

Ein neues Zentrum für Regensdorf



Ein neues Zentrum für Regensdorf

Einführung

Die Gemeinde Regensdorf ist im Wandel. Laut Annahmen der Gemeinde werden in den nächsten Jahren sowohl die Einwohner- sowie die Arbeitsplatzzahlen stark steigen. Dies soll geschehen, ohne dass der Charakter der historischen Gemeindegemeindekerne verändert werden noch zusätzliches Land verbaut werden muss. Durch Testplanungen und Machbarkeitsstudien ist seit längerem bekannt, dass die Bahnhofsumgebung mitsamt den nördlich gelegenen Industriezone ein enormes städtebauliches Potenzial besitzt. Um dieses Potenzial am besten auszuschöpfen, entstand von der Gemeinde der Wunsch, um den Bahnhof Regensdorf-Watt herum ein neues Zentrum zu planen, welches sich optimal in die städtebaulichen Entwicklungen der Umgebung einfügen soll. Die heutigen öV-Infrastrukturen am Bahnhof entsprechen den Anforderungen einer solchen Zentrumsentwicklung nicht. Die vorliegende Masterarbeit nimmt diese Diskrepanz auf, mit dem Ziel einen Masterplan zu entwerfen, welcher die zukünftige Entwicklungsrichtungen aufzeigen soll.

Vorgehen und Zielformulierung

In einem ersten Schritt wird die heutige Situation (Abb. 1) analysiert und mit ähnlich grossen Bahnhöfen des Zürcher S-Bahn Netz verglichen. Obendrein werden die Entwicklungswünsche der verschiedenen Stakeholders aufgenommen. Durch dieses Vorgehen können Mängel festgestellt und Ziele aufgestellt werden.



Abbildung 1: Ist-Situation

Die Betrachtung dieser Ziele lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Anordnung der Bushaltekanten und die damit verbundene Streckenführung der einzelnen Buslinien für die Bewertung grundlegend sind.

Variantenentwicklung

Auf den Zielvorgaben und vor allem auf die Anordnung der Bushaltekanten werden drei Varianten entwickelt, welche abschliessend anhand der Zielerreichung bewertet werden. Jeder Variante liegt eine andere Haltekantenanordnung zu Grunde. In der ersten Variante werden die Haltekanten so beibehalten wie bisher. Variante 2 versucht die Anschlusssituation zwischen dem Bus- und dem S-Bahn-System zu optimieren, wohingegen die dritte Variante insbesondere die Verknüpfung der verschiedenen Buslinien perfektionieren soll.



Abbildung 2: Bestvariante

Bestvariante

Die Bestvariante wird aus der Variante 1 entwickelt (Abb 2). Die wichtigsten Veränderungen finden dabei auf der Südseite des Bahnhofs statt. Der Ostringeinschnitt wird gedeckt. Dadurch entsteht eine grosse Fläche, welche als Stadtpark und Parkplatz genutzt wird und gleichzeitig dazu dient der Buswendepplatz eliminieren zu können.

Auch auf der Nordseite entsteht durch die Deckung des Ostrings ein Bahnhofsplatz, welcher sich optimal in die geplante städtebauliche Entwicklung eingliedern lässt.

Ein weiteres wichtiges Verbesserungselement ist der Umbau der Unterführungen. Aufgrund dessen, dass die mittlere Unterführung dem Bahnhof als Hauptunterführung dient, wird der Durchgangsverkehr über die beiden äusseren gelenkt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf den Veloverkehr gelegt.

Masterarbeit FS16

MSc ETH Bau-Ing.

Leitung

Prof. Dr. Ulrich Weidmann

Betreuung

Ernst Bosina, Christian Marti

Angewendete Methoden

Situations- & Bahnhofsanalyse

Kontakt

Valerio Frezza

vfrezza@student.ethz.ch