



Fotos Modell: Eingangsgebäude und Baumhain



Stimmungsbild Eingangssituation von CU-Areal zum Bahnhof

**FOKUS STÄDTEBAU**

Der Bahnhof entstand zwischen den Dörfern (Uetikon und Männedorf) in unmittelbarer Nähe zur Alten Landstrasse, welche an leicht erhöhter Hanglage verläuft und die gewachsenen Dörfer auf dieser Seite verbindet. Im Bereich des Bahnhofs- und insbesondere im Bereich der Bergstrasse ist die Alte Landstrasse nicht mehr lesbar und die Längsverbindung verunklärt. Das städtebauliche Konzept sieht für die historisch bedeutende Längsverbindung zwischen Männedorf, Bahnhof und Uetikon eine Aufwertung zu einer selbstverständlichen Raumabfolge vor. Die „alte“ Verbindung wird wieder erlebbar gemacht.

Von Männedorf herkommend wird die Bauphysik der offenen Bauweise bis zum Bahnhofplatz durchgeführt. Die Punktbauten im Endausbau sind mit Zugängen und Vorgärten an der Alten Landstrasse adressiert, dazwischen eröffnen sich immer wieder Blickbeziehungen zum anderen Seeufer. Ein markanter Kopfbau mit einer publikumsorientierten Nutzung im Erdgeschoss bildet den Abschluss der Häuserreihe am Bahnhofplatz. Mit Ausnahme von einem kleinen gewerblichen Anteil am Bahnhofplatz befinden sich in der Überbauung West (Eingangsbau) überwiegend Wohnungen. Auf der Gleisseite der Häuser können zweigeschossige Altbau-Wohnungen angeboten werden. In den oberen Geschossen sind entweder zwei Kleinwohnungen oder pro Geschoss eine grosse Familienwohnung denkbar.

Im Bereich des Bahnhofs wird durch gezielte Veränderungen das Umfeld gestärkt. Das Bahnhofsgebäude mit dem angebauten Güterschuppen aus dem Jahr 1894 wird saniert und kann künftig als Velostation genutzt werden. Der Flachdachanbau aus den 60-Jahren wird abgebrochen und durch einen grosszügigen Witterungsschutz ersetzt, der alle Funktion unter einem Dach vereint.

Das neue Haus am Bahnhof liegt in der Verlängerung der Alten Landstrasse und schafft damit einen räumlichen Versatz im Strassenraum. Diese prägnante Setzung unterstützt die neue Wunschlinie über die Fuss- und Velobrücke und klärt die Zufahrt von der Bergstrasse auf das Bahnhofareal. Das selbstbewusst gesetzte Haus wirkt raumbildend und ergänzt das erhaltene Ortsbild. Das Haus nimmt mit Form und Ausdruck Bezug auf die bestehende Zentrumzone und die umliegenden Gebäude. An gut sichtbarer und frequentierter Lage entsteht im Erdgeschoss Raum für Gewerbe. In den Obergeschossen sind Wohnungen ausgewiesen, können bei Bedarf aber auch für Verwaltungs- und Büroräumlichkeiten vorgesehen werden.

**FOKUS VERKEHR**

Grund- bzw. Ausgangslage für die Erschliessung ist Variante 2 aus der Verkehrsstudie von SNZ. Die Bushaltestellen werden im Bereich des Bahnhofsgebäude angeordnet. In Richtung Männedorf wird eine Ausseigetelstelle (Kantenhöhe 16cm) angeboten. Zugestiegen wird auf der gegenüberliegenden Strassenseite (Kantenhöhe 22cm). Es stehen dafür zwei individuell anfahrbare Haltestellen zur Verfügung, welche auch für das Abwarten des Fahrplans genutzt werden können.

Das Perron Gleis 1 ist von der Fuss- und Velosteg direkt erreichbar. Es wird aber nur ein punktueller Zugang in Brückenmitte und einer beim Güterschuppen angeboten um Warte- und Verkehrsraum deutlich voneinander zu trennen. Der bestehende Hauptzugang bleibt bestehen und wird durch die Umgestaltung des Bahnhofs deutlich aufgewertet. Perrons 2 und 3 werden weiterhin über die Personenunterführung erschlossen.

Die Alte Landstrasse wird bis zum Knoten Bergstrasse in die Tempo-30-Zone integriert. Es wird somit das freie Queren für den Fussverkehr ermöglicht. Für die sehr wichtige Fussbindung aus dem Postweg wird durch erhöhte Elemente in der Fahrbahn eine Querungstelle markiert. Die Fussverkehrsbeziehung wird somit direkt zum Bahnhofsgebäude und den Bushaltestellen geführt. Eine weitere wichtige Beziehung ist jene zwischen der Personenunterführung und dem CU-Areal. Die Aufgänge der bestehenden FU sind so angeordnet, dass der Fussverkehr im Norden um das Bahnhofsgebäude gelenkt wird. Zwischen den Takt-Stellplätzen (7 Stellplätze) und dem Güterschuppen wird ein sehr breiter Fussweg angeboten. In der Fortsetzung wird der Fussgängerbereich durch einen Höhenversatz und Grünbestände vom Gleis 1 getrennt. Der Zugang zum Fuss- und Velosteg ist wiederum sehr breit. Die Flächen für Fussgehende und Velos werden durch eine Markierung getrennt, um Konflikte zu vermeiden.

Der Veloverkehr wird in der Tempo-30-Zone im Mischverkehr mit dem MV geführt. Das wichtigste Ziel für Velos sind die zentralen Velostellanlagen zum Beispiel im Güterschuppen oder östlich des Wendekreises. Die wichtigsten Beziehungen für den Veloverkehr (Seestrasse, Bergstrasse und insbesondere CU-Areal) führen alle aus dem Westen zum Bahnhof. Der Zugang zu der Veloparkierungsanlage kann daher über eine Rampe entlang der nördlichen Längsachsen erfolgen.

Der P&R Parkplatz im Osten (heute ca. 60 Parkfelder) wird verkleinert, um der Wendeschleife den benötigten Platz zu geben. Er behält aber seine Funktion und ein temporäres Parkhaus wird darauf platziert um 80 P&R Stellplätze zu ermöglichen. Die topographische Situation ermöglicht eine direkte Zufahrt im Osten von der Alten Landstrasse und durch Treppen wird die Zugänglichkeit zu den Gleisen und der Bahnhofsfläche gewährleistet. In der zweiten Etappe wird mit den Punktbauten eine Tiefgarage erstellt. Sie bietet Platz für bis zu 50 Parkplätze, welche sich als Potential für P&R fachlich ableiten lassen, und soll aus der Personenunterführung SBB direkt zugänglich sein. Bereits in der ersten Etappe sind vor dem bestehenden Bahnhofsgebäude Drop Off und Taxi Stellplätze vorgesehen.

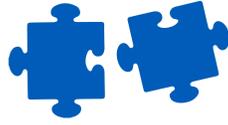
Für Sharingangebote im Bereich der Mikromobilität (E-Trotti E-Velo etc.) ist unter dem neuen Parkdeck Platz vorgesehen und sind somit sehr gut zugänglich. Weitere Stellbereiche für Velo- und Motorräder sowie Parkfelder für Mitarbeiterinnen und Mobility werden ebenfalls unter dem Parkdeck auf Ebene Bahnhof angeboten.

**Begrünen**

- Bäume als Identitätsträger und Schattenspender
- Lebensraum und Hitzeminderung
- Atmosphäreträger und Orientierungshilfe
- Umgang mit (Regen-)Wasser



Hopfbuche: eine Baumart im Baumhain



**Verbinden**

- Alte Landstrasse als wichtige Verbindung von CU-Areal und Bahnhof
- Gestaltungskonzept verbindet z.B.: durch Bodenbelag und Ausstattungselemente
- Aufenthalts- und Bewegungsräume
- Klimafitte Gestaltung durch sickerfähige Beläge und Begrünung



Mögliche Belagsart im Bahnhofsbereich

**Schema - Freiraumtypologien und Städtebau**

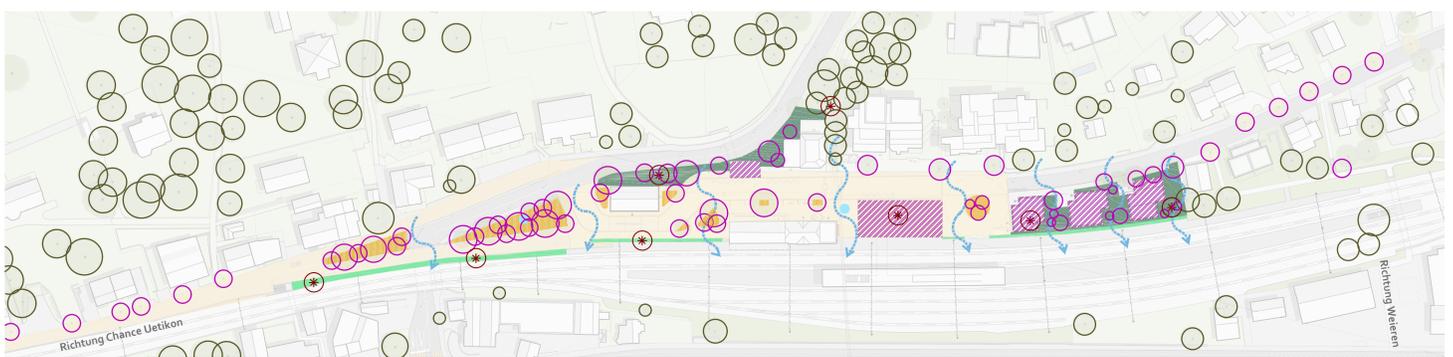
- Bahnhofplatz
- Erschliessungstrassen Bahnhof (Bergstrasse und Alte Landstrasse)
- Begegnungzone Alte Landstrasse (2oer Zone)
- Verbindung Velo- und Fussgänger
- Baumhaine Bahnhofplatz z.B. Linden, Espen, Eichen, Hopfbuchen etc.
- Gartenbäume bestehend und neu
- Strassenbegleitbäume z.B. Blumenesche, Magnolien, Traubenkirsche etc.
- Bachhain bestehend
- Historisches Bahnhofsgebäude, Güterschuppen, Wohnhaus
- Neubauten / Baufelder am Bahnhofplatz
- Aufenthaltsplätze
- Siedlungsgrün



M 1:1000

**Schema Ökologie, Klima, Vegetation**

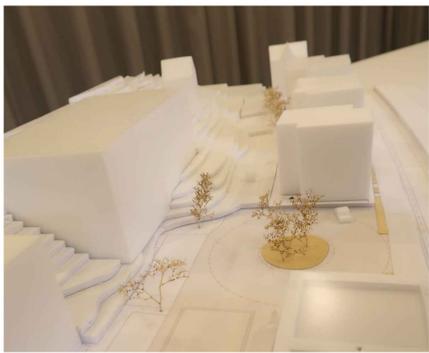
- Neupflanzungen Gehölze - Beschattung, Verdunstung
- Bestandsbäume - Beschattung, Verdunstung
- Wasser/ Brunnen - Mikroklima
- Luftdurchströmung / Kaltluft - Lokalklima
- Strukturreiche Pflanzfläche - Mikroklima, Lebensraum
- Beläge mit hohem Albedowert - Lokalklima
- Sickerfähige Beläge - Kühlung, Wassermanagement
- Dachbegrünung und PV - Lebensraum, Energiegewinnung
- Ökologische Nischen - Lebensraum
- Ruderalflächen entlang der Gleise - Mikroklima, Lebensraum



M 1:1000



Situationsplan Zwischenzustand M 1:1000



Situationsplan Endausbau M 1:1000