

# BAUFORUM RHEINFELDEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE



## **IMPRESSUM**

### **Auslober**

Stadt Rheinfelden (Baden)  
IBA Basel 2020

### **Organisatorische Vorbereitung und Durchführung**

Stadtbau Lörrach  
Isolde Britz

### **Inhaltliche Vorbereitung und Nachbearbeitung**

yellow z  
Prof. Michael Koch  
Simone Risse

26.11.2015

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1.</b> Aufgabenstellung und Ablauf des Bauforums	4
<b>2.</b> Gesamthafte Würdigung	6
<b>3.</b> Die Teams und ihre Projektideen	7
<b>4.</b> Übersicht über Unterschiede und Gemeinsamkeiten	20
<b>5.</b> Vergleichende Bewertungen der unterschiedlichen Lösungsansätze	21
<b>6.</b> Zusammenfassende Darstellung der Gemeinsamkeiten	27
<b>7.</b> Empfehlung	30

# 1. AUFGABENSTELLUNG UND ABLAUF

## AUFGABENSTELLUNG

Bahnhöfe sind die Visitenkarten der Städte und Ankunftsräume für Reisende, Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs sowie zentrale städtische Identifikations- und Bezugsräume. Mit der geplanten Elektrifizierung der Hochrheinstrecke verbindet sich die Chance, die grenzüberschreitenden Schwesterstädte Rheinfelden (Baden) und Rheinfelden (Aargau) als regionales Zentrum in der Agglomeration Basel zu stärken. Zur Attraktivierung und Funktionsstärkung der Innenstadt von Rheinfelden (Baden) sowie der Anbindung an den Rhein und an die Schwesterstadt auf Schweizer Seite tragen der Bahnhof und sein Umfeld bisher jedoch nur unzureichend bei.

Damit das Bahnhofsumfeld seiner Rolle als „Mobilitätszentrale“ gerecht werden und zur Stärkung der Innenstadt beitragen kann, muss das Areal umfassend aufgewertet werden. Zentrales Ziel ist die Entwicklung eines in städtebaulicher, verkehrlicher sowie funktionaler Hinsicht modernen Verkehrsknotenpunktes mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Bahnlinie ist eine harte Zäsur zwischen dem südlichen liegenden Rheinufer und der nördlich gelegenen Innenstadt. Die einzige innerstädtische Unterführung bündelt sämtliche Hauptverkehrsstraßen des Plangebiets in einem Punkt. Dem Bahnhofsgelände kommt demnach als „missing link“ zwischen Innenstadt und Rhein eine besondere Rolle zu. Die Herausforderung besteht darin, die zwei bestehenden Stadteingänge zu attraktiven Verbindungen zu machen und als neue Adressen zu profilieren. Thematisiert werden sollen die unterschiedlichen Identitäten und Anforderungen der zwei Bahnhofsseiten und ihre Verknüpfung mit dem Umfeld.

Das Bauforum Rheinfelden ist der nächste Arbeitsschritt zur Vertiefung und Weiterentwicklung des Masterplans Innenstadt. Zukünftig soll das Bahnhofsgelände seiner Rolle als Stadteingang und als Bindeglied zwischen Innenstadt und Rhein gerecht werden. Dazu werden mögliche Baufelder und Bebauungstypologien in den Teilbereichen ermittelt und Vorschläge für eine Qualifizierung der öffentlichen Räume erarbeitet.

## **IBA PROJEKTGRUPPE „AKTIVE BAHNHÖFE“ VISION BAHNHOF RHEINFELDEN BADEN 2022**

Die IBA Projektgruppe „Aktive Bahnhöfe“ bündelt acht IBA Projekte aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Die beteiligten Bahnhöfe werden gemeinsam und jeder für sich zu Katalysatoren im Netz der trinationalen Regio-S-Bahn. Mit dem Ziel die nachhaltige Mobilität und die Nutzbarkeit der Regio-S-Bahn in der Agglomeration Basel zu fördern und die umliegenden Stadträume beispielhaft zu gestalten, fokussiert die Projektgruppe

- die Stärkung des Netzes als Ganzes durch die grenzüberschreitende Verbesserung der Les- und Nutzbarkeit der Bahnhöfe als intermodale Knoten (trinationale Information, Signalistik) sowie die Identifikation und Entwicklung trinationaler Mobilitätslösungen und Dienstleistungen

- die Stärkung der Bahnhöfe als Mikrozentren im trinationalen Alltag (anhand der Arbeitsfelder Mobilität/Intermodalität, Stadtentwicklung, öffentliches Leben): Ziel ist es, die Bahnhöfe zu modellhaften Pilotstandorten mit ausgezeichneter Anbindung, bester Orientierung sowie einem attraktiven und abwechslungsreichen Umfeld zu entwickeln. An den Pilotstandorten entstehen Standards, die an möglichst vielen Bahnhöfen der Agglomeration umgesetzt werden.

Eine 2013 gemeinsam erarbeitete Charta formuliert Vorschläge zur Signaletik, zur Nutzung der Schalterhallen und zur Verbindung in die Innenstädte. Sie dient als eine Grundlage der gemeinsamen Weiterentwicklung.

Bis zu ihrem Abschlussjahr will die IBA Basel gemeinsam mit den beteiligten Projektpartnern eine neue Raum-Identität schaffen, die für Besucher und Bewohner der Region erlebbar ist und zeigt, „wir bewegen uns in einem gemeinsamen Raum“. Aus der Initiative der Projektgruppe entstehen neue Anstöße für die bessere Nutzbarkeit des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes.

Der Rheinfelder Bahnhof mit zentralem Busbahnhof, auch in Richtung Rheinfelden Schweiz, ist eine wichtige Station für viele berufstätige Einpendler, Auspendler und Grenzgänger sowie für Reisende auf der Hochrheinstrecke. Die Deutsche Bahn äußert die Absicht, das sanierungsbedürftige und denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude zu verkaufen. Die „Vision Bahnhof Rheinfelden Baden 2022“ benennt das Ziel, zum 100. Stadtjubiläum im Jahr 2022, den Bahnhof, dessen Bau vor über 150 Jahren schon ein grenzüberschreitendes Projekt war, zu einem attraktiven Mobilitätszentrum zu entwickeln.

## ABLAUF

Drei interdisziplinär zusammengesetzte Teams arbeiteten 2,5 Tage vor Ort. Jeweils eine andere Disziplin hatte die Federführung, geführte Begehungen und eigene Erkundungen ergänzten die Informationen des umfangreichen Programms.

Drei öffentliche Plenumsveranstaltungen dienten der Diskussion von Erkenntnissen und konzeptionellen Ansätzen. Darüber hinaus konnten Interessierte den Teams bei ihrer Arbeit im Rathaus über die Schulter schauen.

Der Blick „von außen“ auf die Aufgabenstellung und die Rheinfelder Gegebenheiten führten zu sehr unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten der Teams. Die daraus resultierenden Konzepte und Projektideen bereichern die Suche nach einer angemessenen Lösung für das Bahnhofsumfeld von Rheinfelden.

Die in sehr kurzer Zeit von den Teams erarbeiteten Ergebnisse konkretisieren den Masterplan Innenstadt in wesentlichen Punkten.

Im nächsten Arbeitsschritt sollen die neuen Erkenntnisse in Politik und Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert werden.

## 2. GESAMTHAFTE WÜRDIGUNG

Allein die Aufgabe war ungewöhnlich: Das Bahnquartier einer Schwesterstadt städtebaulich neu zu denken – und dabei die vorhandenen Ressourcen und Stärken zu nutzen. Was ist in diesem besonderen Fall „vor dem Bahnhof“, was ist „hinter dem Bahnhof“? Wie können gleichzeitig die Verbindung des Bahnhofs Rheinfelden zur Innenstadt und die Verbindung zum schweizerischen Rheinfelden verbessert und aufgewertet werden?

Die eingeladenen interdisziplinären Expertenteams (Architektur und Städtebau, Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) arbeiteten jeweils mit unterschiedlichen federführenden Disziplinen intensiv von Mittwochabend bis Samstagvormittag (21.10. - 24.10.15) und zwar für die interessierte Öffentlichkeit jederzeit zugänglich im Rathaus. Die Zwischenpräsentationen waren gut besucht und dienten dem Austausch der Erkenntnisse mit Politik, Grundeigentümern und Öffentlichkeit sowie der Teams untereinander.

Derartige offene kreative Verfahren bedeuten eine besondere Herausforderung. Die eingeladenen Teams haben sich dem sehr qualifiziert gestellt und mit jeweils gut ausgearbeiteten Ergebnissen hervorragend bewährt.

Die geführten Diskussionen wie auch die dokumentierten Ergebnisse enthalten zahlreiche „Augenöffner“ und wichtige Hinweise zur Beurteilung von besonderen Potentialen und der besonderen Probleme im Untersuchungsgebiet.

Von besonderer Bedeutung erwies sich die Bewertung der Lage des Bahnhofs zwischen den Zentren der beiden Rheinfelden. Eine weitere Schlüsselbedeutung hatte die Frage der Überwindung der Bahntrasse. In diesem Zusammenhang wurde intensiv der städtebauliche Charakter des Bahnquartiers beidseits der Bahnlinie diskutiert. Welches Image hat hier das Potential einer attraktiven Adresse? Welche besondere Identität kann hier aufbauend auf dem Bestand entwickelt werden? Zusätzlich stellte die Ausgestaltung des Bahnhofs als Mobilitätszentrum im Rahmen der IBA-Projektgruppe „Aktive Bahnhöfe“ besondere Anforderungen; eine funktionierende regionale Nachbarschaft ist schließlich abhängig von bequemen Erreichbarkeitsverhältnissen.

Die nachfolgend dokumentierten Ergebnisse belegen, dass das Verfahren gelungen ist. Der intensive Gedankenaustausch innerhalb des Bauforums sowie die Ergebnisse setzen die Vertreter der Stadt in die Lage, belastbare und zukunftsfähige Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen den politischen Gremien der Stadt vorzuschlagen. Wenn diese abschließenden Abwägungen und Bewertungen auch darauf hinauslaufen, dass die Ergebnisse nur eines Teams die wesentliche Grundlage darstellen soll, so haben die beiden anderen Expertenteams durch ihre wertvollen Beiträge diese Willensbildung erst ermöglicht.

# 3. DIE TEAMS UND IHRE PROJEKTIDEEN

# TEAM 01 „Bahnhof plus x“



## ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG

### Ingrid Burgstaller

Dipl.Ing. M.Sc. Architektin, Stadtplanerin BDA  
Professorin für städtebauliches Entwerfen und Stadtentwicklung, Technische Hochschule Nürnberg  
Büroinhaberin MORPHO-LOGIC, München

## LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

### Uta Stock-Gruber

Dipl.Ing. Landschaftsarchitektin  
Professorin für Landschaftsarchitektur und Planung, Hochschule Weihenstephan-Triesdorf  
Büroinhaberin Uta Stock-Gruber – Büro für Landschaftsarchitektur, Buch am Erlbach

## VERKEHRSPLANUNG

### Harald Kipke

Dipl.Ing. Verkehrs- und Stadtplaner  
Professor für Verkehrswesen, Technische Hochschule Nürnberg

# TEAM 01 „Bahnhof plus x“



Das Team abstrahiert den Knotenpunkt der beiden Bundesstraßen im Bereich der Unterführung als „X“ und interpretiert diesen Kreuzungspunkt als wichtigen Baustein im öffentlichen Freiraumsystem der „magischen Dreiecksplätze“ in der Innenstadt Rheinfelden.

Das „Nadelöhr“ soll zur Antrittsfläche zum Bahnhof und als attraktive Verbindung in die Innenstadt ausgebaut werden. Mit der Schließung des Salmegg-Parkdecks an den Rheinterrassen wird die Rheinbrückstraße zur verkehrsberuhigten Anliegerstraße. Dadurch entfallen sowohl die Rechts- als auch die Linksabbiegespuren im Bereich der Unterführung. Dies ermöglicht eine neue Straßenraumgestaltung, die breite Fuß- und Radwegeverbindungen auf beiden Seiten erlaubt. Die Unterführung kann deutlich erweitert und verkürzt werden, Oberlichter im Brückenwerk dienen der natürlichen Belichtung. Aus dem „Angstraum“ wird eine attraktive zentrale Verbindung zwischen Innenstadt und Rhein“, die den Antritt zum Bahnhof formuliert.

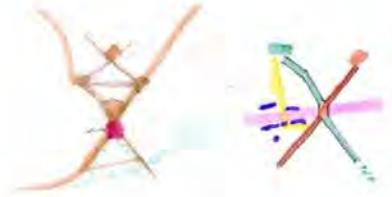
Die Anbindung an den Bahnhofplatz Süd erfolgt über eine großzügige Rampe, die durch die Setzung eines städtebaulichen Akzents parallel zu den Gleisen den Bahnhofs- sowie den Stadteingang markiert. Nordseitig der Bahn werden entlang der Güterstraße neue Gebäude für Geschäfte, Wohnen und Parken vorgeschlagen, die das westliche Bahnhofsquartier mit seinen Handelsangeboten besser mit der Innenstadt verbinden. Nordseitig wird auch das Mobilitätszentrum bestehend aus Park+Ride-Stellplätze, CarSharing-Angeboten und komfortable Radabstellplätze mit Fahrradwerkstatt angeordnet.

Der Beitrag leistet zudem interessante Anstöße zur Verbesserung des Rheinfelder Busnetzes. Die Busverbindungen werden zu drei Durchmesserlinien zusammengefasst, die im 30-Minuten-Takt fahren. Dadurch kann die Fläche des Busbahnhofs deutlich reduziert werden und mehr Raum für zusätzliche bahnhofsaffine Dienstleistungsangebote geschaffen werden. Das bestehende Bahnhofsgebäude soll zukünftig ein Restaurant beherbergen.

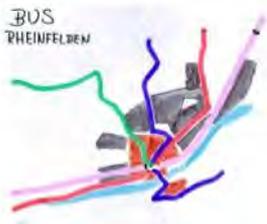


Team 01

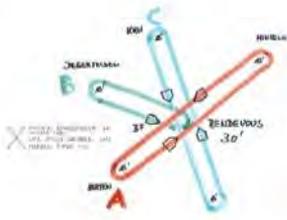
# Bahnhof plus X



historische Stadtstruktur zu einem einladenden X zusammenführen



Bahnhof zwischen Elsa-Brändström-Straße, Rudolf-Vogel-Anlage und neuem Rheinbrückplatz aufspannen



von hier Aufwertung der Verbindung zum schweizerischen Rheinfelden

Rheinterrassen gestalterisch in Wert setzen und vom Parken befreien

Unterführungen verkürzen und die jeweiligen Milieus zu stärken



## MULTIMODAL IN RHEINFELDEN



Rheinbrück-Platz mit markantem Kopfbau sowie Treppenablagen und großzügiger Rampenverbindung zum Bahnhof

Brücke im X mit deutlich aufgewerteter Fuß- und Radwegverknüpfung: verkürzt und verbreitert, sowie mit Oberlicht

neue Topographie ermöglicht ebenerdigen Zugang zu den Gleisen von Süden

nordseitig P+R/ Car-Sharing und komfortable Radabstellplätze

neue Handelsangebote um westliche Lagen mit Innenstadt zu verbinden (Elsa-Brändström-Straße, aber auch Industrieweg)

Karl-Fürstenberg-Straße mit neu gestaltetem Oberrheinplatz verbinden

Vorschläge zur Signaletik der Mobilitätskette



Team 01

# Bahnhof plus X



# TEAM 02 „...und in der Mitte ein Garten“



## LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

### **Christoph Luz**

Dipl.Ing. Landschaftsarchitekt  
Büroinhaber Luz Landschaftsarchitektur, Stuttgart

## ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG

### **Matthias Schuster**

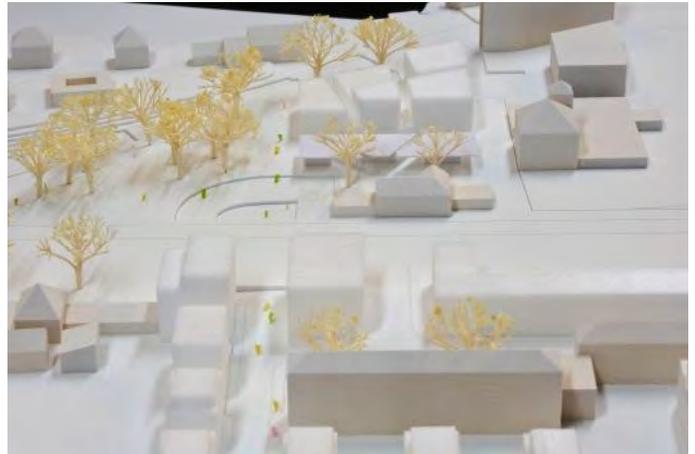
Dipl.Ing. Architekt und Stadtplaner SRL BDA  
Büroinhaber LEHENDrei, Stuttgart

## VERKEHRSPLANUNG

### **Bernd Schönfuß**

Dipl.Ing. Verkehrsplaner  
Büroinhaber Schönfuß – Planungsbüro StadtVerkehr, Stuttgart

## TEAM 02 „...und in der Mitte ein Garten“

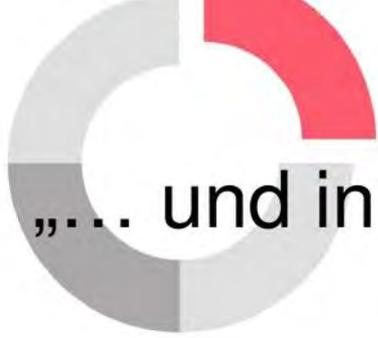


Der Beitrag interpretiert den Raum südlich der Bahn als „Garten in der Mitte der Schwesterstädte Rheinfelden“. Das Potenzial wird hier vor allem in den teils noch sichtbaren Spuren des historischen, repräsentativen Grüns gesehen, der die Verbindung vom Bahnhof zum Schweizer Rheinfelden begleitet.

Die Grünfläche am Bahnhof wird als Parkanlage mit einladender Geländemodellierung Richtung Rheinbrückstraße umgestaltet. So entsteht ein landschaftlicher Übergang zum Rhein. Der Bahnhofsvorplatz wird hingegen großflächig überbaut. Hier wird das Mobilitätszentrum mit Busbahnhof, Parkplatzflächen, CarSharing-Angeboten und Fahrradleihstation sowie Radstellplätzen integriert. Zudem bietet das Bauvolumen ausreichend Platz für weitere publikumsintensive Ankernutzungen. Im bestehenden Bahnhofsgebäude sollen Gastronomie, ein Kiosk Fahrkartenautomaten sowie öffentliche WC-Anlagen bereitgestellt werden.

Die Verbindung zwischen den Bahnhofsseiten wird über eine großzügige Rampe geführt, die Elsa-Brändström-Straße wird im Süden abgesenkt, so dass eine direkte Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer entsteht.

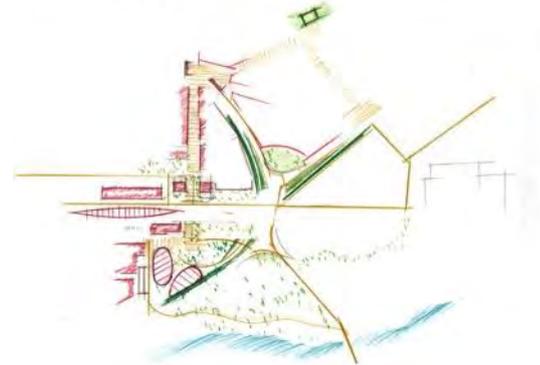
Im nördlichen Bahnhofsbereich definieren zwei Torbauten entlang der neuen Unterführung den Stadteingang. Die Bebauung an der Güterstraße und die städtebaulichen Ergänzungen in der Elsa-Brändström-Straße bilden den Auftakt in die Innenstadt. Als städtische Promenade gelingt so die Anbindung an den Oberrheinplatz. Darüber hinaus werden im Bereich Rudolf-Vogel-Anlage, Bahnunterführung und Anbindung Rheinbrückstraße eine Redimensionierung der Verkehrsflächen vorgenommen. Diese gestaltet die Aufenthalts- und Verkehrsfunktionen für Fußgänger und Radfahrer verträglicher.



Team 02

# „... und in der Mitte ein Garten.“

mobil - grün - vernetzt



## Idee:

Kultivieren was man hat

## Konzept:

Freiraumtypologien und  
Streifräume  
Bahnhof im Fokus

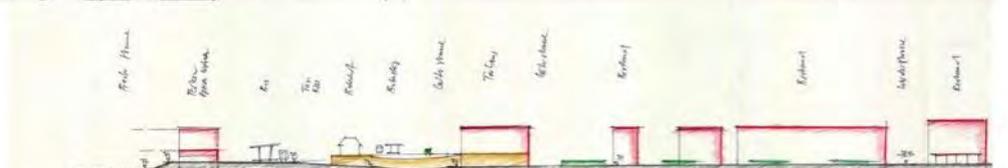
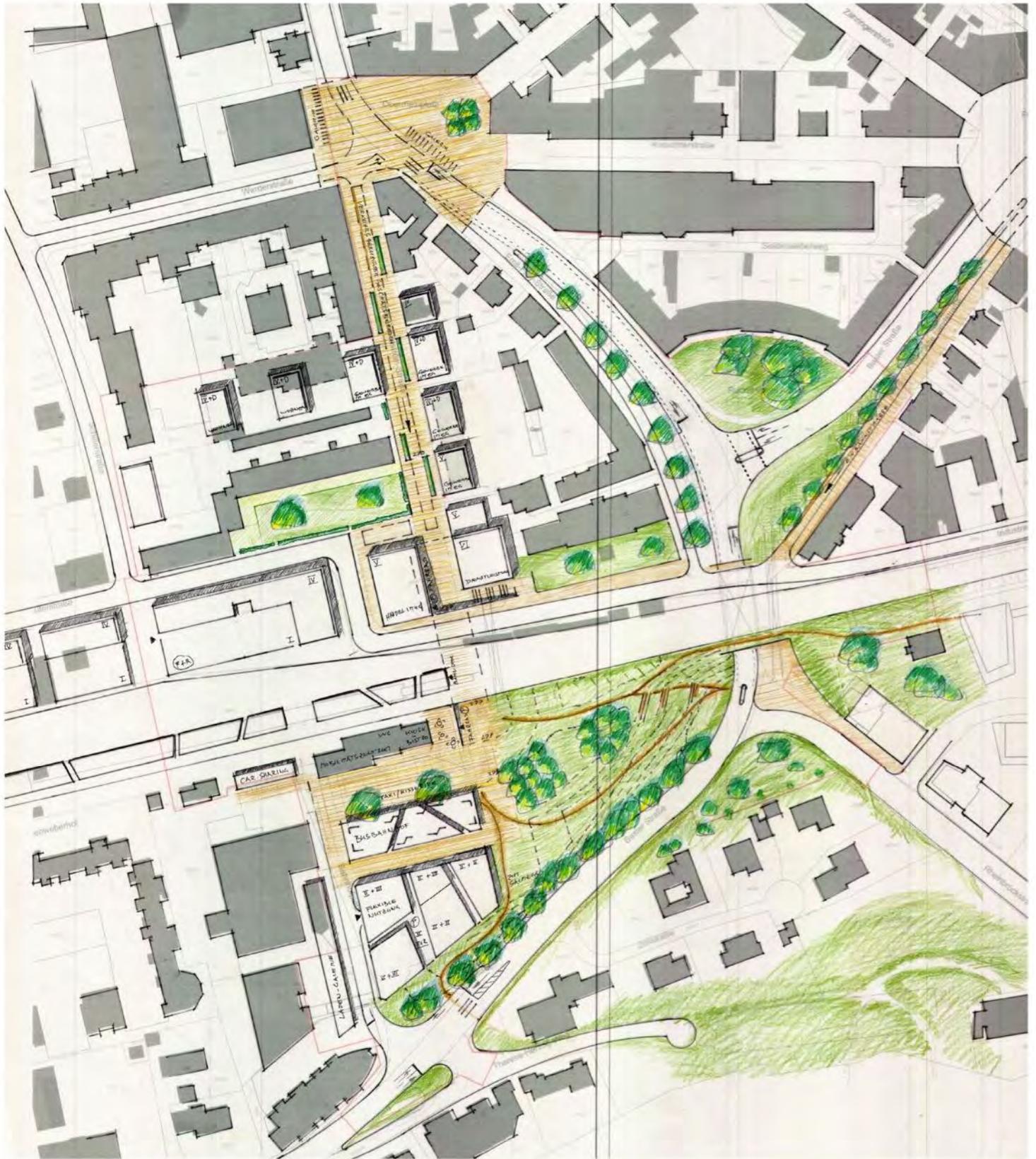
## Elemente:

Promenade  
Torhäuser  
Mobilitätszentrum  
Garten  
Weg zum Rhein



# „... und in der Mitte ein Garten.“

mobil - grün - vernetzt



# TEAM 03 „Bahn findet Stadt“



## VERKEHRSPLANUNG

### Reinhold Baier

Dipl.Ing. Verkehrs- und Stadtplaner

BüroinhaberBSV – Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen

## LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

### Cornelia Bott

Dipl.Ing. Landschaftsarchitektin

Professorin für Landschaftsarchitektur, Umwelt und Stadtplanung, Hochschule Nürtingen-Geislingen

Büroinhaberin Planungsgruppe Landschaft und Raum, Korntal

## ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG

### Harald Heinz

Dipl.Ing. Architekt und Stadtplaner

Büroinhaber Heinz Jahnen Pflüger Stadtplaner und Architekten, Aachen

## TEAM 03 „Bahn findet Stadt“



Das Bahnhofsareal soll zukünftig ein attraktiver und lebendiger Teil der Stadt werden. Die Rheinbrückstraße, das Bahnhofsumfeld sowie die Elsa-Brändström-Straße sollen zu einer städtischen Verbindung vom Schweizer Rheinfeldern zur Innenstadt Rheinfeldern (Baden) ausgestaltet werden.

Dazu werden im Bereich Rudolf-Vogel-Anlage, Gleisunterführung und Anbindung Rheinbrückstraße eine Redimensionierung der Verkehrsflächen vorgenommen. Diese gestaltet die Aufenthalts- und Verkehrsfunktionen für Fußgänger und Radfahrer verträglicher.

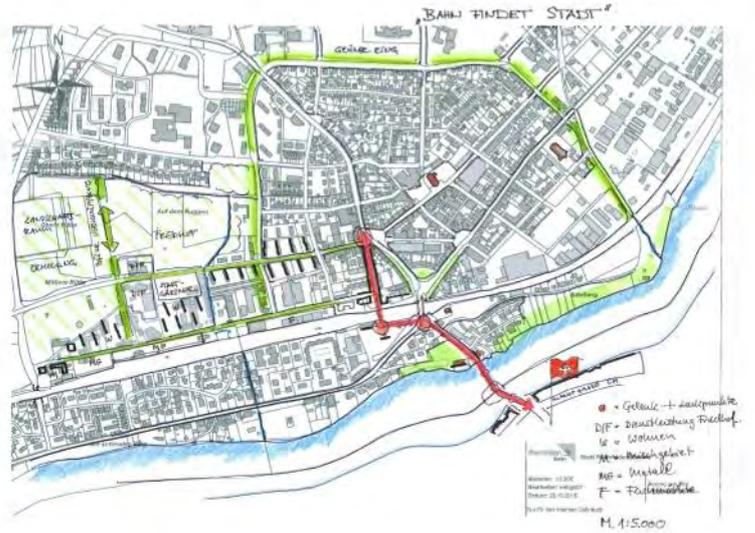
Die Elsa-Brändström-Straße wird als Zugang zum Bahnhof durch gezielte, städtebauliche Ergänzungen mit Wohn- und Geschäftsnutzungen verdichtet. Durch die Erweiterung des Oberrheinplatzes auf die gegenüberliegende Seite soll der Übergang am Kreuzungspunkt Nollinger Straße, Werderstraße und Elsa-Brändström-Straße für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. In der Verlängerung der Elsa-Brändström-Straße wird die neue Bahnstufunterführung mit einer großzügigen Treppen- und Rampenanlage gelegt, um die beiden Bahnhofsplätze für Fuß- und Radverkehr direkt miteinander zu verbinden.

Die Innenstadt wird baulich auf die südliche Bahnhofsseite erweitert. Die neue Bebauung markiert einen sichtbaren „Innenstadt-Eingang“, der aus der Schweiz kommend wahrnehmbar ist. Auf der Südseite des Bahnhofs wird die bestehende Grünfläche um etwa 3,50 m abgesenkt, dies ermöglicht von der Unterführung aus ein niveaugleiches Ankommen. Der Höhenunterschied zwischen Platz und Busbahnhof integriert baulich die Mobilitätszentrale mit Fahrradstellplätzen, CarSharing-Angeboten und Busüberdachung. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude erhält weitere bahnhofsaffine Nutzungen wie Fahrkartenschalter und Gastronomie. Unter dem Bahnhofsvorplatz wird ein zur Straße offenes Parkdeck für Pendler angeordnet.



Team 03

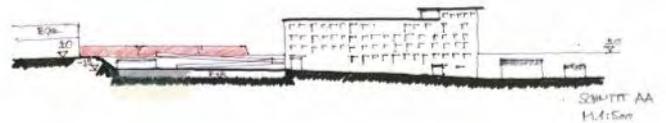
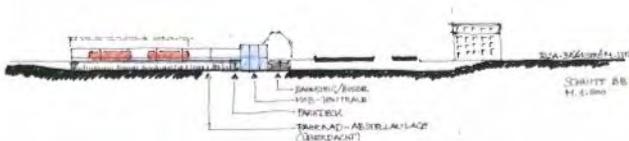
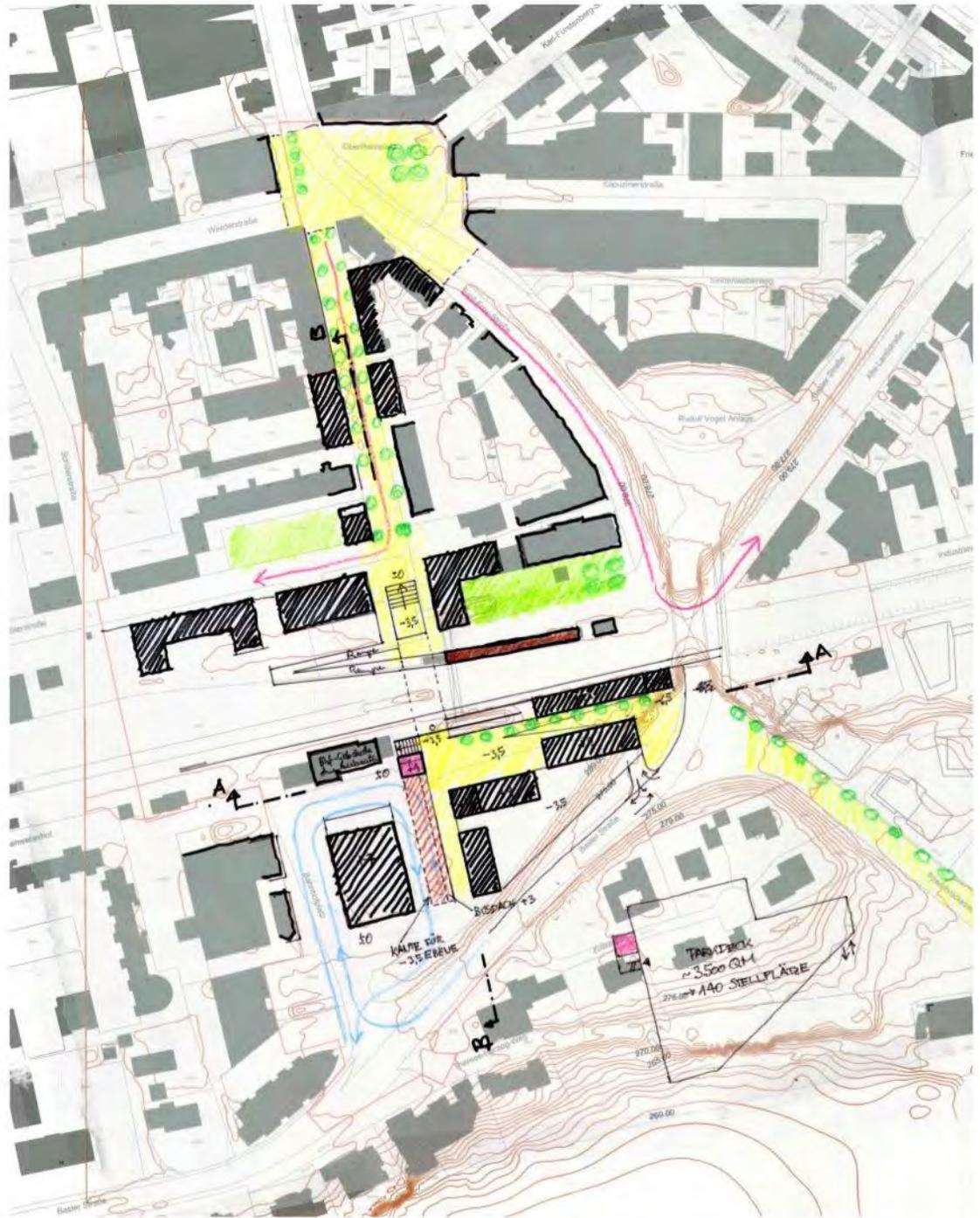
# Bahn findet Stadt





Team 03

# Bahn findet Stadt



**bauforum**  
Rheinfelden  
(Baden)

**IBA Basel 2020**  
Internationale Bauausstellung - Imaginer of Bâtir l'avenir

Reinhold Baier/ Cornelia Bott/ Harald Heinz

# 4. ÜBERSICHT ÜBER UNTERSCHIEDE UND GEMEINSAMKEITEN

## DREI VARIANTEN

### Unterschiedliche Herangehensweisen

- Prinzipielle „Lesart“ des Gebiets und Themen- / räumliche Schwerpunkte
- Städtebauliche Neuordnung des Bahnhofplatzes Nord und Verkehrsführung Güterstraße
- Umgang mit der Bahnhofsunterführung
- Städtebauliche Neuordnung des Bahnhofplatzes Süd
- Lage und Nutzungen des Mobilitätszentrums

## GESICHERTE ERKENNTNISSE

### Gemeinsamkeiten der drei Entwürfe

- Aufwertung und Stärkung der Elsa-Brändström-Straße
- Änderung der Grundstückszuschnitte Güterstraße zur Freihaltung der Sichtachse zum Bahnhof im Verlauf der Elsa-Brändström-Straße
- Hochwertige Architekturen beidseits der Bahngleise für attraktiven Stadteingang
- Rückbau der Kreuzungsbereiche Rheinbrückstraße / Basler Straße und Nollinger Straße / Friedrichstraße, Shared-Space-Fläche am Knotenpunkt Oberrheinplatz
- Erhalt des Bahnhofsgebäudes

# 5. VERGLEICHENDE BEWERTUNGEN DER UNTERSCHIEDLICHEN LÖSUNGSANSÄTZE

## VARIANTEN

# LESART UND THEMEN- / RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



Das gesamte Bahnhofsumfeld wird als Teil der Innenstadt interpretiert. Der Fokus liegt hier eindeutig auf der Verbindung beider Rheinfeldern über den Knotenpunkt im Bereich der Unterführung.

- o Umdeutung des "Nadelöhrs" zum zentralen Knoten- und Verteilerpunkt
- + Logische Einordnung ins vorhandene Platzsystem
- Bahnhofsumfeld wird eher "Nebensache"
- + Städtebauliche Optimierung der geplanten Adelbergbebauung entlang der Rheinbrückstraße

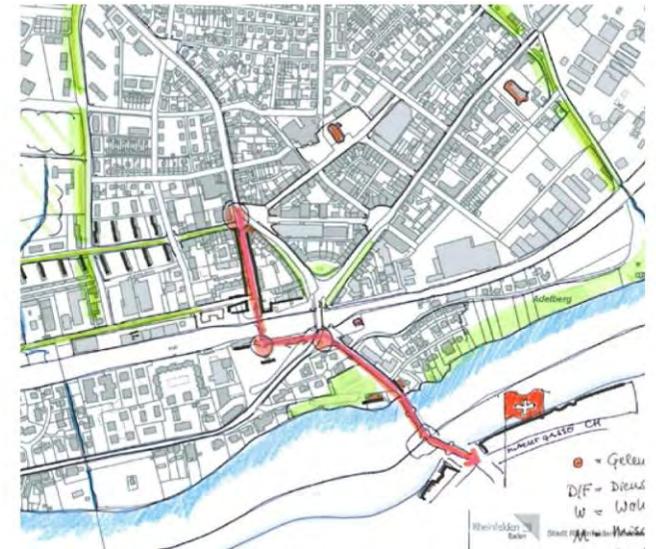
### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



Zwei Bahnhofsumfelder - zwei Adressen. Ausgehend vom Bestand werden die Bahnhofsseiten als städtischer und als grüner Städteingang interpretiert.

- + "Kultivieren, was man hat...", Qualifizierung des Bestands, geringer Überformungsgrad
- + Differenzierung und Ergänzung der beiden Städte und Bahnhofsseiten als logische Schlussfolgerung aus der Stadtgeschichte
- o Städtebauliche Optimierung der geplanten Adelbergbebauung entlang der Rheinbrückstraße

### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



Das gesamte Bahnhofsumfeld wird als Teil der Innenstadt und der städtischen Verbindung zwischen den Schwesterstädten interpretiert.

- + Städteingang wird näher an den Rhein geholt und an das Schweizer Rheinfelden angebunden
- + Akzentuierung und Sichtbarmachung beider Städte am Rhein
- es bedarf viel Baumasse und Geländemodellierung, um im südlichen Bahnhofsumfeld Stadt zu machen

## VARIANTEN

# STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG BAHNHOFSPLATZ NORD

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



- + Schließung des Blockrands Elsa-Brändström-Straße in der bestehenden Bauflucht und kompletter Erhalt der Vorgartenzone Güterstraße
- + auch großflächiger Einzelhandel an der Güterstraße möglich
- o Verlegung der Güterstraße
- Akzentverschiebung Richtung Osten

### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



- + Bauliche Definition des Stadteingangs
- + Berücksichtigung des Verlaufs der Güterstraße
- + Flexibilität der Bebauung im Bereich des östlichen Baufelds; zusätzliche P+R-Option oder großflächiger Einzelhandel im EG möglich

### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



- + Bauliche Definition des Stadteingangs
- o Bauliche Fassung der Grünzonen
- + Programmierung und Aktivierung der Grünflächen Güterstraße als "Pocket Parks"

# VARIANTEN

## BAHNHOF SUNTERFÜHRUNG

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



- o (Teil-)Nutzung der bestehenden Unterführung
- + Verkürzung der Unterführung (geringe Distanz im "Angstraum")
- Fußgänger und Radfahrer müssen Güterstraße überqueren
- nicht direkte Wegeführung Langsamverkehr
- + ebenerdiger Zugang zur Unterführung auf der Südseite durch Absenkung des Niveaus

### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



- + direkte Wegeführung als Rampe in der Achse der Elsa-Brändström-Straße für den Langsamverkehr
- + Trennung der Verkehre MIV und LV durch Absenkung der Elsa-Brändström-Straße vor der Güterstraße
- + direkte östliche Anbindung durch Treppenzugang
- + großzügige Unterführung von Bebauung begleitet
- + ebenerdiger Zugang zur Unterführung auf der Südseite durch Absenkung des Niveaus

### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



- + direkte Wegeführung als Treppenanlage in der Achse der Elsa-Brändström-Straße für Fußgänger
- + großzügige Unterführung von Bebauung begleitet
- o Trennung der Verkehre MIV und LV durch Sperrung der Güter- und Industriestraße
- o ebenerdiger Zugang zur Unterführung auf der Südseite durch Absenkung des Niveaus durch aufwändige Geländemodellierung

## VARIANTEN

# STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG BAHNHOFSPLATZ SÜD

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



- + baulicher Bahnhofseingang aus Richtung Schweiz durch großzügige Rampe und Eingangsgebäude
- + (Teil-)Erhalt der Grünfläche und des Baumbestands
- unklar formulierte solitäre Bebauung im Bereich des Busbahnhofs

### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



- + maximaler Erhalt der Grünfläche und des Baumbestands als Garten- und Landschaftsverbund zum Rhein
- + Konzentration der Baumassen auf eine Fläche
- + großflächige Bebauung ermöglicht neben Parkhausnutzung auch weitere großflächige Ankerungen >>> Synergien / Mehrfachnutzung Parkhaus möglich

### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



- + baulicher Bahnhofseingang aus Richtung Schweiz durch Rampe und städtische Bebauung
- + neue Topographie ermöglicht verschiedene Ebenen, in denen das Parkdeck und das Mobilitätszentrum baulich integriert werden
- unklare Bau- und Freiraumtypologien entlang der Basler Straße



## **6. ZUSAMMENFASSENDER DARSTELLUNG DER GEMEINSAMKEITEN**

## GESICHERTE ERKENNTNISSE

# AUFWERTUNG UND STÄRKUNG DER ELSA-BRÄNDSTRÖM-STRASSE

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



- o städtebauliche Nachverdichtung
- o Nutzungsergänzungen - Handel und Dienstleistung in den Erdgeschosszonen, Wohnen ab 1. Obergeschoss
- o Grünverbindung durch einseitige Baumreihe
- o Umwidmung der Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in Einbahnrichtung
- o Aufwertung des Straßenraums durch einen einheitlichen Belag auf der gesamten Fläche

o eher geschlossene Bauweise

o Aufweitung Straßenraum Richtung Bahnhof

o Grünverbindung durch einseitige Baumreihe

o eher kleinteiligere, offene Bauweise

o aufsteigende Geschossigkeit in Richtung Bahnhof

o Orientierung an einer Bauflucht

o sparsamer Einsatz straßenbegleitender Grünelemente in der Logik des Konzepts

o eher geschlossene Bauweise

o absteigende Geschossigkeit in Richtung Bahnhof

o Abriss des Eckgebäudes Werderstraße zur Erweiterung des Oberrheinplatzes

o Aufweitung Straßenraum Richtung Bahnhof

o Grünverbindung durch Baumallee

# GESICHERTE ERKENNTNISSE

## KNOTENPUNKTE

### TEAM 01 BAHNHOF PLUS X



### TEAM 02 ...UND IN DER MITTE EIN GARTEN



### TEAM 03 BAHN FINDET STADT



- o Reduzierung der Spurenzahl im Bereich der Kreuzungspunkte
- o Änderung des Straßenquerschnitts im Bereich der Unterführung zugunsten beidseitiger Rad- und Fußwegeverbindungen
- o großzügige Antrittsflächen zur Rad- und Fußgängerunterführung beidseits der Bahn durch Verkürzung des Tunnels
- o Erhalt der Rudolf-Vogel-Anlage
- o Shared Space-Fläche an der Nollinger Straße im Bereich des Oberrheinplatzes

- o durch Schließung des Parkdecks Salmegg Rheinbrückstraße als Anliegerstraße möglich
- o offene großzügige Unterführung mit Sichtbeziehung zwischen MIV und LV
- o Schaffung von großflächigen Oberlichtern im Tunnel

- o Reduzierung der Abbiegespuren ermöglicht großzügige "Streifräume" entlang der Straßen

- o Rheinbrückstraße als städtische Promenade und Shared Space-Fläche

## 7. EMPFEHLUNG

Die drei Teams stimmen in vielen zentralen Punkten überein. Die Elsa-Brandström-Straße bedarf der Aufwertung, Umgestaltung und baulichen Verdichtung, wofür zahlreiche Vorschläge gemacht werden, die im weiteren Prozess aufgrund konkreter Entwicklungsabsichten entschieden werden können. Konsens der drei Entwurfsvarianten ist zudem die Neuordnung der Grundstückszuschnitte im Bereich der Güterstraße, um die Sichtachse im Verlauf der Elsa-Brändström-Straße von einer Bebauung freizuhalten. Um das Bahnhofsumfeld als „Visitenkarte“ der Stadt Rheinfelden zu qualifizieren, sind hochwertige Architekturen als bauliche Stadteingänge beidseits der Gleise notwendig. Außerdem weisen die drei Beiträge vergleichbare Vorschläge zur Straßengestaltung im Bereich der Unterführung, der Knotenpunkte Rheinbrückstraße / Basler Straße und Nollinger Straße / Friedrichstraße sowie am Knotenpunkt Oberrheinplatz auf, die nun im weiteren Planungsprozess auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden müssen.

In einigen städtebaulichen Details setzen die Teams unterschiedliche Akzente: Die städtebauliche Neuordnung des nördlichen Bahnhofplatzes variiert hinsichtlich der baulichen Definition des Stadteingangs, der Größe und Geschossigkeit der vorgeschlagenen Bebauung, der Verkehrsführung der Güterstraße sowie der Lage der Zugänge zur Bahnunterführung. Im Bereich des Bahnhofplatzes Süd liegen die Unterschiede in den drei Entwürfen vor allem in der Baumassenverteilung und dem Freiraumanteil. Deutlich unterschiedliche Haltungen erweisen sich in der grundsätzlichen Lesart des Charakters des Bahnhofsbereiches im Kontext der Schwesterstädte Rheinfelden. Die daraus folgenden städtebaulichen Entscheidungen, besonders der Südseite des Bahnhofs, sind zentral für die weitere Entwicklung des Untersuchungsgebietes. Während Team 01 das „Nadelöhr“ der Unterführung zum zentralen Verteilerpunkt macht und Team 03 beide Bahnhofsumfelder zukünftig als gleichwertige Bestandteile der Innenstadt interpretiert, sieht das Team 02 gerade in der Differenzierung und Ergänzung der unterschiedlichen Bahnhofsseiten die Identität(en) des Gebiets.

Die Lesart des Teams 02 mit ihrem Beitrag „... und in der Mitte ein Garten“ vermag schlussendlich am meisten zu überzeugen: Es gelingt dem Team die besonderen Qualitäten der bestehenden charakteristischen und historisch bedeutsamen Grünanlagen zu bewahren und zum Ausgangspunkt der Entwicklung eines die Schwesterstädte verbindenden parkartigen Freiraums zu machen. Gleichzeitig schafft es der Entwurf, mit den südwestlich der neuen Unterführung angeordneten Baufeldern eine zukunftsfähige Adresse für verschiedene ergänzende Nutzungen vorzusehen, die das Stadtzentrum des badischen Rheinfeldens ebenso ergänzen wie sie sich an Besucherinnen und Besucher des Schweizerischen Rheinfeldens adressieren.

Aus diesem Grund soll das städtebaulich-freiräumliche Konzept des Teams 02 zur Grundlage für die weiteren Planungen der Stadt gemacht und das Team 02 zur Bearbeitung weiterer notwendiger Planungsschritte eingeladen werden. Es wird empfohlen, zunächst eine vertiefende Untersuchung der technischen Machbarkeit inklusive einer Grobkostenschätzung der vorgeschlagenen Bahnunterführung zu vergeben.

Im Bereich der Rheinbrückstraße / Basler Straße und des Kreuzungsbereichs an der Rudolf-Vogel-Anlage wurde nun eine andere Verkehrslösung als im bereits durchgeführten Wettbewerbsverfahren Rheinbrückstraße vorgeschlagen. In einem weiteren Schritt müssen diese Ergebnisse in beiden Planungssperimetern aufeinander abgestimmt bzw. miteinander abgeglichen werden.