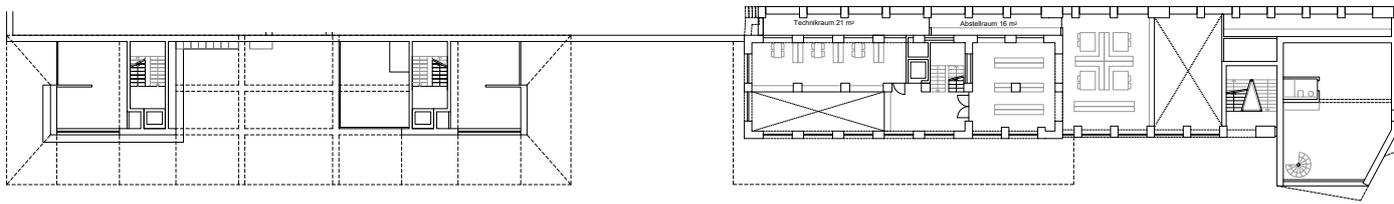


Grundriss Erdgeschoss

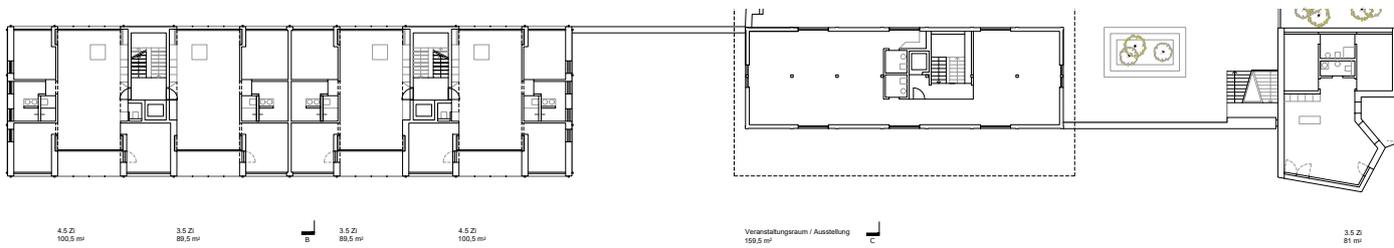


Ansicht General-Wille-Strasse

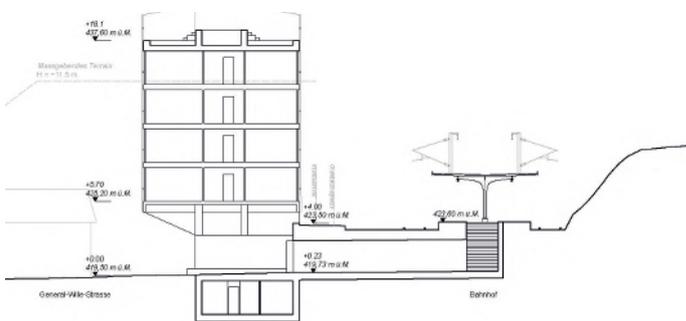




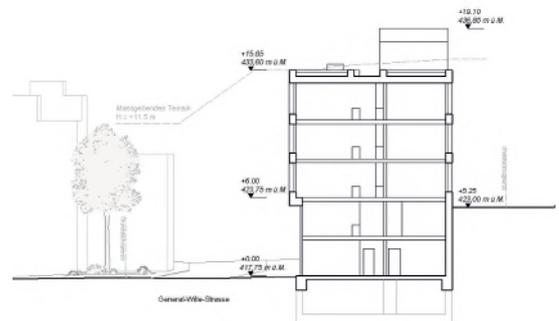
Grundriss Mezzanine



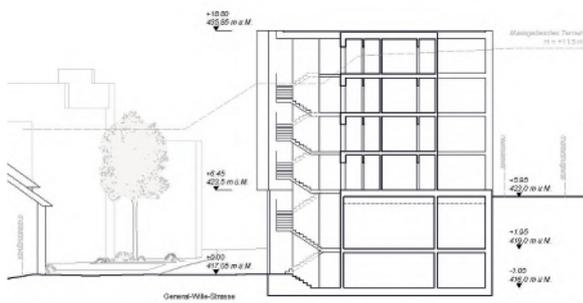
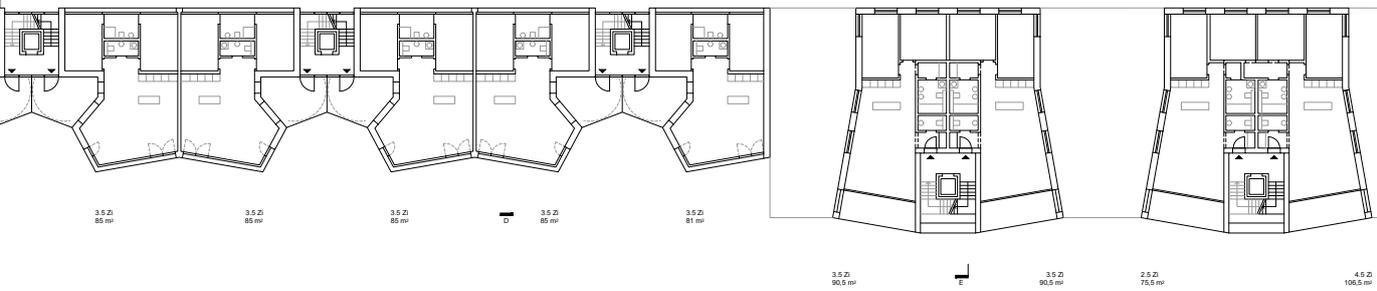
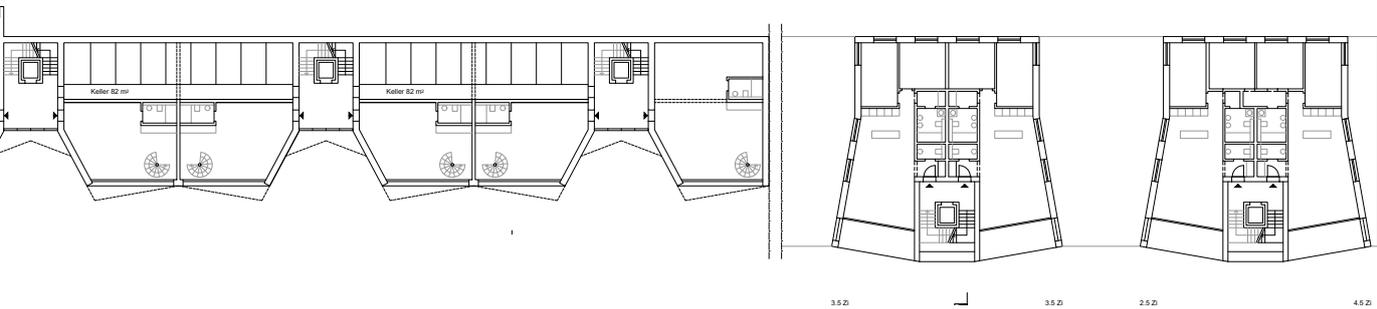
Grundriss Regelgeschoss



Schnitt Aufnahmegebäude



Schnitt Wohnbauten



Schnitt Wohnbauten

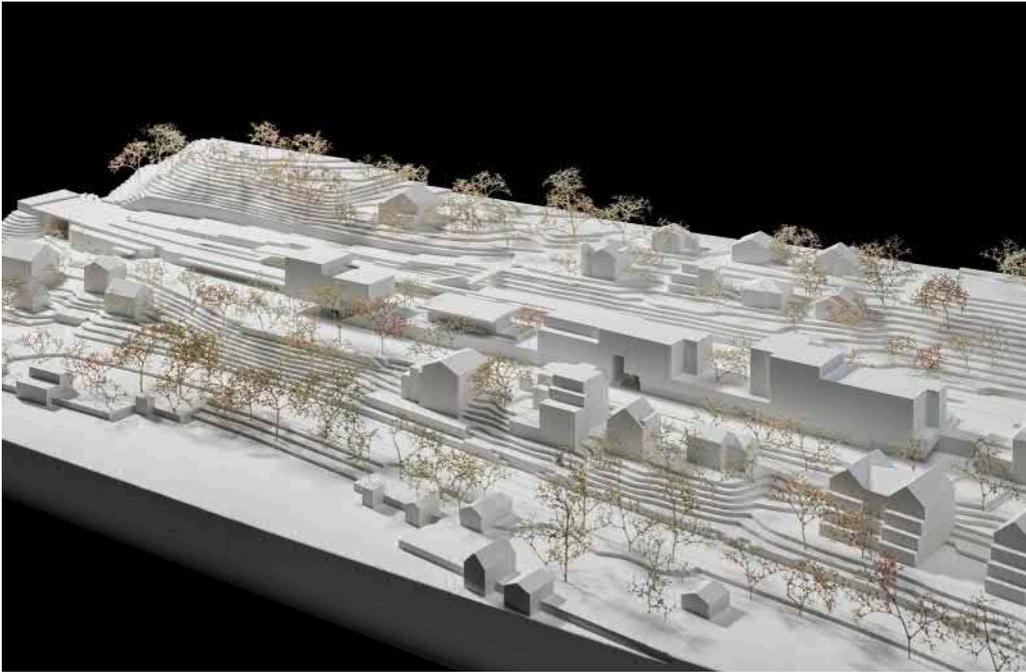


Visualisierung 2

Bachelard Wagner Architekten AG

pg landschaften GmbH

Rudolf Keller & Partner AG



Modellfoto

Architektur / Städtebau

Bachelard Wagner
Architekten BSA, Basel

Anne Marie Wagner
Anouk André
Julia Brandenburg
Arthur Forat
Kim Hediger

Landschaftsarchitektur

pg landschaften GmbH,
Sissach

Pascal Gysin
Ronja Häfeli
Carolina Esteves

Verkehrsplanung

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG,
Bern

Tomas Karel
Lukas Kleiner
Raphael Grabo

Das Projekt präsentiert eine raffiniert gestaltete und volumetrisch ausdifferenzierte hangseitige Bebauung an der neu abgesenkten General-Wille-Strasse, die am Bahnzugang in einem Kopfbau mündet. Dieser markiert sowohl die mittlere Personenunterführung wie auch den neuen Bushof, der nordwestlich anschliesst. Seeseitig wird die General-Wille-Strasse mit einer Promenade mit Aufenthaltsqualitäten und öffentlichem Charakter ergänzt. Durch die Absenkung der Strasse entsteht eine einheitliche hangparallele Strassenkote, die einen eben angelegten Bushof begünstigt, bezüglich Höhenunterschied zum PU-Zugang und Anschluss an den bestehenden Bahnhof jedoch nachteilig beurteilt wird. Die Bebauung ist entlang der Strasse in vier Abschnitte gegliedert. Dies erlaubt von den wichtigsten Blickpunkten hangaufwärts Durchsichten zum See. Eine zusammenhängende architektonische Formsprache verknüpft die Teile. Vertikal ist sie dreiteilig konzipiert: Ein strassenbegleitender Sockel auf Strassenebene mit öffentlich wirksamen Nutzungen, Hauszugängen, Velogaragen und Erschliessungen; eine Mezzaninebene, welche die rampengeführte Einstellhalle beherbergt und Luftraum für überhohe Erdgeschosse bietet; und eine Gleisebene, die der Lage entsprechend Büros, ein Restaurant, eine Terrasse beim Güterschuppen, gleiseitige Wohnungszugänge für die Maisonettewohnungen und im Südosten Geschosswohnungen mit Aussenraumbezug aufweisen. Die verschiedenen Ebenen sind über gekonnt gestaltete vertikale Kaskadenräume verknüpft, die auf die Gleisebene einladen und dabei eine poetische Kraft entfalten. Die Belebung der Gleisebene mit öffentlichen Nutzungen ist als Idee gut nachvollziehbar. Es wird jedoch befürchtet, dass dies zu ungunsten der Belebung der

Strassenebene geschehen wird. Diese wirkt im Gegensatz zur Gleisebene eher monoton, und ihr Beitrag zur Ortskernerweiterung zum Bahnhof wird trotz der Allokation von drei Ladenlokalen bezweifelt. Die gestalterisch gesamthaft komponierte Gesamtanlage wirkt im heterogenen Kontext insbesondere aus Fussgängerperspektive auf dem nivellierten Strassenniveau wenig abwechslungsreich. Ein wichtiges räumliches Scharnier befindet sich im offenen Erdgeschoss des Kopfgebäudes beim Bushof. Dieses wirkt jedoch im Gegensatz zur städtebaulichen Kopfbildung und architektonisch grosszügigen Kolossalordnung funktional eher umständlich, und für die relevante Schnittstelle zwischen Bus und Bahn durch den zentralen Hauseingang zu domestiziert und intim. An dieser Stelle gelingt die ansonsten meist gekonnte Verschmelzung aus grosszügiger Gesamtanlage und detaillierter Mikrosituation nicht. Aus denkmalpflegerischer Sicht wird der Güterschuppen durch Treppe und Sockel einerseits monumentalisiert, und somit zu einem wichtigen Element der Gesamtkomposition, andererseits wird das schützenswerte Gebäude durch die relativ einheitliche Materialisierung und Gestaltung der Gesamtanlage miniaturisiert. Die Kombination der beiden Gestaltungsmittel vermag nicht zu überzeugen. Das Wohnungsangebot ist begrüssenswert divers, die gekonnt organisierten Wohnungen weisen allesamt gute Ausrichtungen und Aussichten auf.

Mit präzise gesetzten Durchblicken wird die Umgebung mit dem Perimeter in Bezug gesetzt. Die Freiräume befinden sich mehrheitlich auf Gleisniveau. Die halbprivaten Freiräume erhalten zwar so die nötige Distanz. Der Schwerpunkt des öffentlichen Raums rund um den Güterschuppen verliert aber aufgrund der hohen, in einem nicht ganz verständlichen Bogen laufenden Stützmauer trotz grosszügiger Treppenanlagen den Bezug zur frequentierten Strassenebene. Wegen der verschachtelten Gebäudestruktur liegen die südöstlich folgenden halbprivaten Freiräume der Wohngebäude auf unterschiedlichen Niveaus, was deren Zugänglichkeit erschwert. Zudem überschreitet der Zugang die Interessenslinie SBB. Der rückwärtige Grünraum im südöstlichsten Teil dient vor allem ökologischen Funktionen und sorgt für Distanz der Wohnungen zu den Gleisanlagen.

Vor dem Bahnhofgebäude verläuft die attraktive Terrasse mit Aufenthaltsmöglichkeit und Blick über See und Berge. Etwas schade ist, dass der Rundblick der Reisenden zum See - aus dem Bahnhof tretend - durch Velosharing und Kiss&Ride-Parkplätze verstellt wird. Der Strassenquerschnitt ist konventionell und ohne Bäume. Die teils schmalen Trottoirs, etwa beim Güterschuppen, werden durch die hier vorgesehene Fassadenbegrünung zusätzlich bedrängt.

Der Bushof ist nördlich des neuen Bahnhofgebäudes angeordnet und insgesamt zweckmässig gelöst. Die Anordnung des Busses mit den Wendemöglichkeiten unter dem Aufnahmegebäude und bei der Forchstrasse sind jedoch sehr grossflächig und wirken in Kombination mit der Parkierung sehr technisch.

Die Zugänge zur mittleren und südlichen Personenunterführung sind eng mit den Gebäuden verbunden und wenig prominent. Der mittlere Zugang wird zwar durch die flächige, platzartige Gestaltung der Strasse hervorgehoben, die zahlreichen Parkfelder und fehlenden Erdgeschossnutzungen beim Aufnahmegebäude stehen jedoch im Widerspruch zu dieser Geste.

Der Strassenraum wird geprägt durch die differenziert ausgestalteten Bauten und Erdgeschossnutzungen. Das fehlende Angebot im Bereich des Güterschuppens und die sehr schmalen Trottoirs wirken jedoch nicht sehr einladend und zu verkehrorientiert. Die öffentlichen und privaten Parkieranlagen für den Auto- und Veloverkehr sind zweckmässig gelöst. Allerdings ist die Manövriertfläche in der privaten Einstellhalle etwas gar grosszügig dimensioniert und die Veloparkieranlage im Süden könnte

einen direkten Zugang zur Personenunterführung haben.

Die Umdisponierung der Bahntechnik ist nachvollziehbar gelöst, aus Flexibilitäts- und Etappierungsperspektive ist jedoch eine Auslagerung in ein eigenständiges Gebäude vorteilhaft. Gesamthaft betrachtet bewegen sich die Abweichungen bei den Erstellungskosten aller Projekte in einem, dem Bearbeitungsstand entsprechenden, vernachlässigbaren Bereich. Die Kennwerte des vorliegenden Projektes weisen im Quervergleich relativ tiefe Geschossflächen, eine hohe Nutzflächeneffizienz, kompakte Gebäudekörper und ein Bahnhofsgebäude mit verhältnismässig aufwändiger Statik auf.

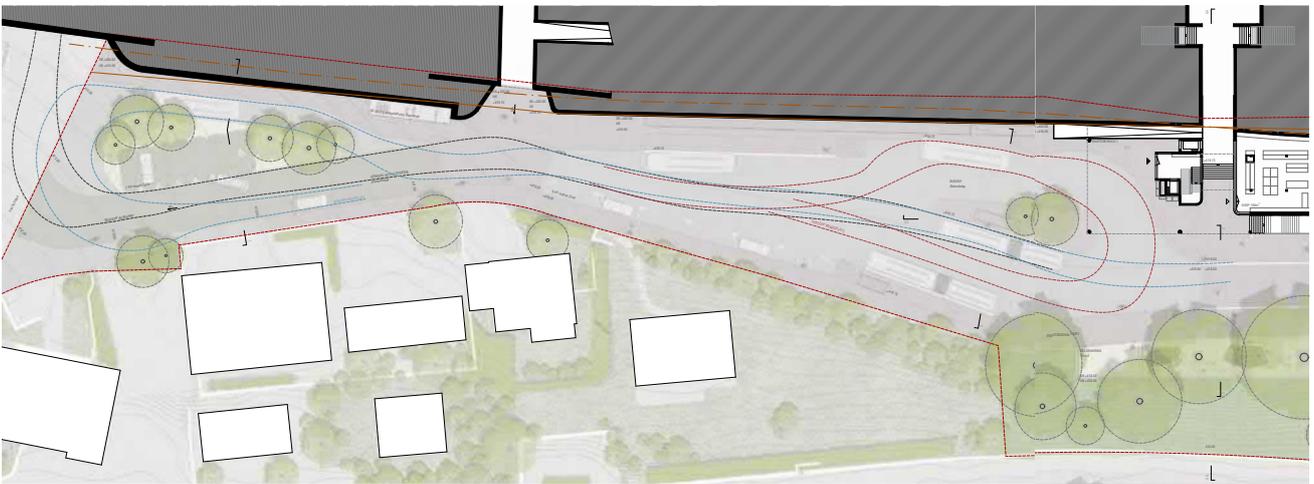
Dem Team gelingt mit seinem insbesondere architektonisch sorgfältig ausgearbeiteten Projekt und der nur einseitigen Bebauung der General-Wille-Strasse eine räumliche Klärung der ortsbaulichen Situation. Leider vermögen die Qualitäten des eher auf Verkehr ausgelegten, nivellierten und von einer linearen Bebauung gesäumten Strassenraums zu wenig auf die Anforderungen einer Zentrumszone mit hoher Attraktivität für Fussgänger zu reagieren. Die im Prinzip grossmassstäblich konzipierte Anlage ist zwar gekonnt rhythmisiert und an den wichtigsten städtebaulichen Schnittstellen ausdifferenziert, doch just die zentrale Schnittstelle zwischen Bus, Bahnzugang und Bebauung ist funktional kompliziert und wirkt intim und zu wenig öffentlich.



Visualisierung 1



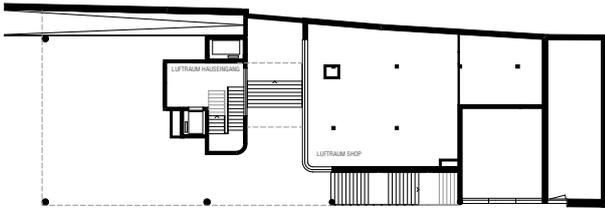
Situationsplan



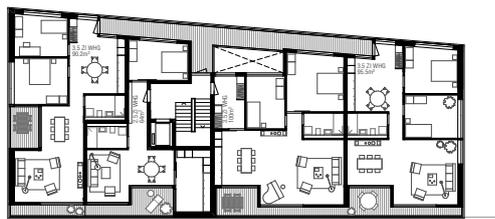
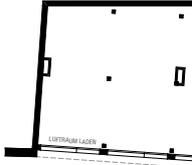
Bushof



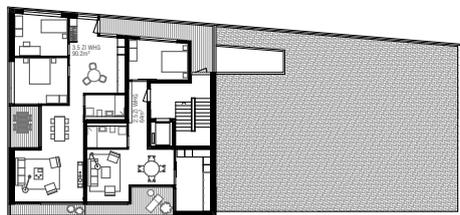
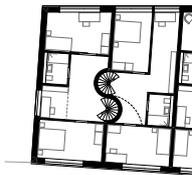
Visualisierung 2



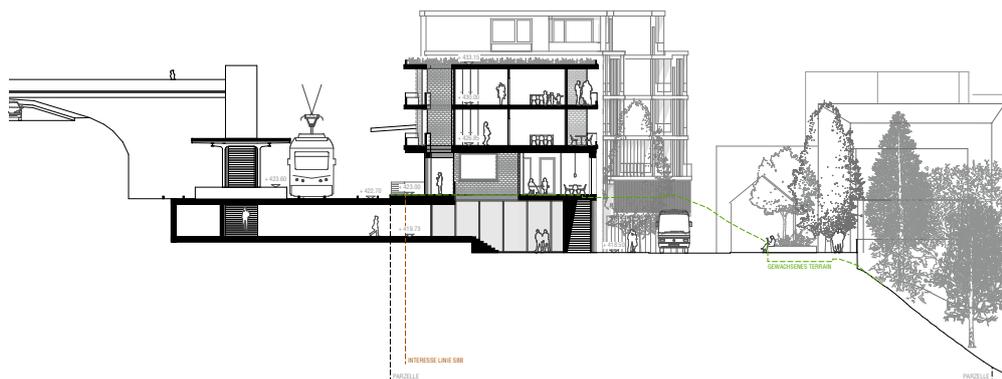
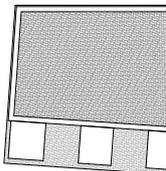
Grundriss 1.Obergeschoss



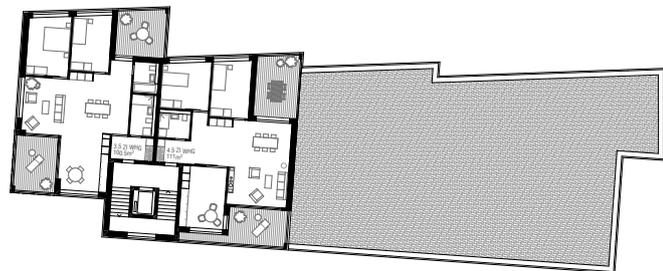
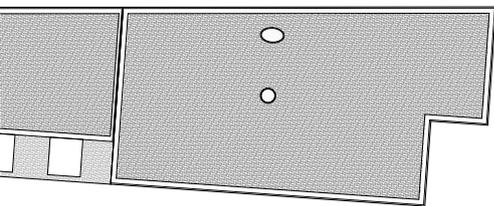
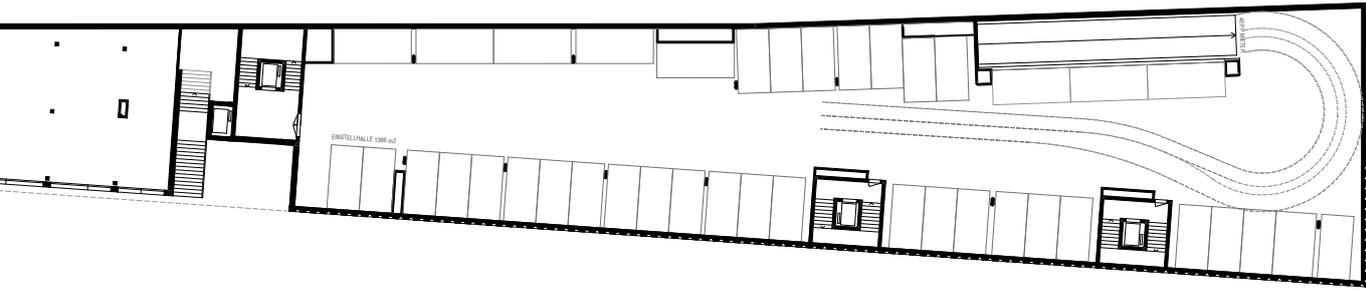
Grundriss 3.Obergeschoss



Grundriss Attikageschoss



Schnitt Aufnahmegebäude

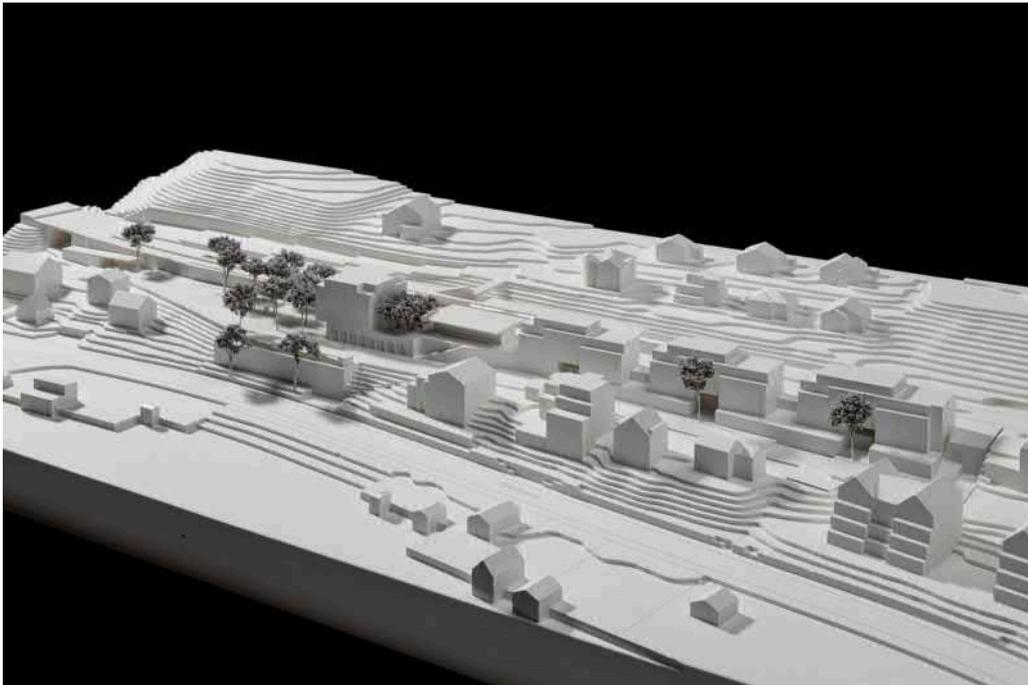


Schnitt Längsbau

Burkard Meyer Architekten BSA

Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekt

Weber + Brönnimann Bauingenieure



Modellfoto

Mit einem allseitig orientierten, markanten Punktbau als Aufnahmegebäude gelingt den ProjektverfasserInnen ein schöner Auftakt zur neuen Bebauung, eine starke Adresse mit grosser Öffentlichkeit. Mit dem Güterschuppen als eine Art Fuge reihen sich seeaufwärts, entlang den Geleisen, drei kubisch gegliederte Wohnbauten ein. Die gewählte städtebauliche Setzung erzeugt eine angenehme Durchlässigkeit und ordnet sich auch durch die moderate Höhe der Wohnbauten gut in den Kontext ein. Auf der dem Aufnahmegebäude gegenüberliegenden Seeseite wird im zur Seestrasse abfallenden Hang ein zusätzlicher Wohnbau vorgeschlagen, dessen Dach den Bahnhofsplatz als attraktive Terrasse mit Weitblick über den See erweitern könnte. Leider – und dies ist schwer nachvollziehbar – wird sie hauptsächlich zum Parkieren genutzt.

Die Konzentration der gewerblichen Nutzungen ausschliesslich im Aufnahmegebäude führt dazu, dass in den Wohnbauten bis auf die Strassenebene gewohnt wird. Die als Gartenwohnungen jede mit einem durch eine Mauer von der Strasse abgeschirmten Garten konzipierten Wohnungen sind an sich zwar ein schönes Angebot, sie tragen aber nicht zur Belebung der General-Wille-Strasse bei und stehen in beträchtlichem Widerspruch zum Zentrumscharakter des Grundstücks. Der Strassenraum wirkt durch die langen und hohen Mauern, die ihn bergseits begleiten, hermetisch und bietet wenig Bewegungsqualität. Dies kann auch mit den räumlich sehr schönen Durchwegungen von der Strasse zum Gleisniveau nicht aufgewogen werden.

Architektur / Städtebau

Burkard Meyer
Architekten BSA, Baden

Oliver Dufner
Daniel Krieg
Tobias Burger
Adrian Meyer
Patrick Goldinger
Adam Kyrik

Landschaftsarchitektur

Maurus Schifferli,
Landschaftsarchitekt,
Bern

Maurus Schifferli
Daniel Auderset

Verkehrsplanung

Weber + Brönnimann
Bauingenieure AG, Bern

Kurt Hefti
Florian Gadiet

Das Motiv der Sockelmauer wird über den Güterschuppen bis zum Aufnahmegebäude weitergeführt. Durch das Absenken der General-Wille-Strasse auf ein vergleichsweise tiefes Niveau erreicht die Mauer im Bereich des Güterschuppens eine derart grosse Höhe, dass das in seiner Lage belassene historische Gebäude aus dem Strassenraum kaum mehr wahrgenommen werden kann. Zudem wird es durch die schiere Masse des Sockels dominiert und damit marginalisiert.

Mit den drei unterschiedlichen Gebäudetypologien – Aufnahmegebäude als Punktbau, Längsbauten entlang den Geleisen und dem Hofbau an der Seestrasse wird eine grosse Vielfalt an unterschiedlichen Wohnungen angeboten. Die Grundrisse sind auch bezüglich Lärmschutzvorschriften sorgfältig bearbeitet und versprechen eine durchwegs hohe Wohnqualität. Die Materialisierung in Sichtmauerwerk sowie Brüstungs- und Sims-elementen in Kunststein unterstützt die kubische Gliederung der Bauten und strahlt eine angemessene Wertigkeit aus. Allerdings wird sie als wenig ortsspezifisch empfunden. Zudem erzeugt die homogene Materialisierung eine monolithische Wirkung, die mit ihrer Dominanz die an sich gute Einbindung der neuen Bebauung in den Kontext zumindest teilweise in Frage stellt.

Das neue Aufnahmegebäude setzt einen Akzent am neuen Bushof und bildet den zum Bahnhofplatz orientierten Kopf der auf einem ausgeprägten Sockel nach Osten folgenden Gebäudereihe. Das Team legt den Schwerpunkt der Freiräume auf die Gleisebene, mit dem Nachteil, dass sie so wenig Bezug zur hauptsächlich frequentierten Strassenebene entwickeln. Zudem stehen die hier vorgeschlagenen Bäume auf unterbauten Terrassen mit den damit einhergehenden Einschränkungen für den Wurzelraum. Auf dem Sockel entstehen gut ausgerichtete Freiräume, die mehrheitlich als private Gärten den Erdgeschosswohnungen zur Verfügung stehen. Den oberhalb liegenden Wohnungen steht der direkt zugängliche öffentliche Raum rund um den Güterschuppen zur Verfügung, der dadurch auch stärker belebt werden soll.

Aus der sorgfältigen Analyse wird nachvollziehbar aufgezeigt, dass Bäume auf Privatgrund typisch für den dörflichen Charakter der Seegemeinden sind und entsprechend nicht mit Baumreihen längs der Strasse gearbeitet wird. Allerdings führt dieses Konzept auch dazu, dass die teils sehr hohe Stützmauerlandschaft zur General-Wille-Strasse hin trotz üppiger Begrünung sehr abschottend wirkt. Der Strassenraum bietet mit seinem gleichmässigen Querschnitt und den schmalen Trottoirs insbesondere für Fussgänger leider wenig Aufenthalts- und Bewegungsqualität und wirkt zu wenig belebt für die erwünschte innerörtliche Zentrumszone. Der Bahnhofplatz verspricht mit seinen hohen Kiefern eine ansprechende Atmosphäre. Allerdings scheint fraglich, ob die Bäume tatsächlich in der nötigen Dichte zwischen SBB und Busschleppkurven gepflanzt werden können. Ohne Bäume würde ein wesentlich weniger attraktiver Raum resultieren.

Generell sind die Freiräume zu einem grossen Teil privatisiert oder werden als Verkehrsfläche genutzt. Sie bieten nur wenig Mehrwert für die Öffentlichkeit. Der Güterschuppen ist mit seinem angrenzenden, öffentlichen Freiraum von der Strasse her nicht gut sichtbar und wirkt abgehoben. Die an sich sehr attraktive seeseitige Terrasse wird nicht für den Aufenthalt, sondern unverständlicherweise als Parkplatz genutzt.

Der Bushof ist neben dem Aufnahmegebäude zwischen der nördlichen und mittleren Unterführung angeordnet. Mit dem neuen Bahnhof und den vorgesehenen Erdgeschossnutzungen entsteht ein prominentes Gegenüber zum Bushof und eine gute Orientierung. Die Zugänge zu den Unterführungen sind sehr gut eingebunden sowie direkt zugänglich. Die gewählte kompakte Anordnung des Bushofs ist jedoch nur mit einem gegengleichen Wendemanöver der Busse möglich, was aus Aspekten der Sicherheit und des Betriebs

kritisch ist.

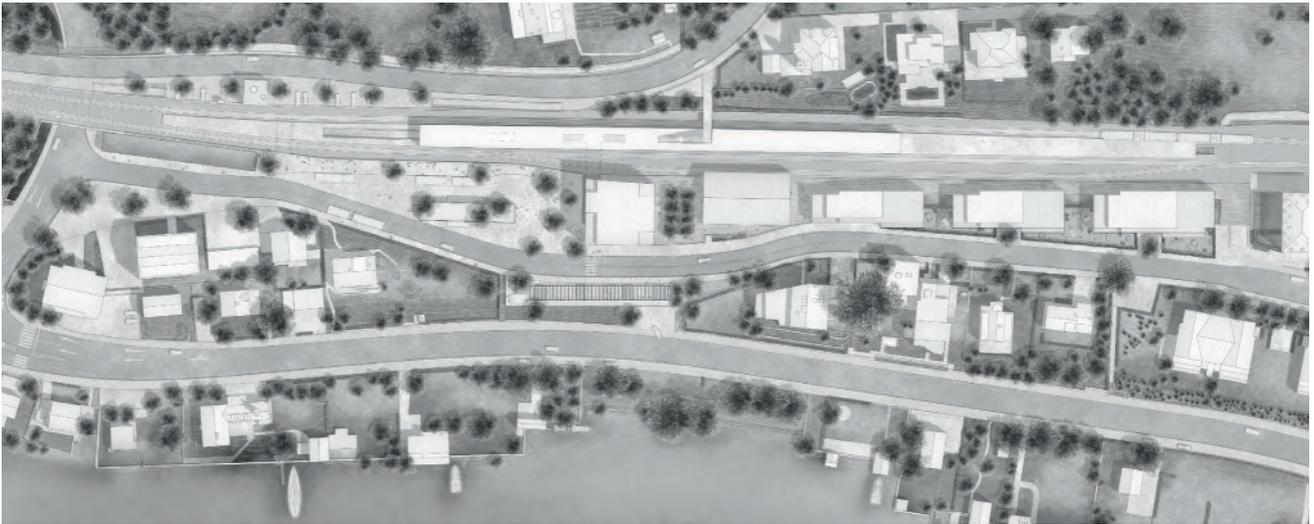
Die Parkieranlagen sind bis auf jene auf der prominenten Terrasse zum See sinnvoll angeordnet und gut gelöst. Die Zufahrt zur Einstellhalle direkt bei der südlichen Personenunterführung verunklärnt jedoch den Perronzugang und trägt der Bedeutung dieses Ortes für den Fussverkehr zu wenig Rechnung. Interessant ist der Vorschlag für eine neue Wegverbindung zum See über das vorgesehene Wohngebäude am Hang.

Die Auslagerung der Bahntechnik in ein eigenständiges Gebäude an der Ecke Forchstrasse -Gleisanlagen ermöglicht die etappenweise Umsetzung. Gesamthaft betrachtet bewegen sich die Abweichungen bei den Erstellungskosten aller Projekte in einem, dem Bearbeitungsstand entsprechenden, vernachlässigbaren Bereich. Die Kennwerte des vorliegenden Projektes lassen für den Teilbereich 1, Bahnnutzung und Wohnbauten, eine gute Wirtschaftlichkeit für die Erstellung wie den Unterhalt erwarten. Beim Teilbereich 2, dem Bushof, liegen die zu erwartenden Erstellungskosten im oberen Bereich, hier wäre durchaus Optimierungsbedarf.

Dem Team gelingt mit seinem detailliert und sorgfältig bearbeiteten Entwurf ein neuer Bahnhof für Herrliberg und Feldmeilen mit starker Ausstrahlung und grosser Öffentlichkeit. Dagegen bleiben beim Bushof einige Fragen offen. Leider vermögen aber die Qualitäten der stark privatisierten Freiräume ebenso wie die Wohnbauten trotz des an sich attraktiven Wohnangebots zu wenig auf die städtebaulichen Anforderungen einer Zentrumszone zu reagieren.



Visualisierung 1



Situationsplan



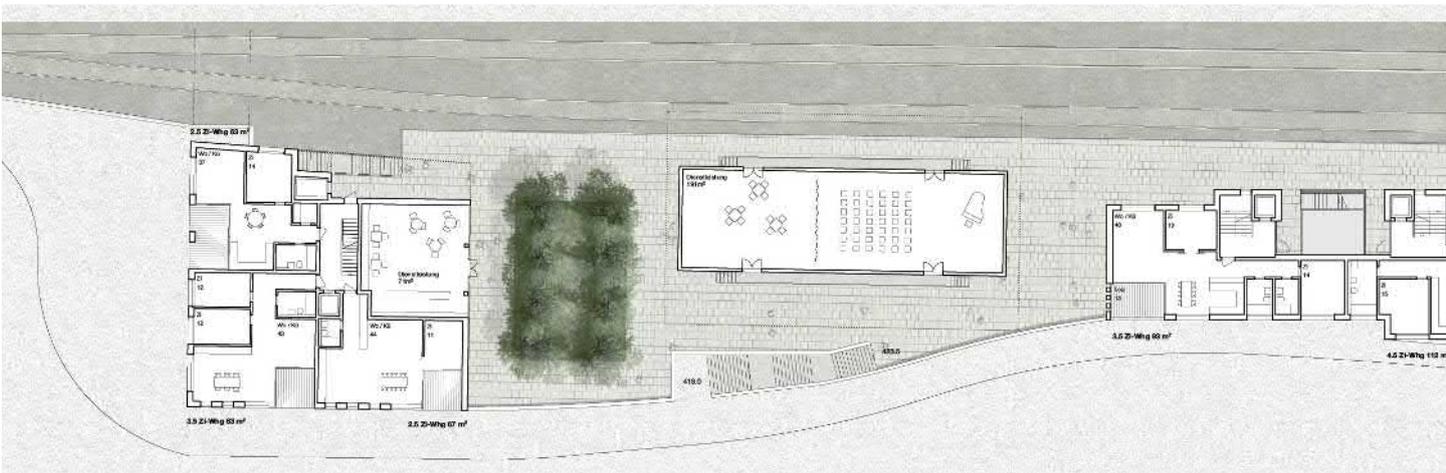
Bushof



Visualisierung 2



Grundriss Erdgeschoss

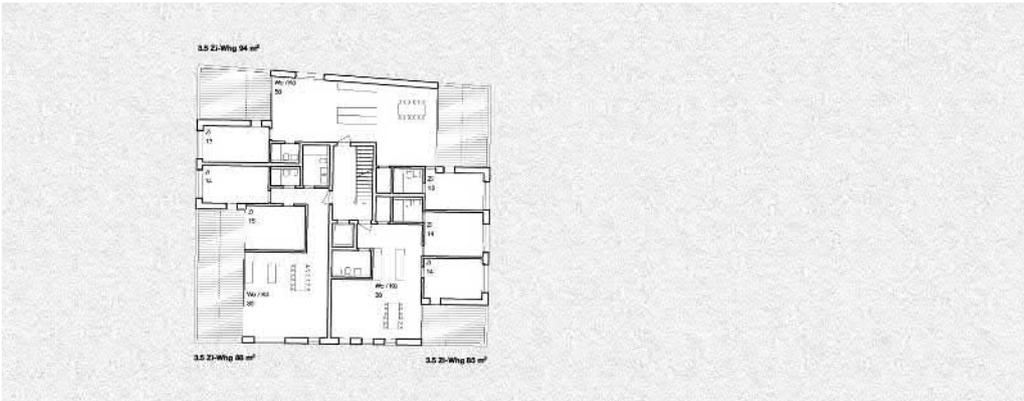


Grundriss Ebene Kulturschiene

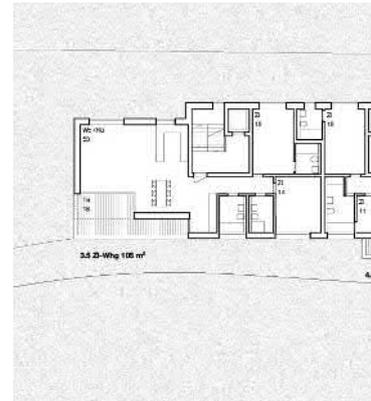


Ansicht General-Wille-Strasse

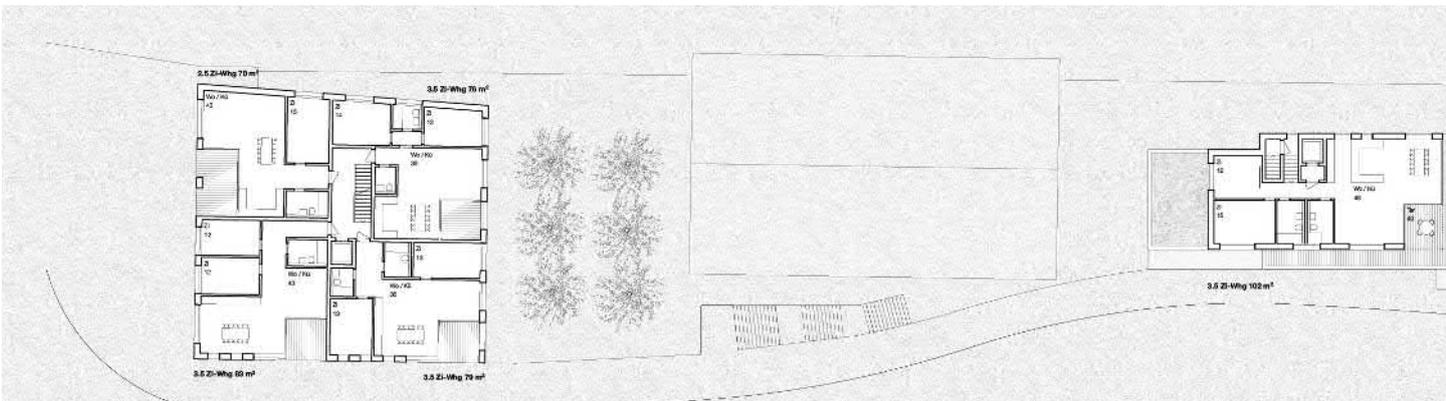




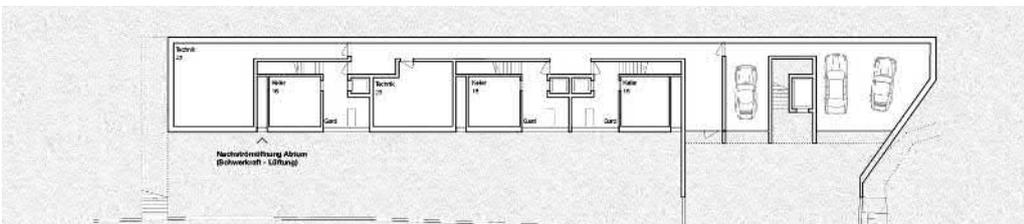
Grundriss Dachgeschoss Kopfbau



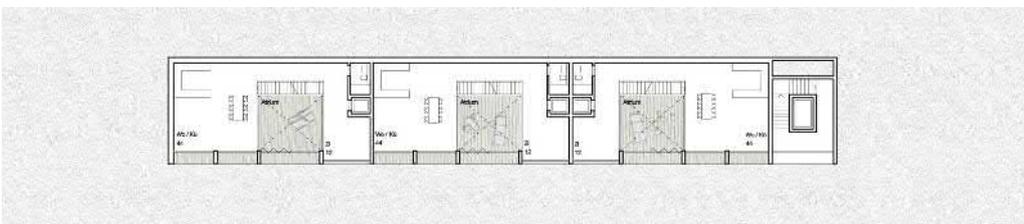
Grundriss 4. OG Längsbauten



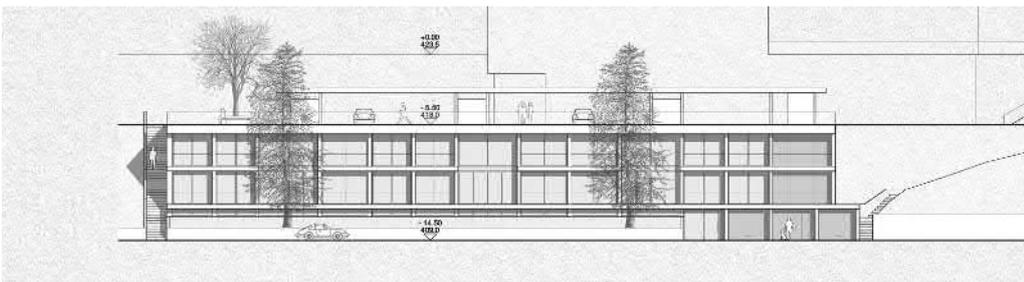
Grundriss Regelgeschoss Kopfbau / 5. OG Längsbauten



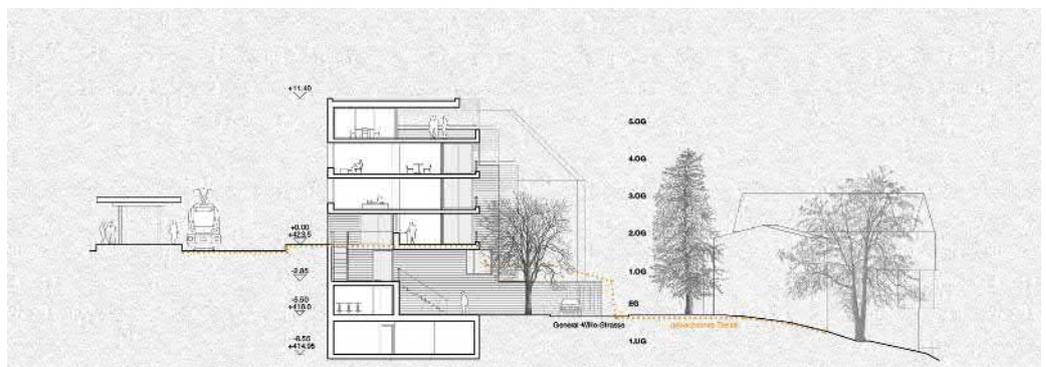
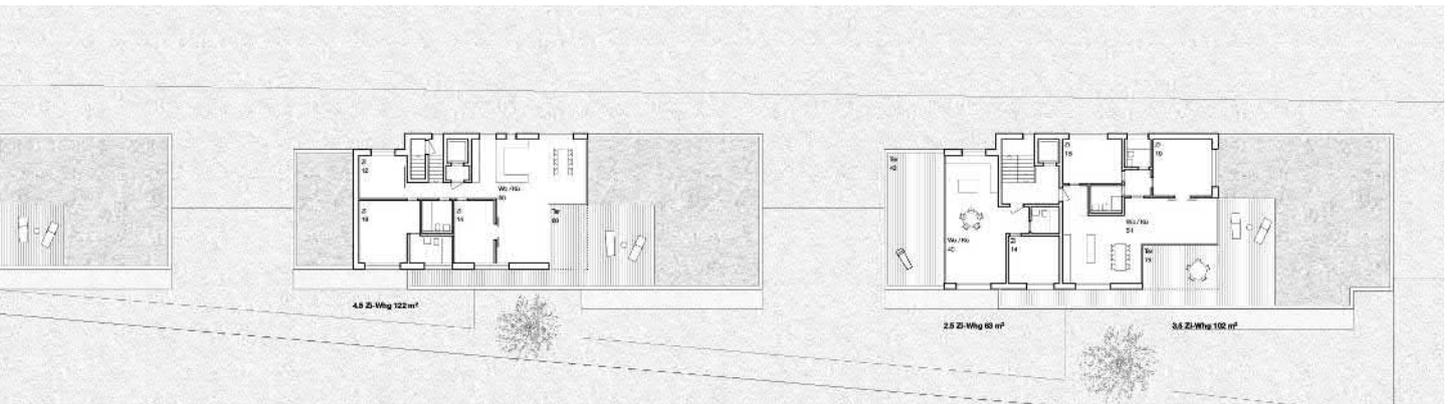
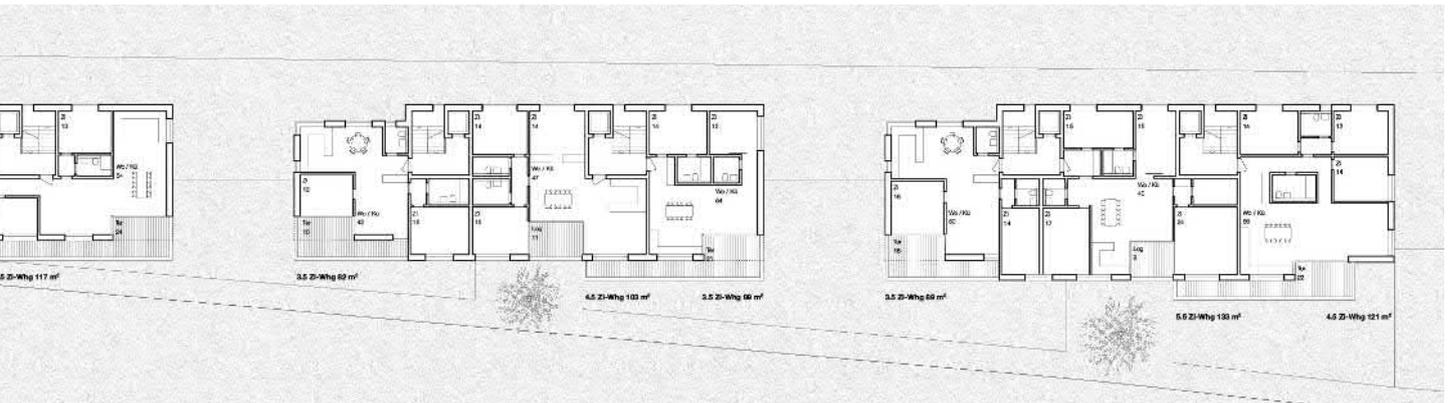
Grundriss EG Atriumhaus



Grundriss 1. OG Atriumhaus



Ansicht Atriumhaus Seestrasse



Schnitt Längsbau



Ansicht Aufnahmegebäude / Schnitt Atriumhaus

Ernst Niklaus Fausch Partner AG

Raymond Vogel Landschaften AG

Kontextplan AG



Modellfoto

Architektur / Städtebau

Ernst Niklaus Fausch
Partner AG, Zürich

Erich Niklaus
Lena Jung
Reimund Houska
Lino Moser

Landschaftsarchitektur

Raymond Vogel
Landschaften AG, Zürich

Raymond Vogel

Verkehrsplanung

Kontextplan AG

Markus Hofstetter
Gilles Leuenberger
Elise Portmann
Roland Uhler

Die Projektverfasser zeigen eine sehr sorgfältige Analyse des Siedlungsraumes am Zürichsee, der historischen Entwicklung und der zugrunde liegenden landschaftlichen, topografischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Das Prinzip von Stützmauern, die den Ort strukturieren und terrassieren, wird mit einer raumhaltigen Stützmauer fortgeschrieben, die unterschiedliche Erdgeschossnutzungen aufnimmt und den Sockel für drei Wohngebäude, den bestehenden Güterschuppen und das Bahntechnikgebäude bildet. Das Bahnhofsgebäude wird hoch über dem Strassenniveau auf einer massiven Tischkonstruktion aufgeständert und bildet das Dach für den darunterliegenden Bushof und den Zugang zum Bahnhof. Damit entsteht ein sehr charakteristischer, prägnanter und weit sichtbarer Ankunftsort. Vier massive Stützen weichen den Schlepplinien der Busse aus und tragen das dreigeschossige Wohngebäude darüber. Fünf Höfe belichten die durchgesteckten, gut organisierten Wohnungen und sorgen für ausreichend Privatsphäre und Abstand zu den Laubengängen. Die Projektverfasser schaffen mit dem hoch aufgestellten Gebäude eine markante stadträumliche Geste, die urban anmutet, sich allerdings nur schwer in den Massstab des Ortes einzufügen vermag. Die Aufständigung erlaubt direkte Durchblicke von der Perronebene auf den See, die jedoch auch neben dem Bahnhofsgebäude möglich sind. Unter dem grossen Dach entsteht ein gedeckter, hoch funktionaler Verkehrsraum, dessen Belichtung und Aufenthaltsqualität nicht abschliessend überzeugen. Der Massstabsprung zwischen Bahnhofsgebäude und Güterschuppen wird als nicht sehr sensibel empfunden. Vor dem Bushof wird der Strassenraum zu einer geschwungenen baumbestandenen Kanzel ausgeweitet und erlaubt einen freien

Blick auf den See.

Über die gesamte Länge des Grundstücks wird eine Stützmauer in zwei unterschiedlichen Ausprägungen ausgebildet. Hangsichernd, perforiert und aus Beton verbindet sie im Westen das eigenständige Bahntechnikgebäude mit dem hoch aufgeständerten Bahnhofsgebäude. Daran anschliessend schafft ein massiver Stampflehmsockel ein grosses Plateau für den Güterschuppen und drei angrenzende Wohnbauten. Breite Treppen und Liftanlagen verbinden das Strassenniveau mit zwei grosszügigen Aussenräumen, die an den Stirnseiten des Güterschuppens angeordnet sind. Ob damit eine ausreichende Aktivierung und Belebung der öffentlichen Quartiersplätze auf diesem oberen Niveau gelingt, wird bezweifelt.

Die General-Wille-Strasse wird mit einem leichten Längsgefälle auf dem Niveau der drei bestehenden Personenunterführungen angeordnet. Überhohe flexibel nutzbare Gewerbenutzungen, zwei Einstellhallen und Veloräume werden direkt aus dem Strassenraum erschlossen. Die Gebäudezugänge der drei Wohnhäuser befinden sich auf Strassenniveau wie auch auf dem oberen Perronniveau. Die Körnigkeit der in Holzbauweise angelegten Wohngebäude entspricht der bestehenden Siedlungsstruktur und fügt sich gut in diese ein, ihre Gestalt ist jedoch leider evasiv. Die Wohnungen sind als Zweibünder organisiert und dreiseitig orientiert. Im Erdgeschoss die Wohnungen über attraktive Aussenräume, die an halbprivat genutzte Terrassen für alle Bewohner grenzen.

Die verschiedenen städtebaulichen Projektteile sind als Idee plausibel hergeleitet und zeugen von einer präzisen Analyse und klugen Interpretation der Aufgabenstellung. Ihre jeweilige Gestaltung, und im Besonderen die (gestalterischen) Beziehungen der Teile zueinander, überzeugen demgegenüber nicht vollumfänglich. Der Gesamtanlage fehlt die gegenseitige Potenzierung der einzelnen stadträumlichen Elemente.

Auf der Basis der sorgfältigen freiräumlichen Analyse des Umfelds wird der Perimeter über Blickbeziehungen und Grünverbindungen in den Kontext gesetzt. Insbesondere werden gute Wegverbindungen, eine ökologische Vernetzung, stadtklimatische Durchlüftung und Erhöhung der Biodiversität angestrebt. Der vorgeschlagene Rhythmus der Bauten erscheint schlüssig. Aus dem Bahnhofsgebäude tretend öffnet sich der Blick auf die Seepromenade, eine Terrasse mit Sitzmöglichkeiten und schönem Ausblick über den See. Die anschliessende Strauchlandschaft bietet zwar eine hohe Biodiversität, wirkt aber an dieser Stelle eher fremd und wirft Fragen bezüglich öffentlicher Sicherheit auf. Der Bahnhofplatz ist mehrheitlich Verkehrsfläche und scheint flächenmässig recht gross. Die General-Wille-Strasse wird durch die genutzten Erdgeschosse belebt. Mit den hohen, geschnittenen Heckenkörpern wird eine kräftige Begrünung angestrebt. Die Heckenkörper bilden klimaausgleichende Biomasse und Nischen für Vögel und Kleintiere. Als nicht alltägliche Geste sorgen sie für Identität und unterstreichen mit ihrer formalen Ausprägung das Thema der Stützmauern und Terrassierung. Sie sind aber sehr raumgreifend und muten etwas sehr streng an. Freistehende Bäume könnten zudem den Fussgängern Schatten bieten.

Die an sich attraktiven, halbprivat genutzten Terrassen zwischen den Wohnbauten sind für die Wohnungen aus den oberen Stockwerken etwas schwierig zugänglich. Zudem überschreitet ein Teil des Weges die Interessenslinie der SBB. Mauern, aus der Stützmauerthematik abgeleitet, gliedern den Raum in öffentliche und halbprivate Bereiche.

Die Bushaltekanten sind auf zwei Standorte aufgeteilt. Die Buslinien Richtung Herrliberg sind unter dem neuen Bahnhofsgebäude zwischen der mittleren und nördlichen Unterführung angeordnet, die Buslinien Richtung Meilen vor dem Güterschuppen. Dadurch entsteht ein neuer gedeckter Bahnhofplatz, der eine gute Orientierung ermöglicht. Die gewählte Lösung hat jedoch verschiedene Nachteile. Zum einen sind Wendemöglichkeiten im Gegenverkehr erforderlich, die aus betrieblicher Sicht kritisch sind und die Gebäudeabstützungen schränken die flexible Nutzung des Bushofs stark ein.

Zudem ist der Vorbereich der mittleren Personenunterführung sehr knapp dimensioniert und die Verbindung zum neuen Brühlplatz erfolgt über die Manövrierfläche des Bushofs oder ist mit Umwegen verbunden.

Durch die Gebäudestellung, die Abfolge von Heckenkörper und Bäumen sowie die Erdgeschossnutzungen und Adressierung der Gebäude entsteht eine massstäbliche Gliederung des Strassenraums. Diese wird jedoch durch die zusammenhängende Gestaltung des Gebäudesockels geschmälert.

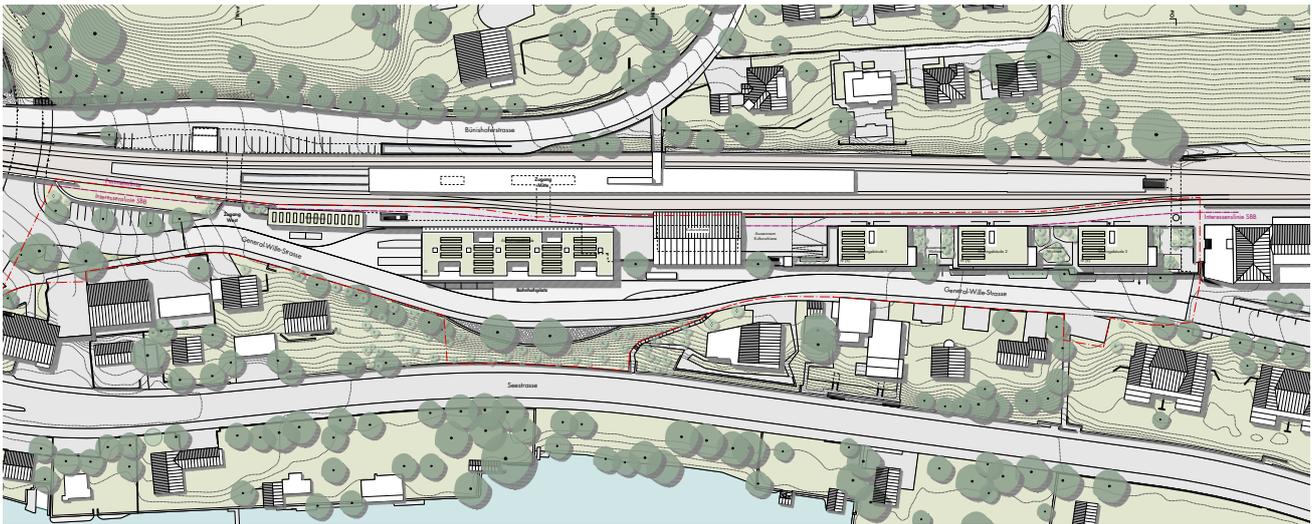
Die öffentlichen Parkieranlagen für den Auto- und Veloverkehr sind zweckmässig gelöst. Die senkrecht angeordneten Parkfelder im Bereich der Forchstrasse sind jedoch im Konflikt mit dem Fussverkehr. Die privaten Autoparkplätze sind direkt den Baufeldern in Einstellhallen angeordnet. Das vorgeschlagene dreigeschossige Parksysteem ist sehr kompakt, führt aber zu Einschränkungen bei der Nutzung. Die Akzeptanz im vorliegenden Kontext müsste nochmals überprüft werden. Die Anordnung der privaten Veloabstellplätze im Eingangsbereich ist sehr velofreundlich, erfordert aber eine sorgfältige Ausgestaltung des Raumes und eine konsequente Regelung im Unterhalt.

Die Etappierung des Projektes in drei Phasen ist plausibel nachgewiesen. Nach der Zusammenlegung der Strassen werden die Wohnhäuser im Osten und ein Provisorium des Bushofs erstellt. Nach dem Neubau der Bahntechnik und des definitiven Bushofs in einer zweiten Phase wird zuletzt das neue Aufnahmegebäude erstellt. Die Auslagerung der Bahntechnik in ein eigenständiges Gebäude an der Ecke Forchstrasse -Gleisanlagen ermöglicht die etappenweise Umsetzung. Gesamthaft betrachtet bewegen sich die Abweichungen bei den Erstellungskosten aller Projekte in einem, dem Bearbeitungsstand entsprechenden, vernachlässigbaren Bereich. Die Kennwerte des vorliegenden Projektes weisen im Quervergleich relativ tiefe Geschossflächen, eine hohe Nutzflächeneffizienz und ein Bahnhofsgebäude mit verhältnismässig aufwändiger Statik auf.

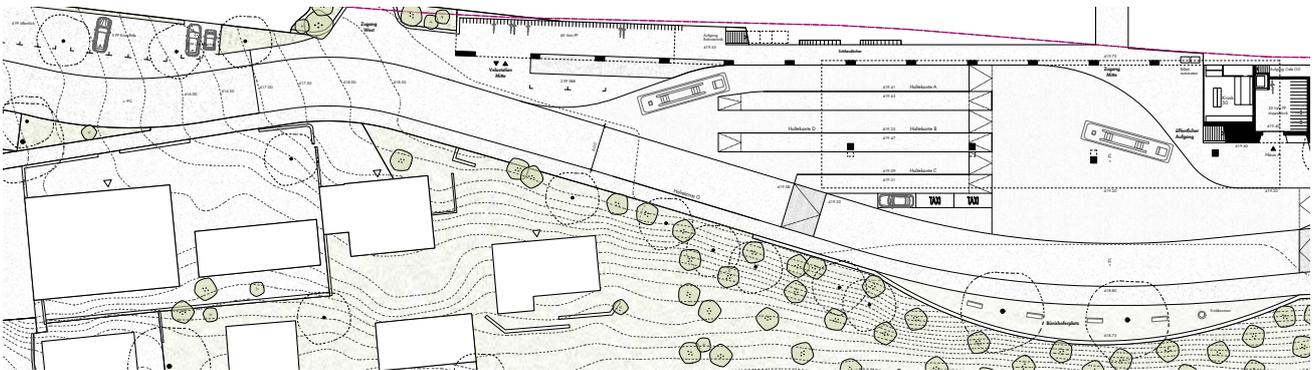
Gesamthaft liegt ein sehr sorgfältig ausgearbeitetes Projekt vor, das auf zahlreiche Fragestellungen durchdachte Antworten liefert. Die gestalterische Qualität derselben jedoch, wie auch die Beziehungsqualität zwischen den einzelnen Projektteilen, überzeugt nicht vollumfänglich. Die langfristige Stabilität und Nachhaltigkeit des Projektes wird in Frage gestellt, weil Bushof, Wohngebäude und Bahnzugang untrennbar miteinander verwoben worden sind und nicht – oder nur bedingt – unabhängig voneinander auf neue Anforderungen reagieren und baulich angepasst werden können.



Visualisierung 1



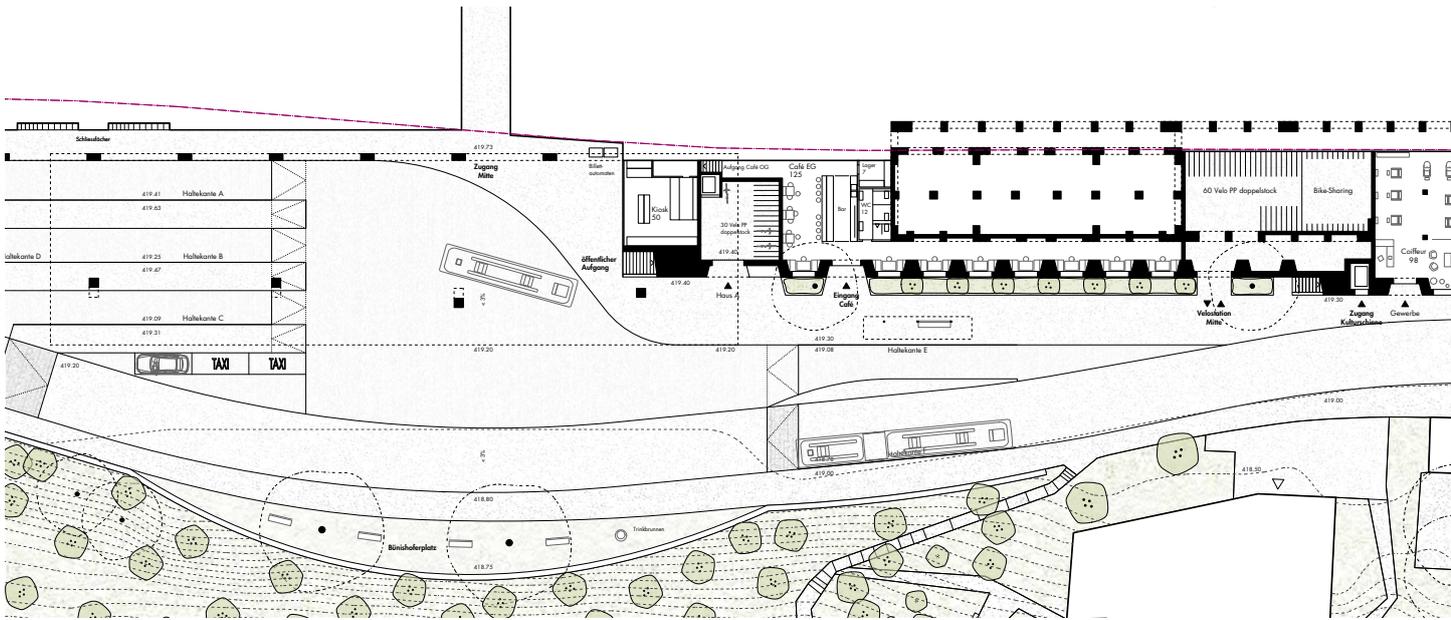
Situationsplan



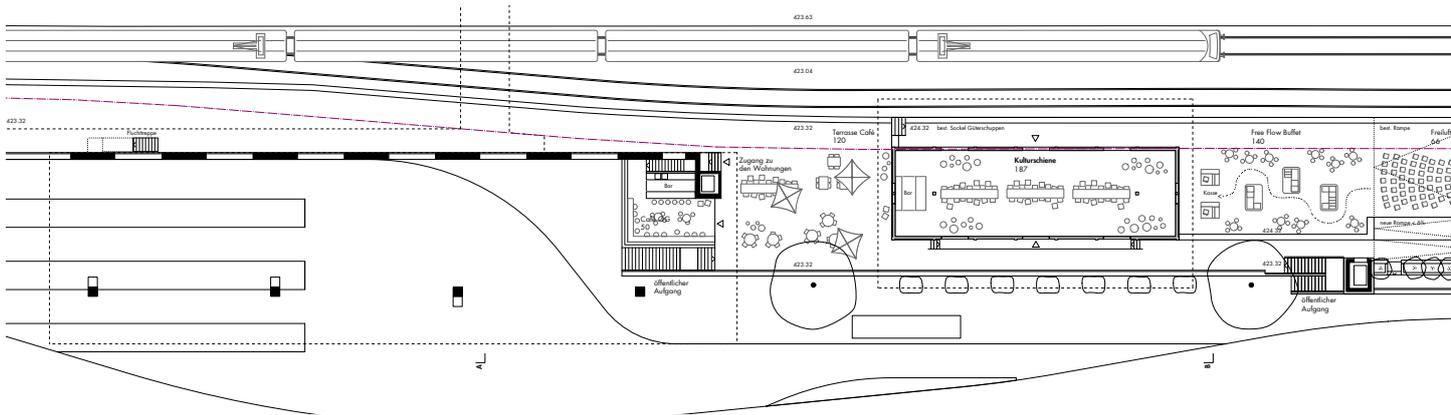
Bushof



Visualisierung 2



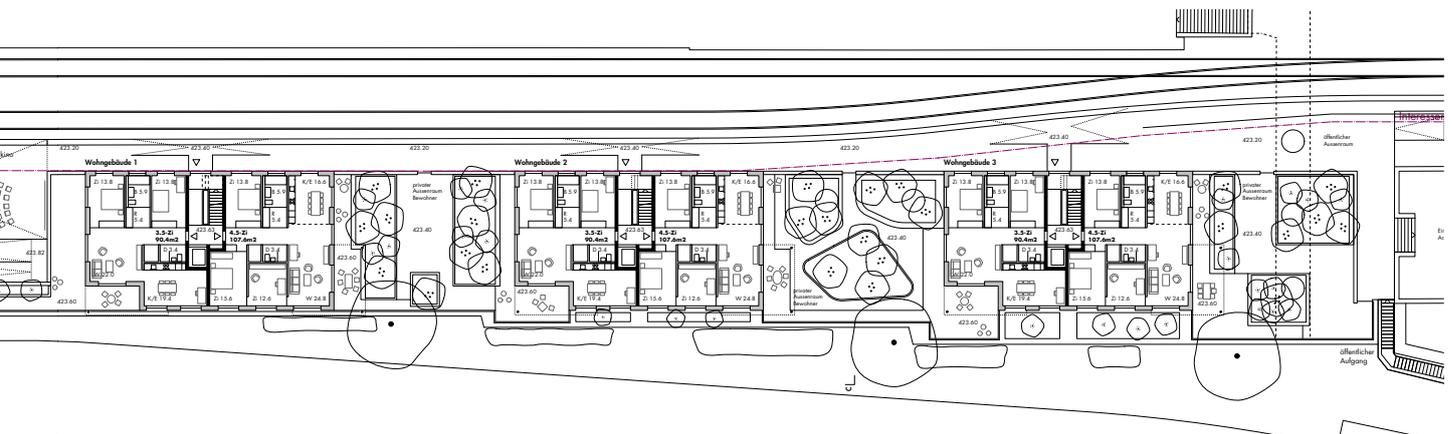
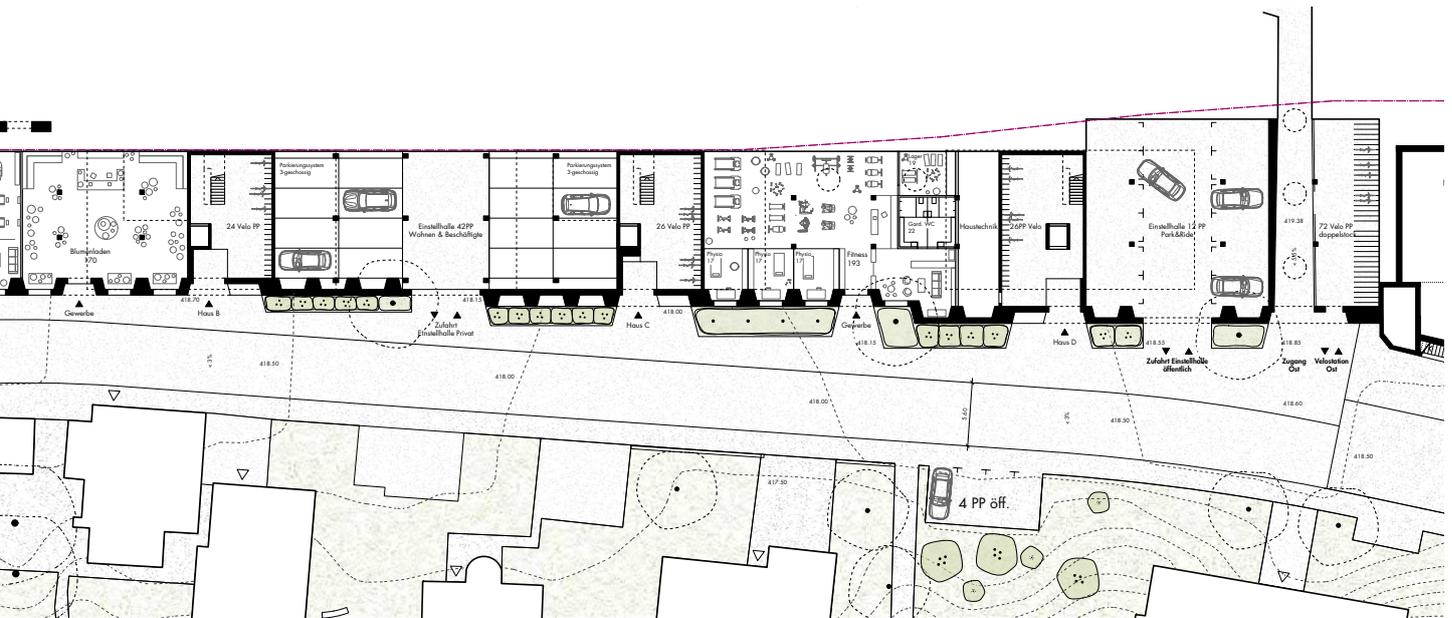
Grundriss Erdgeschoss

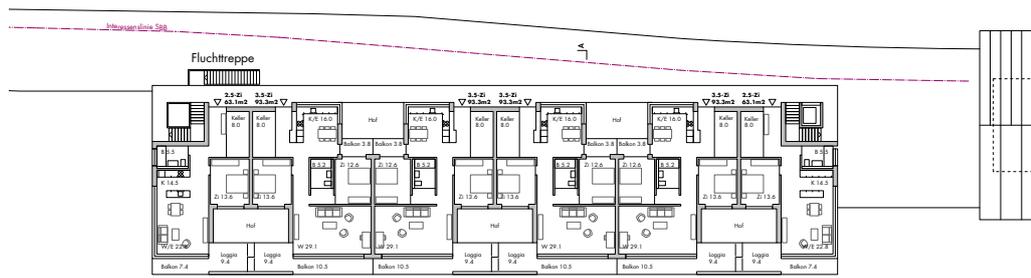


Grundriss Ebene Kulturschiene

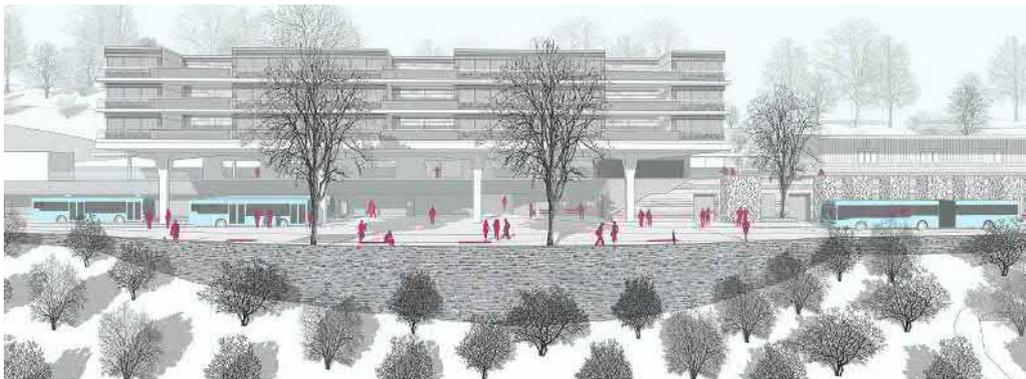


Ansicht General-Wille-Strasse

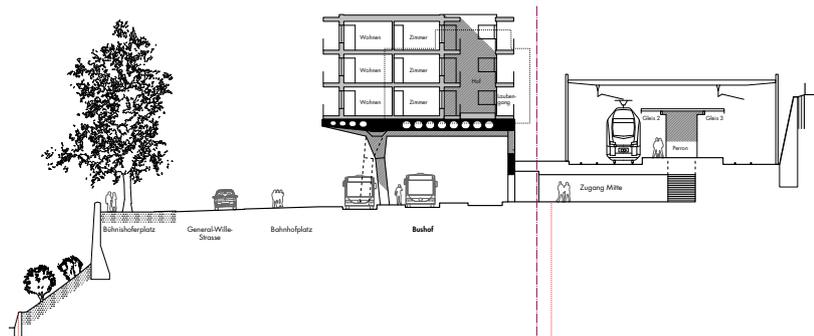




Grundriss Regelgeschoss Aufnahmegebäude



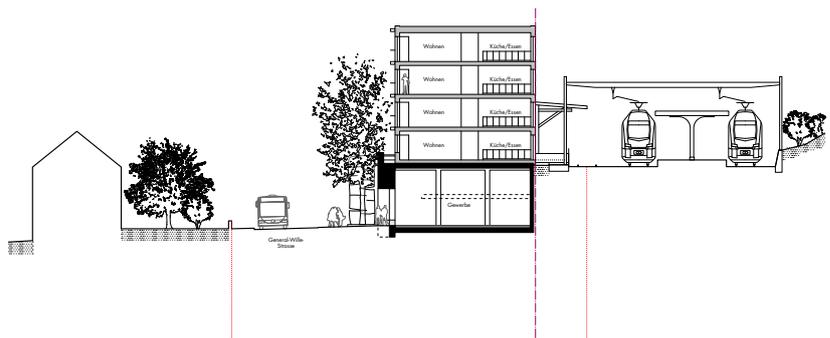
Ansicht Aufnahmegebäude



Schnitt Aufnahmegebäude und Bushof



Schnitt Kulturschiene



Schnitt Wohnbauten

Joos & Mathys Architekten AG

bbz bern gmbh

Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung



Modellfoto

Die städtebauliche Idee fusst auf der Weiterentwicklung der feinkörnigen hangparallelen Bebauungsreihen beidseits der General Wille-Strasse, die gemeinsam den neuen Strassenraum und beim Bushof einen Platz bilden. Diese ortsbauliche Figuration wird durch die präzise Gestaltung der einzelnen Baukörper unterstützt und mittels «Beziehungsgruppen» gekonnt rhythmisiert. Demnach markiert das überhöhte turmartige Gebäude samt Arkade den Platz am Bahnhof, der durch die dreiseitige Umfassung eine gewisse Geborgenheit ausstrahlt. Am gefassten Platz am Bahnhof gruppieren sich mehrere attraktive Verkaufs- und Gewerbeflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe, die städtebauliche Platzfigur vermag in Anbetracht des grossen Potentials, der öffentlich erlebbaren Seesicht, trotz architektonischer Finesse, jedoch nicht zu überzeugen. In diesem Kontext soll festgehalten werden, dass die vermietbaren Verkaufsflächen im Erdgeschoss des Turmhauses zu klein ausfallen.

Ausgehend vom Platz samt Turmhaus wird die General-Wille-Strasse hangseitig durch den auf einen Sockel gesetzten Güterschuppen, zwei «Zwillingshäuser» und ein Punkthaus, begleitet. Gemeinsam mit dem Turmhaus bilden sie zwei unterschiedliche Stadtniveaus aus: Einerseits die Strassenebene samt baumbestandenen Hauseingangsnischen, überhöhten Gewerbeflächen und gestalterisch gekonnt integrierten Einstellhallenzu- und -ausfahrten. Andererseits die Gleisebene, auf der zwischen Turmgebäude und gut eingebundenem Güterschuppen mittels Restaurationen, Lift-, Treppenanlagen und Vordächern eine für Fussgänger öffentlich nutzbare Aussenfläche in Form einer platzarti-

Architektur / Städtebau

Joos & Mathys
Architekten AG, Zürich

Tino Cramer
Peter Joos
Christoph Mathys
Valerio Santoni
Seraina Bernegger
Stéphane Chau
Alain Glasson
Cihan Kuyucu
Yvonne Recker

Landschaftsarchitektur

bbz bern gmbh, Bern

Tino Buchs
Clara Gross
Amina Mc Carthy
Johanna Hofbauer
Melanie Wilke

Verkehrsplanung

Büro Dudler, Biel

Felix Dudler
Florian Rochat

Weitere Teammitglieder

Ferrari Gartmann AG,
Chur

Patrick Gartmann
Emanuela Ferrari

Suited & Booted
Hospitality Partners AG,
Zürich

Magnasch Joos

gen Terrasse entsteht, die dezidiert die Gleisebene für den erlebbaren öffentlichen Raum nutzbar macht. Diese öffentliche Interpretation der Gleisebene wird in südöstlicher Richtung mit Gewerbe- und Lagerräumen weitergeführt und mündet schliesslich direkt in die südliche PU. Die zweigeschossige Allokation von Nicht-Wohnflächen schafft städtebauliche Klarheit und verhindert eine Domestizierung des Bahnhofsareals, weist jedoch bezüglich Nutzungsmix wirtschaftliche Nachteile auf. Zudem birgt dieses Konzept die Gefahr, dass das für die Dorfkernerweiterung so wichtige Strassenniveau durch die attraktive Terrasse mit Weitsicht sowohl an Attraktivität und Intensität einbüsst. Dem seeseitigen Gebäude werden in den oberen Geschossen gute Wohnqualitäten und kluge Grundrisslösungen attestiert, der Sockelbereich und im Besonderen das Wohngeschoss im 2. UG wird bezüglich Wohnqualität, räumlicher Wirkung auf die Strasse und Lärmbewilligungsfähigkeit hingegen kritisch beurteilt.

Die hangseitigen Wohngebäude weisen attraktive Erschliessungsräume auf. Die Wohnungen sind gut geschnitten und basieren mehrheitlich auf einem Prinzip der Raumkammeraddition, ein wohlbekanntes Repertoire bürgerlicher Wohnarchitektur. Mit Ausnahme der gleisseitigen Wohnungen im südöstlichen Gebäude, sind alle Wohnungen bezüglich Lage optimiert und weisen gut nutzbare Balkone oder Loggien auf.

Während die städtebauliche Volumetrie eine wohlthuende Selbstverständlichkeit aufweist und intelligente Beziehungen mit der angrenzenden ehemaligen Kaffeeabrik und mit historischer, im kollektiven Gedächtnis eingepprägter Bahnhofsarchitektur knüpft, wirkt der (landschafts-)architektonische Ausdruck in dieser spezifischen ortsbaulichen Situation etwas hermetisch, sperrig und teilweise auch zu repetitiv. Demzufolge wäre eine weitere Differenzierung des Ausdrucks der fünf sehr ähnlichen Gebäudeteile entlang der General-Wille-Strasse zu überprüfen. Die vorgetragene Idee der Aneinanderreihung einzelner Stadthäuser droht durch die Serialität der Gebäude und Aussenräume in eine (bezüglich der Ortskernerweiterung kritisch betrachteten) Grossüberbauung zu kippen.

Mit einem interessanten Ensemble von Bushof, Kopfbau und Gebäude im Hang entsteht ein gut strukturiertes Raumgefüge in der Körnung des Umfeldes, in dem die Orientierung leichtfällt. Über Erdgeschossnutzungen und zahlreiche Nischen wird der Strassenraum belebt. Auf der oberen Ebene entstehen zwischen den Gebäuden kleine Höfe, die nachbarschaftlich genutzt werden. Insgesamt wirkt der Freiraum allerdings stark fragmentiert und entwickelt weder Kraft noch Zusammenhalt. Die einzelnen Nischen sind eher klein und schwierig nutzbar. Die attraktive Seelage wird im Freiraum kaum ausgeschöpft. Zwar wird eine attraktive Terrasse vor dem Güterschuppen angeboten, die Abendsonne und der Rundblick werden aber durch die seeseitigen Gebäude eingeschränkt.

Der Bushof ist neben dem Aufnahmegebäude zwischen der nördlichen und mittleren Unterführung angeordnet. Mit den Erdgeschossnutzungen entsteht eine sehr gute Orientierung auf den neuen Bahnhofplatz, die Zugänge zu den Unterführungen sind gut eingebunden sowie direkt zugänglich. Die gewählte kompakte Anordnung des Bushofs ist jedoch nur mit einem gegengleichen Wendemanöver der Busse möglich, was aus Aspekten der Sicherheit und des Betriebs kritisch ist. Zudem entstehen Abhängigkeiten bei der Haltestellenbelegung, die bei einer allfälligen Neukonzeption des Bushofs wenig Spielraum zulassen.

Durch die seeseitige Anordnung eines neuen Gebäudes entsteht ein neuer, dicht bebauter Strassenraum. Dieser wird durch die Gebäudegestaltung und Ausbildung von kleinen Platzsituationen mit den Gebäudezugängen gegliedert und durch die Erdgeschossnut-

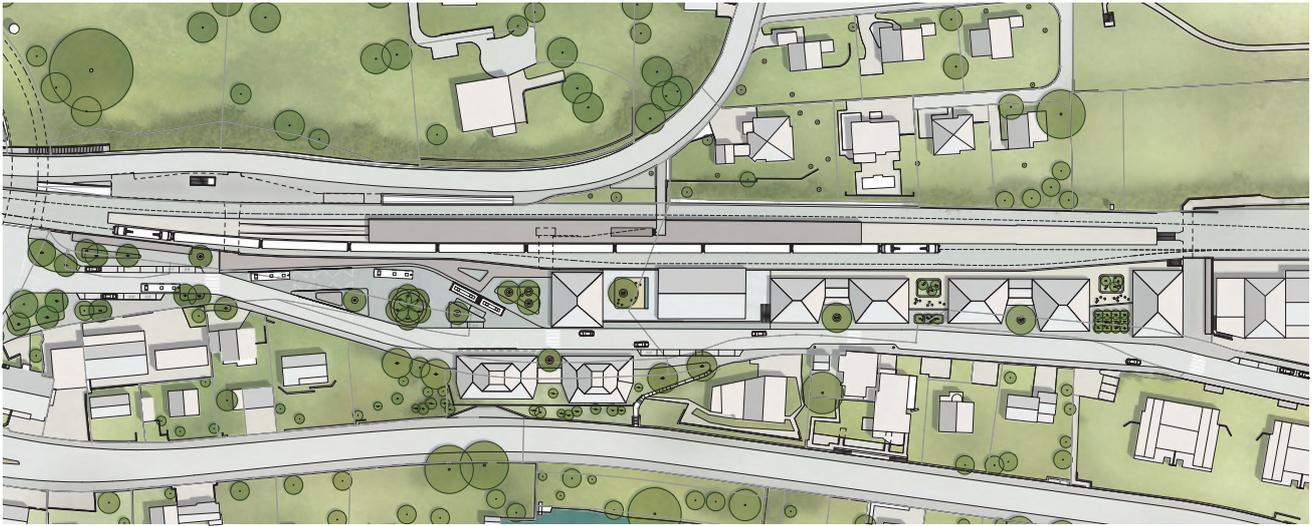
zungen bespielt. Allerdings resultieren durch die Neubauten beidseitig der Strasse zum Teil beengte Platzverhältnisse mit sehr schmalen Gehwegen und zu knappen Sichtverhältnissen beim Aufnahmegebäude. Die lokale Einengung beim Gebäude General-Wille-Strasse 40 führt zu einer plausiblen Gliederung des Strassenraums und Betonung im historischen Kontext. Die öffentlichen Auto- und Veloabstellplätze sind dezentral angeordnet und gut gelöst. Die privaten Einstellhallen sind den Bauten östlich und westlich der Strasse zugeordnet und zweckmässig organisiert. Die Anlage im Sockel der Längsbauten ist jedoch nicht sehr effizient, weil die Parkierung nur einseitig erfolgen kann. Die privaten Veloabstellplätze sind nur bei einem Teil der Bauten dargestellt und müssten für alle Nutzungen ergänzt werden.

Die Umdisponierung der Bahntechnik ist aus Flexibilitäts- und Etappierungsperspektive nicht zufriedenstellend gelöst. Gesamthaft betrachtet bewegen sich die Abweichungen bei den Erstellungskosten aller Projekte in einem, dem Bearbeitungsstand entsprechenden, vernachlässigbaren Bereich. Die Kennwerte des vorliegenden Projektes weisen im Quervergleich die meisten Geschossflächen, eine tiefe Nutzflächeneffizienz und kompakte Gebäudekörper auf.

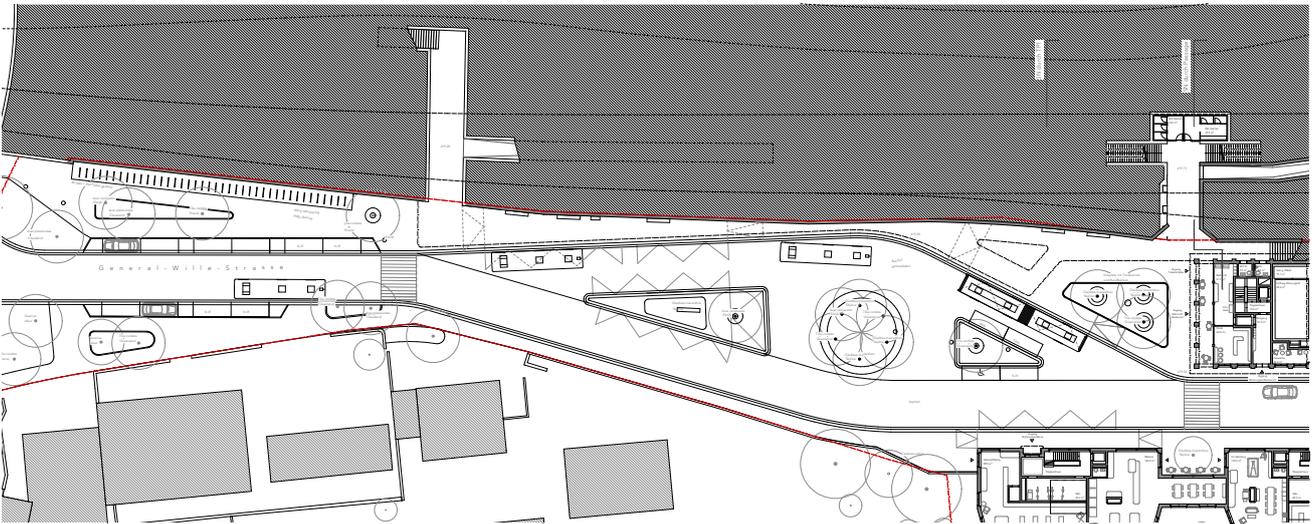
Gesamthaft liegt ein sorgfältig ausgearbeitetes Projekt mit hoher architektonischer Präzision vor, mit dem eine Klärung der städtebaulichen Situation erreicht wird. Der Freiraum wirkt dabei eher fragmentiert. Im Quervergleich wird der gefasste Platz nicht als optimal betrachtet, weil dadurch erstens der Bushof beengt wird und somit funktionale Mängel aufweist, zweitens der Blick über den See als spezifische atmosphärische Qualität des Ortes nicht für den Ankunftsort in Wert gesetzt wird, und drittens das seeseitige Gebäude keinen signifikanten Mehrwert für den öffentlichen Charakter des Bahnhofgebiets erzeugt.



Visualisierung 1



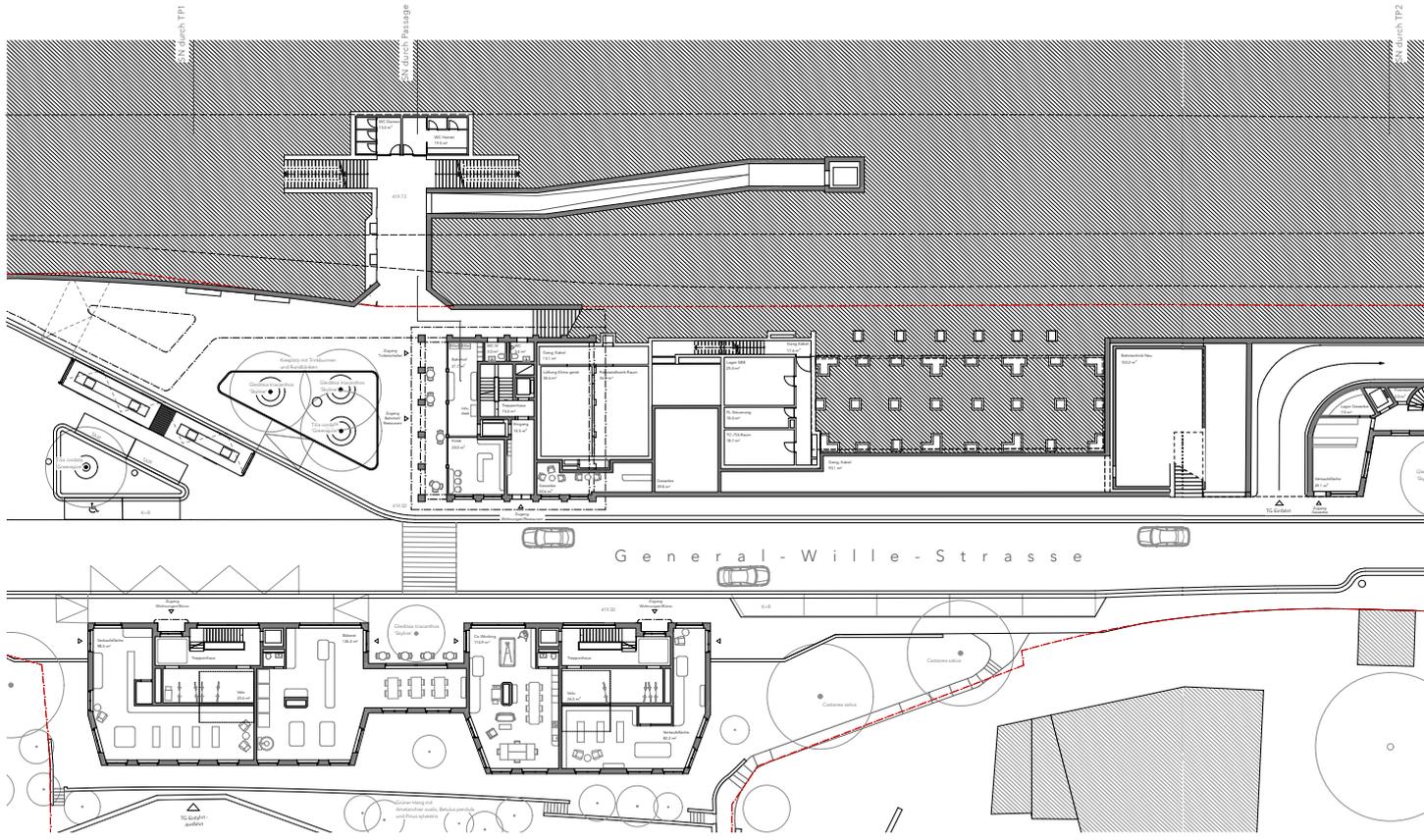
Situationsplan



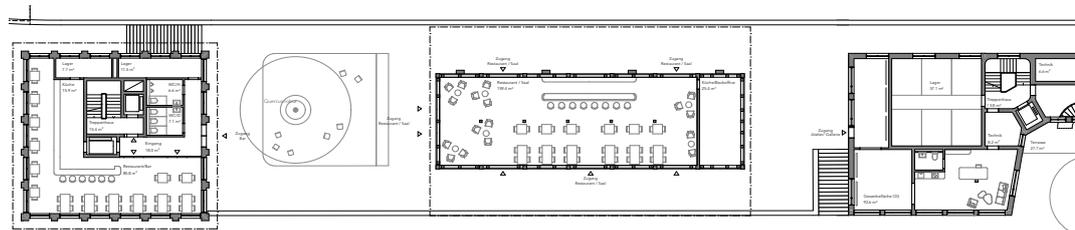
Bushof



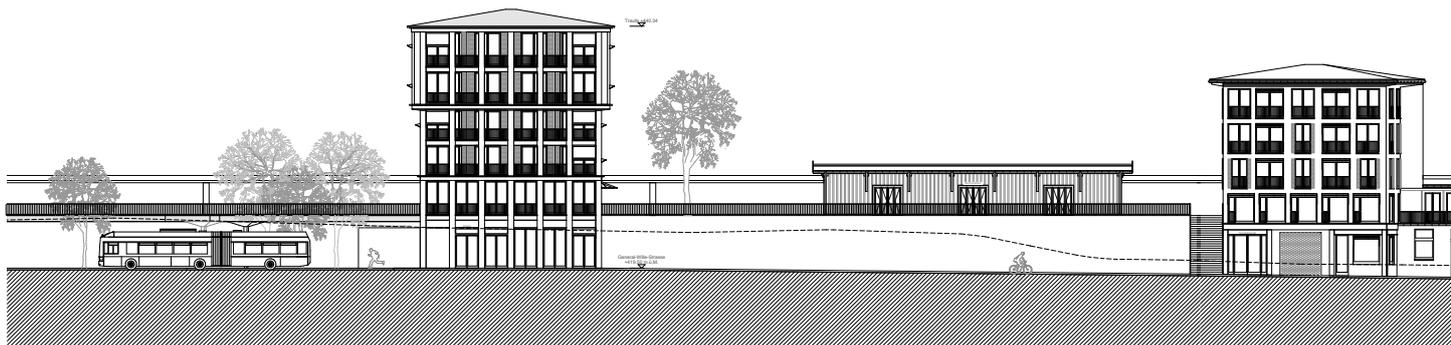
Visualisierung 2



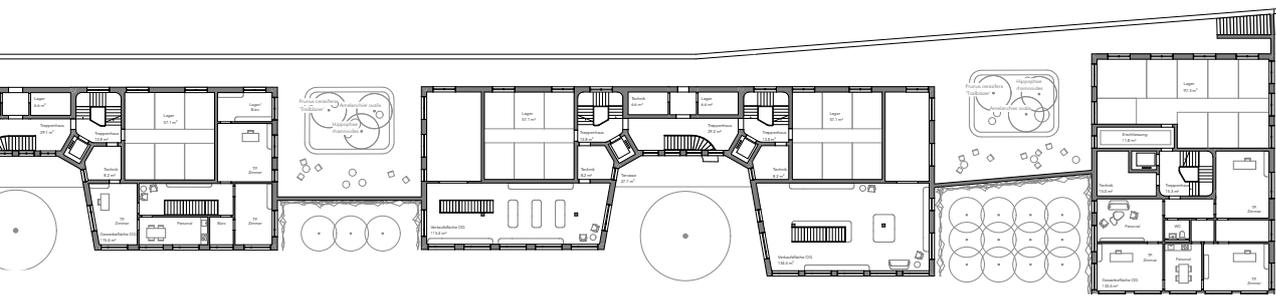
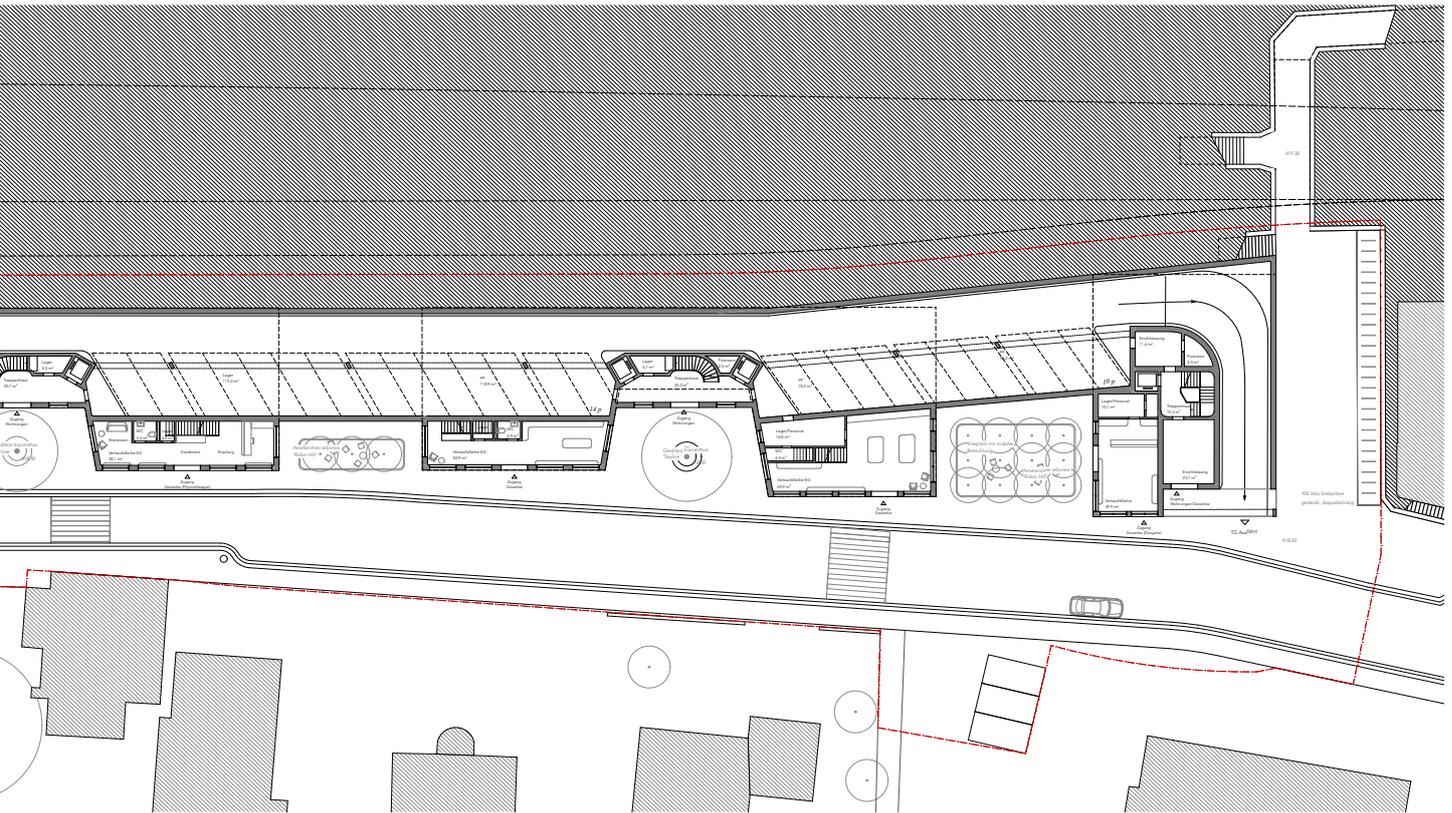
Grundriss Erdgeschoss

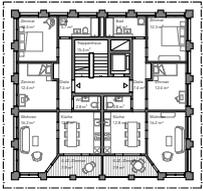


Grundriss Ebene Kulturschiene / 1.-2. OG Wohnbauten

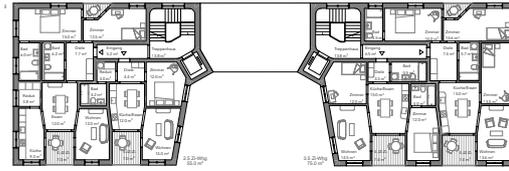


Ansicht General-Wille-Strasse

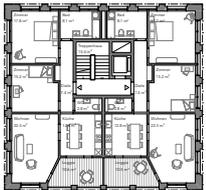




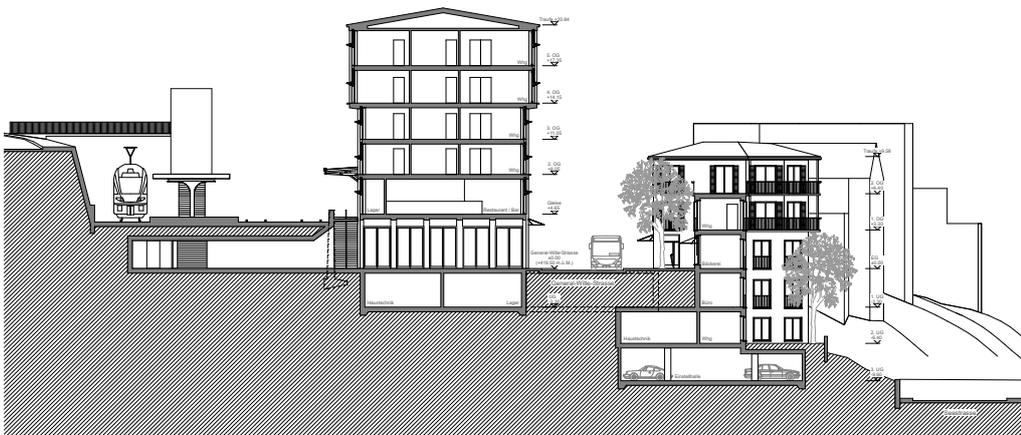
Grundriss Aufnahmegebäude 2.-3. OG



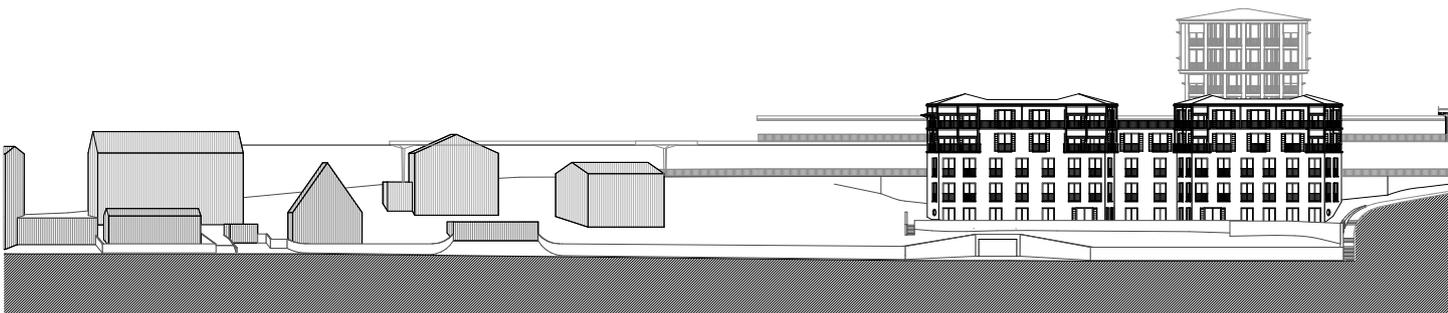
Grundriss 2.-3. OG / Wohnbauten



Grundriss Aufnahmegebäude 4.-5. OG



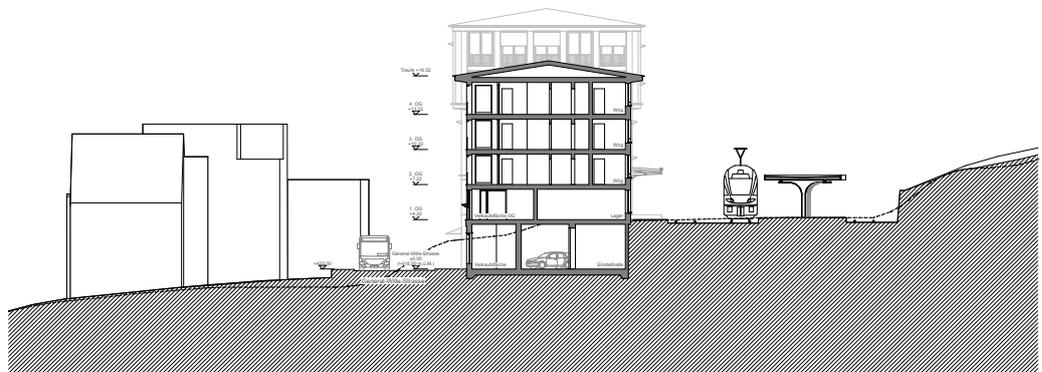
Schnitt Aufnahmegebäude



Ansicht Wohnbauten



Grundriss 2.-3. OG Wohnbauten



Schnitt Wohnbauten



Genehmigung

Der vorliegende Jurybericht wurde vom Beurteilungsgremium am 17. März 2021 genehmigt.

Sachmitglieder

Heini Bossert



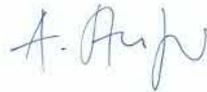
Peter Jenny



Markus Siemienik



Andreas Steiger



Fachmitglieder

Lisa Ehrensperger



Simon Kretz



Monika Schenk



Alexandra Wicki

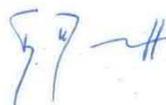


Ersatz

Corinne Aebischer



Thomas Buchmüller



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11