

Strukturplan Bahnhof

Entwicklungsrichtplan

Bahnhof-Bahnhofsaal-Ronigerpark-Coop-Schützenparkplatz



Inhalt

0 Zusammenfassung	3
1 Einleitung	4
1.1 Zielsetzung und rechtliche Festlegung	4
1.2 Perimeter und Betrachtungsgebiet	5
1.3 Ablauf und Verfahren	6
2 Entwicklungsziele	7
2.1 Nutzung	7
2.2 Städtebau	8
2.3 Verkehr	9
2.4 Energie	9
3 Festlegungen Teilgebiete	10
3.1 Bahnhofstrasse/-platz	11
3.2 Bahnhof Mitte	13
3.3 Bahnhofsaal	15
3.4 Bahnhof West	21
3.5 Ronigerpark	23
3.6 Coop-Areal	24
3.7 Schützenparkplatz	25
4 Anhang	26
4.1 Literatur / Quellenverzeichnis	26
4.2 Beilage	26

Mit diesem Stand wird die dritte Phase für die Mitwirkung und Bereinigung mit den beteiligten GrundeigentümerInnen abgeschlossen.

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung, Rigistrasse 9, 8006 Zürich
Metron Verkehrsplanung AG, Stahlrain 2, 5201 Brugg
Ammann Albers Stadtwerke, Elisabethenstrasse 14a, 8004 Zürich
Bauverwaltung Rheinfelden, Marktgasse 16, 4310 Rheinfelden

0 Zusammenfassung

Das Gebiet um den Bahnhof Rheinfelden ist ein wesentlicher Entwicklungsschwerpunkt aus regionaler und sogar auch internationaler Sicht. In der ganzen Schweiz unterliegen die Bahnhofsareale einem raschen und tiefgreifenden Wandel. Für die Grundeigentümerin SBB haben die teilweise zunehmend brachliegenden Flächen im Zentrum der grösseren Städte Priorität. Der Stadtrat von Rheinfelden hat dennoch die Chancen für eine Aufwertung und neue Nutzung des Bahnhofsgebietes rechtzeitig erkannt und entsprechende Planungen in die Wege geleitet. Mit dem vorliegenden Strukturplan soll die Entwicklung in den verschiedenen Arealen koordiniert werden.

Die Planung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Grundeigentümern. Für die Areale mit direktem Gleisanstoss wurden Vertiefungsstudien zur zukünftigen Nutzung und Bebauung erarbeitet. Die wichtigsten Erkenntnisse und Folgerungen aus dem Planungsprozess lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bahnhofsgebäude und Bahnhofplatz sollen entsprechend ihrer Funktion als regionaler Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs aufgewertet und neu gestaltet werden. Mit der Reorganisation des Bushofes und ergänzenden Massnahmen sind gute Empfangs- und Umsteigebedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Dazu gehört auch die Erweiterung und Verbesserung des Angebotes an Abstellplätzen für Autos und Zweiräder (Bike+Ride, Park+Ride, Kurzzeit-Parkplätze, Taxi-Standplätze).

Ein wichtiges Ziel ist die Entflechtung des Verkehrs auf den Zugängen und dem Bahnhofplatz, der als übersichtlicher Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet wird. Im Vordergrund stehen Bus- und Bahnkunden, Fussgänger und Velofahrende; aber auch für die Privatautos werden konfliktfreie Zufahrten und möglichst nahe Abstellplätze geschaffen. Eine besondere Chance besteht in der Nutzung des ehemaligen Industriegeleise-Trassées als neue Verkehrserschliessung ab Salmenkreisel bis zum engeren Bahnhofsareal. Dies führt zu einer Verkehrsentlastung und Steigerung der Wohnqualität entlang der Quellenstrasse.

Im Umfeld des geschützten Bahnhofsareals und im Westen des Bahnhofs können neue Gebäude mit möglichst publikumsorientierten Angeboten entstehen, welche der zentralen und verkehrsgünstigen Lage entsprechen. Im Vordergrund stehen dabei Nutzungen wie z.B. Dienstleistung, Verkauf, Bildung, Hotel mit Konferenzräumen und allenfalls lärmabgewandtes Wohnen.

Im Gebiet des ehemaligen Furnierwerkes stehen nach der absehbaren Einstellung der industriellen Produktion grosse Flächen mit einer beachtlichen Flexibilität in Bezug auf Bebauung und Nutzung zur Verfügung. Die Berücksichtigung allfälliger öffentlicher Bedürfnisse ist rechtzeitig zu klären. Erwartet wird dabei eine hohe Qualität von Bauten und Freiräumen sowie eine sorgfältige Gestaltung der Übergänge und Beziehungen zu den angrenzenden Quartieren.

1 Einleitung

In der übergeordneten Planung der Region und der Trinationalen Agglomeration Basel wird das Gebiet Bahnhof Rheinfelden als Entwicklungsschwerpunkt mit grossem Bau- und Umstrukturierungspotential innerhalb von Rheinfelden (CH) und innerhalb einer gemeinsamen Stadtentwicklung beider Rheinfelden definiert.

In den gesamtstädtischen Entwicklungszielen von Rheinfelden (CH) wird die Aufwertung des Bahnhofgebietes als "Tor zu Rheinfelden" als Hauptpunkt aufgeführt.



Das Bahnhofsgebiet ist ein Ort an dem verschiedenste Interessen, Nutzungen und Gestaltungen aufeinander treffen.

1.1 Zielsetzung und rechtliche Festlegung

Zweck

Der Strukturplan Bahnhof bezweckt die behördenverbindliche Konkretisierung der baulichen und räumlichen Entwicklung im bezeichneten Stadtbereich. Im weiteren beinhaltet er die Koordination der planerischen Schnittstellen der verpflichtend zu erstellenden Gestaltungspläne und die Überprüfung, Abstimmung und Präzisierung der für die integrierten Gestaltungspläne formulierten Zielvorgaben. Per Definition konzentriert er sich vorerst auf übergeordnete Strukturen, welche aber anschliessend in Richtplan-Vorgaben für die Teilgebiete verfeinert werden.

Innerhalb des eingegrenzten Stadtbereichs bildet der Strukturplan die zwingende Vorleistung für die obligatorischen Gestaltungspläne.

Rechtliche Festlegung

Der Strukturplan hat die Rechtswirkung eines kommunalen Richtplanes (Art. 2 BNO). Er beinhaltet ein auf die Grundordnung des Bauzonenplan abgestütztes Richtplanverfahren und wird vom Gemeinderat erlassen (Art. 5 BNO).

1.2 Perimeter und Betrachtungsgebiet

Der Perimeter des Strukturplanes wird in der gültigen BNO aus den gestaltungsplanpflichtigen Arealen, Bahnhof, Bahnhofsaal und Ronigerpark inklusiv dem dazwischen liegenden Strassenraum, dem Coopareal, dem Schützenparkplatz und dem westlichen Teil des Schützenweges festgelegt. Die Kaiserstrasse wird ausgeklammert.



Strukturplan Bahnhof



Areal mit Gestaltungsplanpflicht

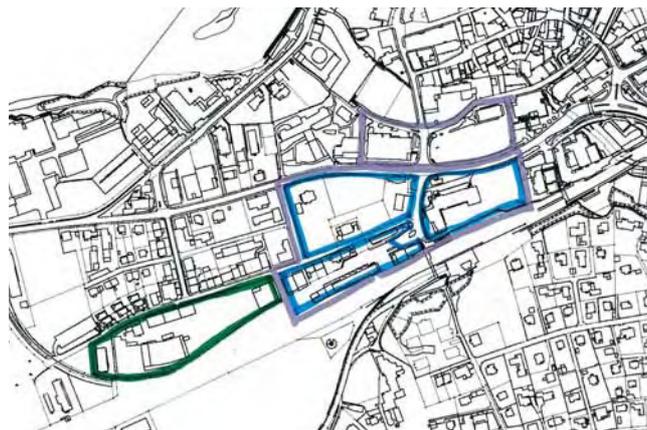


A Bahnhof

B Bahnhofsaal

C Roniger Park

Der Strukturplan umfasst verbindlich den im Bauzonenplan angemerkten Stadtbereich. Der konzeptionelle Einbezug angrenzender Areale zur ergänzenden Klärung städtebaulicher Zusammenhänge ist möglich.



Strukturplan



Gestaltungsplan



Erweiterung

Um der Bedeutung des Entwicklungsschwerpunktes Bahnhof gerecht zu werden, wird das Areal des heutigen Fournierwerkes in die Betrachtungen mit einbezogen. Die Tabelle im Anhang zeigt eine Übersicht zu den Areal- und Nutzflächen (Potenziale).

1.3 Ablauf und Verfahren

Die Bedeutung und die Komplexität dieses Gebietes hat sich in der Festlegung zur gültigen BNO niedergeschlagen, indem die wichtigsten Areale mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt und überlagernd die Stadt verpflichtet wurde, eine übergeordnete Richtplanung zu erstellen.

In Gesprächen mit den Grundeigentümern der gestaltungsplanpflichtigen Areale und ÖV-Betreibern wurden die aktuellen Probleme, Wünsche und Zukunftsabsichten in Erfahrung gebracht. Im Positionspapier sind diese Erhebungen festgehalten und in einem Plan räumlich zugeordnet.

Die Weiterbearbeitung des Strukturplanes Bahnhof erfolgte zweistufig: In einem ersten Schritt skizzierte die Arbeitsgruppe die übergeordneten Entwicklungsziele aus Sicht der öffentlichen Hand. In einem zweiten Schritt wurden mit den privaten Grundeigentümern und ausgewählten InteressensvertreterInnen anhand vertiefter Untersuchungen die Festlegungen für die Teilziele erarbeitet.

Die Umsetzung der Festlegungen kann beinhalten, dass mittels geeigneter Konkurrenzverfahren qualitativ hochstehende Lösungen für die Teilgebiete gesucht werden.

Parallel und koordiniert mit Ausarbeitung des Strukturplanes wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Kaiserstrasse vom Kreisel Salmen bis Kohlplatz entwickelt. Ebenfalls berücksichtigt wurden die Inhalte des neuen Kommunalen Gesamtplans Verkehr.

2 Entwicklungsziele

Hauptziele

Das Bahnhofsgebiet ist die Visitenkarte für alle Gäste, die mit der Bahn und Bus nach Rheinfelden kommen.

Das grosse Potenzial des Bahnhofgebietes soll zur Attraktivitätssteigerung von Rheinfelden als Regionalzentrum, Wohnstadt, Tourismus-, Gesundheit- und Kurort möglichst vollständig genutzt werden.

Das Gebiet des Bahnhofes soll als attraktiver ÖV-Umsteigeort von regionaler Bedeutung gestärkt werden.

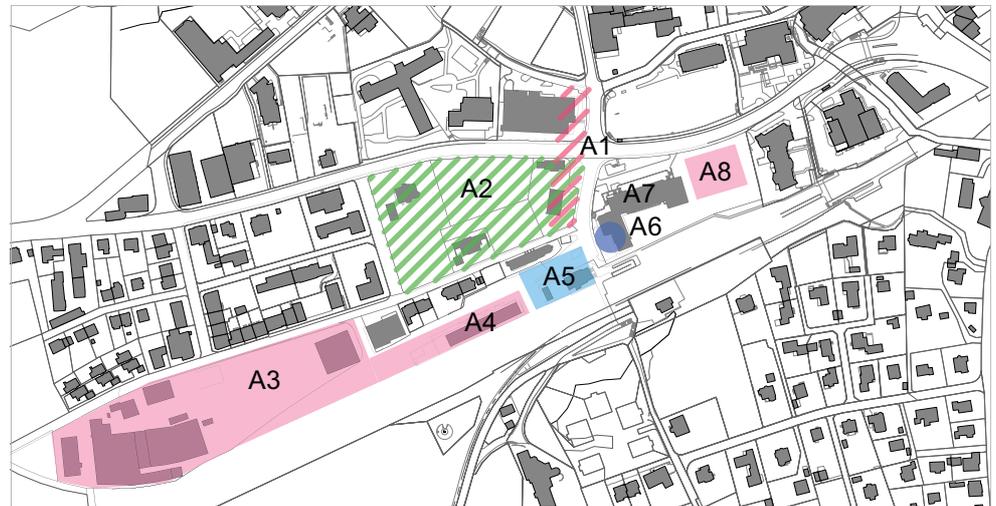
Die grosse Vielfalt des Gebietes auf verschiedensten Ebenen soll in ihrer Qualität und Attraktivität gestärkt werden.

Mit einer Aufwertung der Bahnhofstrasse soll die Anbindung der Altstadt verbessert und damit die direkte Fussgängerverbindung Kapuzinerberg – Altstadt sicher und attraktiv gestaltet werden.

Die grossen brachliegenden Flächen westlich des Bahnhofs sollen einer neuen Nutzung für Arbeit, Konsum und Wohnen zugeführt werden.

2.1 Nutzung

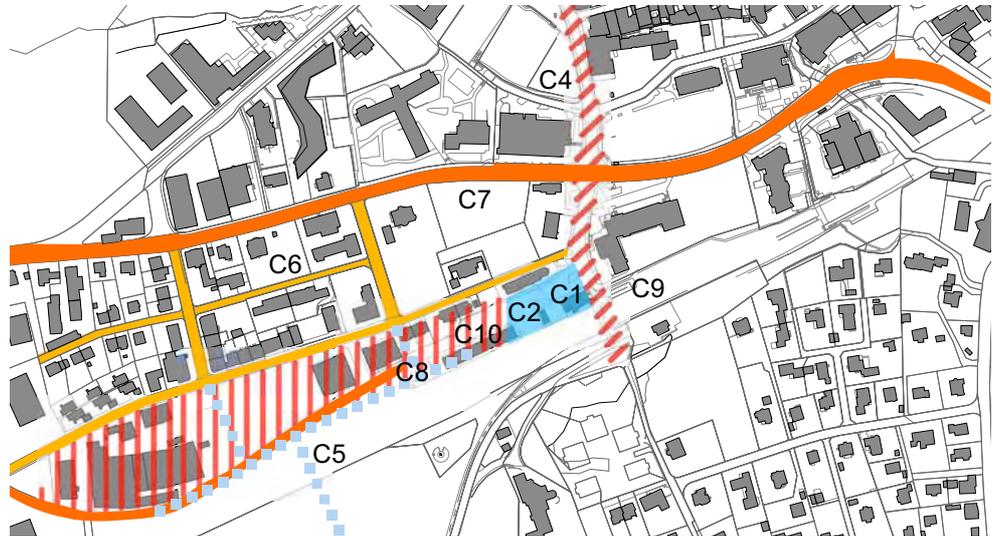
Teilziele Nutzung



- A1 Publikumsorientierte Nutzung ohne hohes Verkehrsaufkommen entlang der Bahnhofstrasse (Dienstleistungen, Läden, Hotel und Schulen) als Attraktivitätssteigerung der direkten Fussgängerverbindung zur Altstadt
- A2 Wohnen im Park
- A3 Arealerneuerung entlang SBB-Trasse: Arbeitszone mit publikumsorientierten Nutzungen und rückwärtig qualitativ hochstehendem Wohnen
- A4 Publikumsorientierte Nutzung ev. mit Bahnhofsbezug
- A5 Attraktiver, alle Verkehrsmittel berücksichtigender ÖV-Umsteigeort
- A6 Begegnung und Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität (Restaurant /Brasserie)
- A7 Erhaltung Stadtsaal für öffentliche Nutzungen
- A8 Nutzungskonzept Erweiterung Bahnhofsaa unter Einbezug der nördlich und östlich angrenzenden Liegenschaften

2.3 Verkehr

Teilziele Verkehr



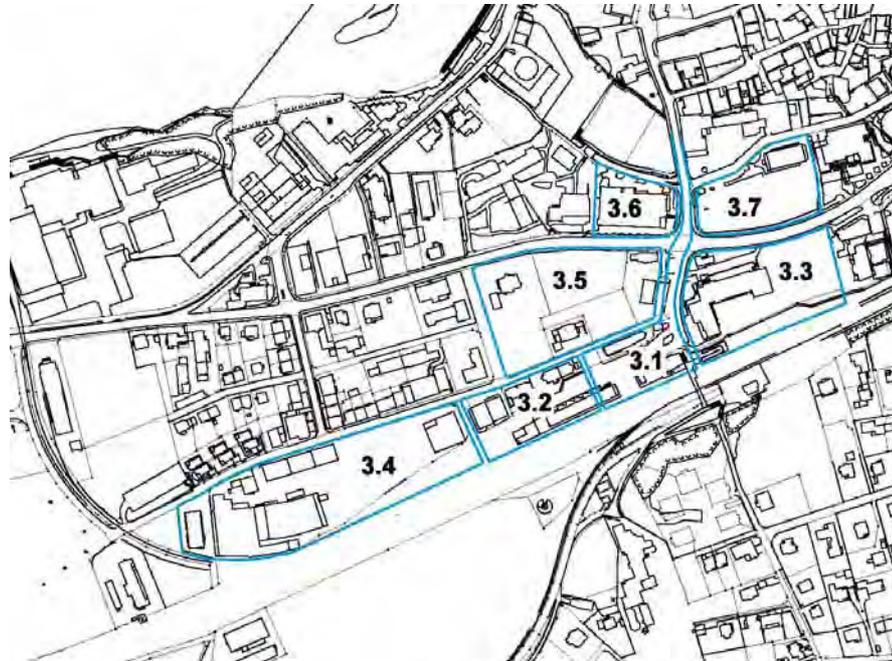
- C1 Neuorganisation des Bahnhofplatzes, als möglichst idealer Verkehrsknotenpunkt (Umsteigebeziehungen / "Transportkette")
- C2 Leistungsfähiger Bushof mit gedeckten Warteräumen ohne Behinderung durch den Individualverkehr
- C3 Sichere und attraktive Verbindungen für den Radverkehr mit genügend Abstellplätzen am Bahnhof (ohne Planeintrag)
- C4 Aufwerten der Bahnhofstrasse als wichtige Verbindung Kapuzinerberg – Bahnhofgebiet – Altstadt – Rheinfeldern D insbesondere für den Fuss- und Radverkehr
- C5 Neue Erschliessung und Fuss/Radwegverbindungen westlich des Bahnhofs
- C6 Vermeidung und Entschärfung des Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen durch verkehrsberuhigende Massnahmen und Zonensignalisation, nach dem Koexistenzprinzip
- C7 Aufwertung/Neugestaltung der Kaiserstrasse unter Einbezug der den Gebäuden vorgelagerten Freiräume im Sinne einer Geschäftsstrasse
- C8 Park+Ride in neue Überbauung integrieren
- C9 Velo und Mobility-Standplätze nahe bei Personenunterführung
- C10 Velostation überwacht

2.4 Energie

Der Energieplan der Stadt Rheinfeldern und das Label Energiestadt verpflichtet zum Grundsatz der Reduktion des Energieverbrauchs und einer umweltschonenden Energieversorgung und – nutzung. Abwärme und erneuerbare Energien sind mit Priorität zu nutzen. Für Neubauten ist der Minergie-Standard einzuhalten.

3 Festlegungen Teilgebiete

Übersicht Teilgebiete



- 3.1 Bahnhofstrasse/ -platz
- 3.2 Bahnhof Mitte
- 3.3 Bahnhofsaal
- 3.4 Bahnhof West
- 3.5 Ronigerpark
- 3.6 Coopareal
- 3.7 Schützenparkplatz



Situation heute

Bedeutung

3.1 Bahnhofstrasse/-platz

Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz sind fast ausschliesslich verkehrsorientiert gestaltet und wenig attraktiv.

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Kaiserstrasse ist der Perimeter auf das Bahnhofsgebiet und den Zugang zur Altstadt erweitert worden. Mit einer Aufwertung sollen gleichzeitig die Verkehrsbeziehungen und die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden.

Gestaltungskonzept Wartebereich ÖV

Die Situation auf dem Bahnhofplatz ist räumlich unklar und für Ankömmlinge wenig einladend. Ziel der gestalterischen Verbesserung muss sein, die Wegführung von der Stadt hin zum Aufnahmegebäude und zur Bahnstufunterführung klarer und einladender zu gestalten. Der Platzraum muss als Ganzes so gefasst werden, dass er zu einem einladenden, unverwechselbaren Eingangsfoyer der Stadt wird.



Gestaltungsansatz Bahnhofplatz: Der Platz wird durch eine umlaufende Arkade gefasst und bildet damit eine Art "Perrondach" das die Wartenden vor Regen und Sonne schützt und dem Bahnhofplatz ein neues, frisches und urbanes Gesicht gibt.



Verkehr

Ziel ist es, den Bahnhofplatz so weit wie möglich vom motorisierten Individualverkehr frei zu halten. Der Platz soll ein attraktiver Aufenthalt-, Warte- und Umsteigebereich für Benutzer des öffentlichen Verkehrs werden.

Festlegungen

Ziele und Grundsätze

- einladende Visitenkarte von Rheinfelden
- attraktive Verbindung zur Altstadt schaffen
- übersichtlicher und funktionsfähiger Umsteigeort für den öffentlichen Verkehr

Nutzung

- Information und Orientierung für Besucher, Touristen
- attraktiver SBB-Schalter (Reisezentrum, Ticketcorner etc.)
- Kiosk

Städtebau

- Bahnhofplatz und –strasse mit raumbegrenzenden Volumen definieren und gestalten.

Verkehr

- guter Umsteigeort Bus / Bahn inkl. Kiss+Ride, Park+Ride und Bike+Ride
- Reorganisation Taxi-Vorfahrt und -Standplätze
- Bushof mit gedeckten Wartebereichen
- Steigerung der Attraktivität der bestehenden Unterführung
- Langsamverkehrsachse in / von Richtung Westen beidseits der Bahn vorsehen

Umsetzung / Realisierung

- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Einbezug Bushof
- Koordination mit allen Gestaltungsplan-Gebieten



3.2 Bahnhof Mitte

Ausgangslage

Situation heute

Die privaten Gebäude an der Quellenstrasse befinden sich in einem unterschiedlichen baulichen Zustand. Die Nebenanlagen des gut unterhaltenen Aufnahmegebäudes, wie z.B. der Güterschuppen, sind mittelfristig zum Abbruch vorgesehen und nehmen Zwischennutzungen auf. Sie erfüllen zurzeit jedoch eine wichtige Lärmschutz-Funktion für die rückwärtigen Wohnbauten. Infolge Überschneidungen von MIV und ÖV ist die verkehrliche Situation unbefriedigend.

Bedeutung

Die Klärung der Entwicklungs-Perspektiven für das teilweise brach liegende Areal an verkehrsgünstigster Lage erfolgte anhand von Bebauungsstudien.

Städtebau/ Freiräume

Wichtige Rahmenbedingung seitens der SBB für das Bebauungskonzept ist die Gewährleistung des Fortbestandes des Freibelades inkl. Zufahrt und Umschlagsfläche.

Verschiedene Bebauungsmuster wurden skizziert und geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen wird die folgende Variante in den Strukturplan aufgenommen. Die nördlich liegenden privaten Liegenschaften bleiben bestehen und können allenfalls mittel- bis längerfristig ersetzt werden. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäudes bleibt bestehen und wird durch zusätzliche Baufelder im Westen ergänzt.

Konzeptansatz Bahnhofplatz



Nutzung

Rheinfelden steht bei der Evaluation für einen zentralen Standort der regionalen Schulen zur Diskussion. Das Bahnhofsgebiet eignet sich infolge der guten Lage (ÖV-Knoten) besonders für publikumsorientierte Nutzungen. Eine vertiefte Überprüfung von möglichen Nutzungen wie Dienstleistung, Wohnen und Bildung in den Obergeschossen kann noch vorgenommen werden.

Verkehr/Parkierung

Grundsätzlich erfolgt die Zufahrt für den MIV über die Kaiserstrasse – Quellenstrasse. Möglicherweise kann die Zufahrt zum Bahnhofsareal über den "Salmenkreisel" (Loki) und das Densa Areal wesentlich verbessert werden (siehe 3.4 Bahnhof West).

Festlegungen

Ziele und Grundsätze

- Neubau anstelle Güterschuppen mit städtebaulichen Qualitäten

Nutzung

- Dienstleistung, Bildung, Verwaltung

Städtebau

- Gestaltung der Anbauten dem geschützten Bahnhof passend
- Abschluss des Areals nach Westen definieren

Verkehr

- neue Unterführung Richtung Quellmatt, Rohrmöbelfabrik und Feldschlöschchen prüfen
- Raum für mögliche Unterführung Belchenstrasse langfristig freihalten
- Langsamverkehrsachse in / von Richtung Westen beidseits der Bahn vorsehen
- Anordnung P+R- Anlage für den Bahnhof

Umsetzung / Realisierung

- Erarbeitung Gestaltungsplan
- Koordination mit Gestaltungsplan Bahnhofstrasse / -platz und Bahnhof West



Situation heute

3.3 Bahnhofsaal

Ausgangslage

In den BNO-Zielvorgaben für Gestaltungspläne wird das Bahnhofsaalgebäude als Schutzobjekt gewürdigt. Zusammen mit dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes bildet der Saal das Gesicht des Bahnhofesgebietes hin zur Altstadt. Die Nordfassade des Bahnhofsaales soll deshalb freigestellt bleiben und nicht wesentlich verändert werden. Mit Neu- und Ersatzbauten kann der Bahnhofsaal angemessen erweitert und aufgewertet werden.

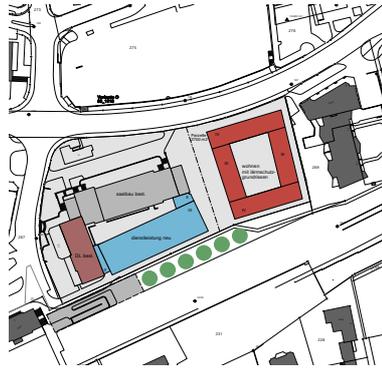
Bedeutung

Um die Rahmenbedingungen für weitere Planungen auszuloten, wurden diverse Studien durchgeführt. Die Ergebnisse sind nachstehend zusammengefasst.

Städtebau/Freiräume

Vier Bebauungs-Varianten wurden untersucht und vom Beirat Stadtgestaltung beurteilt. Aufgrund der städtebaulichen Einordnung überzeugte die Variante C1 am Besten.

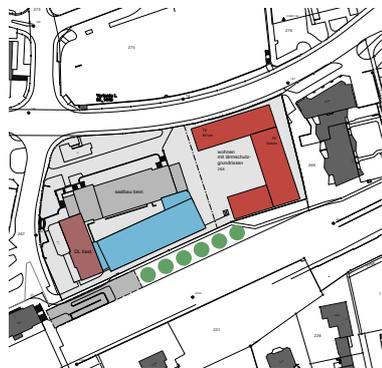
Bebauungsvarianten



Variante O



Variante C1



Variante C2

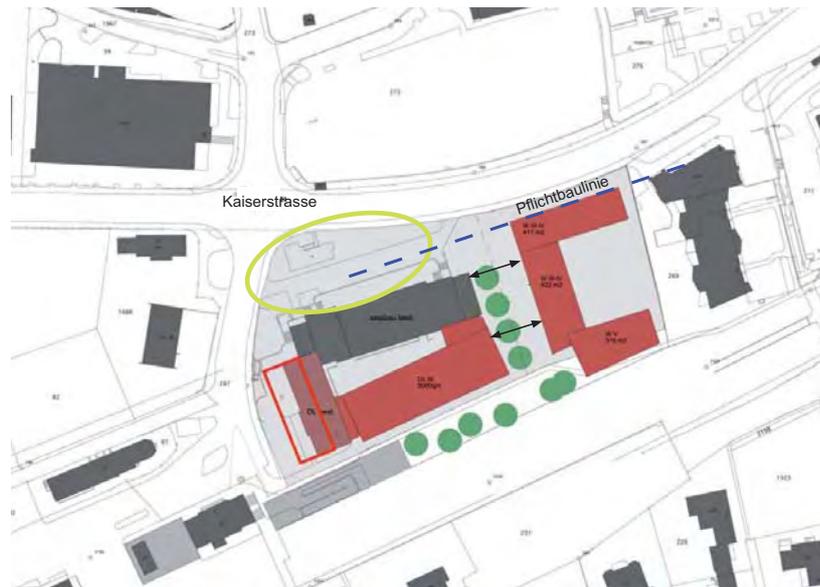


Variante L

Die Variante C1 öffnet sich nach Osten und bildet zusammen mit der benachbarten Wohnbebauung einen ruhigen Hof. Allen Lösungen gemeinsam ist das Ziel, den Saalbau als besonderes öffentliches Gebäude zu betonen und von der Randbebauung der

Kaiserstrasse zu unterscheiden: Der Saalbau steht als einziges Gebäude von der Strasse zurückgesetzt, die östlich anschliessende Bebauung rückt dagegen direkt an die Strasse heran. Der vor dem Saalbau sich aufspannende Platz kann bei einer späteren Neugestaltung des Schützen-Parkplatzes bis zum Hotel weitergeführt werden, so dass zwischen Saalbau und Schützen ein grosszügiger städtischer Raum entsteht, auf dem die Kaiserstrasse, die Bahnhofzufahrt, der Eingang zur Altstadt und die beiden Gebäude Schützen und Bahnhofsaal eine tragende Rolle spielen.

Städtebauliche Randbedingungen



Legende

- — Pflichtbaulinie
- Platzsituation
- ↔ Gebäudeabstand 15 - 18m

Dichte

Grundsätzlich ist am Bahnhofplatz eine hohe bauliche Dichte erwünscht. Die in der Bau- und Nutzungsordnung vorgegebene Ausnützungsziffer von 1.0 liegt eher an der unteren Grenze. Eine AZ von 1.2 wird als angemessener Zielwert für das gesamte Areal betrachtet unter der Voraussetzung, dass Bahnhofsaal und Hotel erhalten bleiben (so zurückhaltend wie nötig – so viel wie möglich).

Wenn das ehemalige Hotel Bahnhof durch einen Neubau ersetzt werden sollte, ist eine zusätzliche Verdichtung denkbar. Ein Ersatzbau könnte bei besonders guter Gestaltung als höheres Gebäude ausgeführt werden (Gestaltungsplan als Rechtsgrundlage) und damit am Bahnhofplatz sowie als Endpunkt der Blickachse von Altstadt zum Bahnhof einen städtebaulichen Akzent setzen.

Höhenentwicklung

Die Gebäudehöhe der Neubauten im östlichen Areal sollte grundsätzlich den Rahmen von 3-4 Geschosse nicht überschreiten. Ausnahme bildet der Gebäudekörper entlang der Bahnlinie, welcher mit 5 Geschossen eine Lärmschutz-Funktion erfüllen kann. Um den Bahnhofsaal als schutzwürdiges Gebäude nicht zu konkurrenzieren, soll der bahnsseitige Ergänzungsbau wiederum nur 3 Geschosse aufweisen.

Als allfälliger Ersatzbau für das Hotel Bahnhof ist ein höheres Gebäude denkbar, Voraussetzung dafür ist jedoch eine besonders gute Gestaltung.

Rahmenbedingung Gebäudehöhen



Ökologie/Umwelt

In Rheinfeldern findet sich ein bedeutendes Vorkommen von Mausohrfledermäusen. Die Wochenstubenkolonie in der Stadtkirche St. Martin zählt zu den 50 grössten der Schweiz. Bei Nachteinbruch verlassen die Fledermäuse den Dachstock der Kirche und fliegen in ihre Jagdgebiete aus. Sie benützen dazu fünf Flugrouten, von denen eine das Teilgebiet Bahnhofsaal kreuzt. In einer Fachstudie von Hintermann & Weber AG wurde geklärt, ob mögliche Konflikte zwischen einer dichten Bebauung und dem Schutzziel entstehen.

Auf dem Areal befinden sich je ein Naturensemble (Hochhecke) und ein Naturobjekt (Einzelbaum). Besonders die Wichtigkeit der Hochhecke, welche in der BNO Art. 49 Abs. 6 als Objekt mit hoher Bedeutung für die Fledermäuse (Orientierungszeichen in der Flugschneise) genannt wird, wurde in der Studie ausführlich betrachtet. Der umfassende Bericht zeigt auf, welche Massnahmen ergriffen werden sollten um den Fortbestand der Kolonie nachhaltig zu sichern. Wichtige Fragestellungen konnten abschliessend geklärt werden.

Die Studienverfasser empfehlen folgende Rahmenbedingungen festzusetzen:

- Eine Beschränkung der Gebäudehöhe ist für den Schutz der Fledermäuse nicht erforderlich, hingegen die Ausscheidung eines 15 Meter breiten Freihaltebereiches für Hochbauten (Flugschneise) am östlichen Parzellenrand.

- Der Ersatz der Hochhecke (Naturensemble NE 147) ist im Freihaltebereich vorzusehen (ca. 10 Meter breit). Das neue Gehölz soll aus standortheimischen Baum- und Straucharten zusammengesetzt sein.
- Damit unerwünschte Lichtimmissionen in der Flugroute der Fledermäuse weitgehend vermieden werden können, sollten die östlichen Gebäudeteile möglichst als Büroflächen genutzt werden.
- An den Ostfassaden dürfen keine Lichtreklamen angebracht werden. Auf eine Fassaden- und/oder Reklamenbeleuchtung sowie Oblichter ist zu verzichten.
- Bei der Erarbeitung eines konkreten Bauprojektes ist eine Fachperson frühzeitig einzubeziehen.

Rahmenbedingung Ökologie/Umwelt



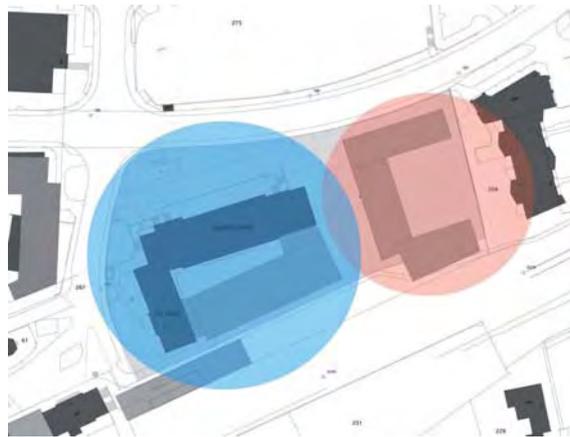
Legende

-  Freihaltung Flugschneise für Fledermäuse (ca. 15 Meter)
-  Vermeiden von Lichtimmissionen
-  Bestehendes Naturobjekt NO 149, Einzelbaum Silberlinde schutzwürdig
-  Bestehendes Naturensemble NE 147, Hochhecke Ersatz möglich
-  Ersatzstandort Hochhecke

Nutzung

Ohne abschliessende Festlegung besteht das Ziel darin, dass die neuen Nutzungen das Bahnhofsgelände beleben sollen und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Rahmenbedingungen Nutzung



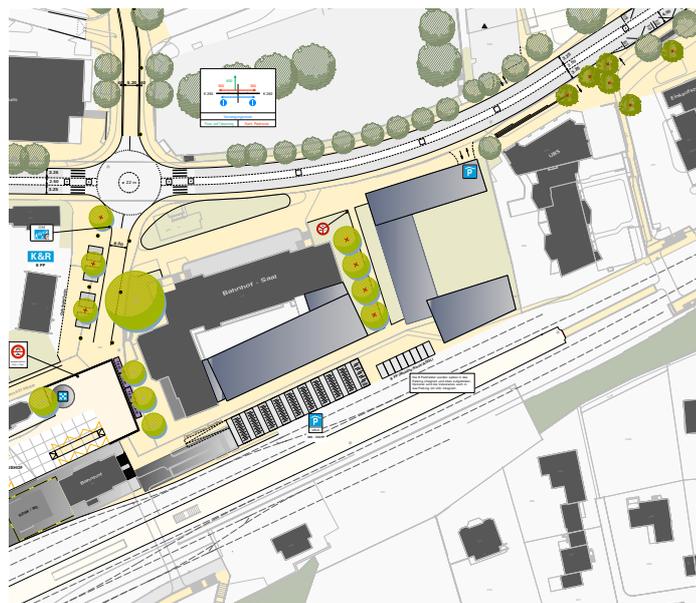
Legende

- Nutzungen mit hoher Öffentlichkeit, Nutzungen zur Attraktivierung des Bahnhofplatzes (Hotel mit Konferenzräumen, Restaurant, Verkauf, Schule, Verwaltung)
- Wohn- / Büronutzung

Verkehr

Für die Erschliessungen gelten die Vorgaben zum Strukturplan Bahnhof. Grundsätzlich erfolgt die Zufahrt für den MIV über die Kaiserstrasse. Der Bahnhofplatz soll so weit wie möglich vom motorisierten Individualverkehr frei gehalten werden.

Rahmenbedingungen Verkehr (BGK metron: Stand 22.11.2010)



Festlegungen

- | | |
|----------------------|--|
| Ziele und Grundsätze | <ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Erneuerung des Bahnhofsaales mit ergänzenden Bauten • publikumsorientierte Nutzung in möglichst allen direkt vom öffentlichen Freiraum zugänglichen Bereichen |
| Nutzung | <ul style="list-style-type: none"> • bestehender Bahnhofsaal weiterhin für Veranstaltungen und Anlässe • Restaurant, Brasserie, Imbiss • Dienstleistung, Verkauf, Bildung, Verwaltung, Hotel mit Konferenzräumen • Büro / Wohnen im östlichen Bereich |
| Städtebau | <ul style="list-style-type: none"> • Vorbereich des Bahnhofsaals zur Kaiserstrasse freihalten • Publikumseingang zum Bahnhofsaal attraktiver gestalten / Zugang aufwerten (z.B. Neugestaltung der seitlichen Treppenanlage) |
| Ökologie/Umwelt | <ul style="list-style-type: none"> • in den östlichen Gebäudeteilen Büronutzung bevorzugen (wenig Lichtimmissionen in der Flugroute der Fledermäuse) • keine Leuchtreklamen/Fassadenbeleuchtung und Oblichter an den östlichen Gebäudeteilen (Flugschneise Fledermäuse) • grosszügiger Abstand zwischen den Gebäuden am Ostrand des Perimeters (15 m, Flugschneise Fledermäuse) • Ersatz der Hochhecke (Naturensemble NE 147) am Ostrand der Parzelle mit ca. 10 m Breite • das Naturobjekt (Einzelbaum Silberlinde, NO 149) ist bei Abgang nicht zu ersetzen |
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Erschliessung und Anlieferung direkt ab der Kaiserstrasse. • Aufwertung der Trottoire und Vorplätze an der Kaiserstrasse (östlich der Bahnhofstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept) |

Umsetzung / Realisierung

- Erarbeitung Gestaltungsplan, allenfalls auf der Basis eines Richtprojektes aus einem Konkurrenzverfahren.



3.4 Bahnhof West

Ausgangslage

Situation heute

Das als Fournierwerk bekannte Areal dient nur noch mittelfristig der industriell-gewerblichen Produktion und weist grosse Brachen auf. Eine der neuen Zonierung (Arbeitszone 1: Dienstleistung) entsprechende Nutzung steht in Evaluation / Planung.

Bedeutung

Für die neue Nutzung und Überbauung des Areals sind gleichzeitig Lösungen für die Erschliessung und die Aufhebung des Freibelades der SBB zu suchen. Mit den Bebauungsskizzen von AmmanAlbers wurde eine Hauptverkehrserschliessung auf / neben dem bisherigen Industriegeleise an der südlichen Parzellengrenze entwickelt und als äusserst plausibel und effizient betrachtet. Dieser Lösungsansatz soll weiter verfolgt werden.

Die Grundeigentümerin beauftragte in der Folge die Selva Aarchitekten AG mit einer vertieften Untersuchung der Nutzungspotenziale und Bebauungsmöglichkeiten. Die skizzierten Varianten belegen eine grosse Flexibilität hinsichtlich Bebauungsstruktur und Nutzungsverteilung. Ebenso deutlich wurde erkannt, dass aufgrund seiner Fläche ein neues Stadtquartier entstehen wird, das in sich hohe Qualitäten aufzuweisen hat. Auch die Übergänge zu den angrenzenden Bebauungen sind sehr sorgfältig zu gestalten. In Bezug auf die zukünftige Nutzung wurde ebenfalls ein grosser Spielraum unter Berücksichtigung allfälliger öffentlicher Bedürfnisse festgestellt.



Bebauungsschema von AmmanAlbers mit neuer Hapterschliessung südlich des Gebietes Bahnhof West

Ziele und Grundsätze	<p>Festlegungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktives Stadtquartier mit Dienstleistungsangeboten und bahnhofsnahe Wohnen
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • grosse Flexibilität und Eignung, rechtzeitige Berücksichtigung allfälliger öffentlicher Nutzungsansprüche • Entlang der Bahn Dienstleistung (Schallschutz), dahinterliegend Wohnen • oder andere, lärmempfindlichere Nutzungen
Gestaltung / Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Qualität von Bebauung und Freiraum, sorgfältige Gestaltung der Übergänge und Beziehungen zu den angrenzenden Quartieren
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessung über Salmenkreisel (Quellenstrasse) und Trassée des ehemaligen Industriegeleises / Freiblad • Verbindung Langsamverkehr West-Ost zwischen Bahnlinie und Areal vorsehen • Fusswegverbindung; Verlängerung Belchenstrasse direkt auf Perron.
	<p>Umsetzung / Realisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Gestaltungsplan Bahnhof Mitte



Situation heute

3.5 Ronigerpark

Ausgangslage

Der Park enthält teils schützenswerte Bäume und Gehölze. Die Villa Roniger ist als kommunales Schutzobjekt im Kurzinventar enthalten und für einen Umbau in mehrere zeitgemässe Wohneinheiten nicht geeignet. Der ganze Park ist in Familienbesitz. Zur Zeit besteht kein Handlungsbedarf.

Bedeutung

Das Areal ist sehr zentral gelegen. Die hervorragenden Qualitäten des Freiraumes sollen dabei geschont und nach Möglichkeit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Festlegungen

Ziele und Grundsätze

- Parkanlage erhalten
- Wohnen im Park

Nutzung

- entlang Bahnhofstrasse: Dienstleistung, Verkauf, Schule, Verwaltung, Wohnen
- in Parkanlage: Wohnen

Städtebau

- markante Neubebauung mit publikumsorientierter Nutzung entlang Bahnhofstrasse
- lockere Bebauung / Punktbauten im Park
- Bebauung muss auf die unterschiedlichsten Charakteren der anschliessenden Strassenräume und Bebauung reagiert.

Öffentlicher Raum

- Parkpfliegewerk, Parkerhaltung
- niedriger Grünstreifen entlang Kaiserstrasse (Strassenraum)
- entlang Bahnhofstrasse grosszügiger Strassenabstand (Baulinie) einhalten

Verkehr

- Zufahrten zu neuer Bebauung jeweils ab nächstgelegener Strasse
- öffentlicher Fussweg durch Parkanlage prüfen

Umsetzung / Realisierung

- Erarbeitung Gestaltungsplan, allenfalls aufgrund eines Richtprojektes aus einem Konkurrenzverfahren



Situation heute

Bedeutung

Ziele und Grundsätze

Nutzung

Städtebau

3.6 Coop-Areal

Ausgangslage

Das Areal liegt am Übergang vom Bahnhofareal zur Altstadt. Das kleine Einkaufszentrum mit Parkhaus, Coop, Restaurant, öffentlichen Dienstleistungen und Wohnungen weist ein grosses Veränderungspotenzial auf.

Eine neue Ausrichtung der Nutzungen ist auf die Entwicklung des Salmen-Areales abzustimmen.

Festlegungen

- Stadtgraben als wichtige städtebauliche Zäsur besser erlebbar machen
- Position und Gestaltung des Gebäudes im ortsbaulichen Kontext stärken
- Geschäftshaus mit Laden im EG und weitere publikumsorientierte Nutzungen in den Obergeschossen
- Gestaltung des Erdgeschosses vermehrt auf die Ecksituation ausrichten
- Aufwertung des Aussenraumes entlang der Bahnhofstrasse im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Kreuzung

Umsetzung / Realisierung

- Aufwertung Frei- / Strassenraum im Zuge der Umgestaltung Kreuzung und des Stadtgrabens



3.7 Schützenparkplatz

Ausgangslage

Der Parkplatz bildet Teil des ursprünglichen Stadtgrabens. Für die Car- und Autoabstellplätze in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof und Altstadt besteht eine grosse Nachfrage. Der Parkplatz wurde mit einer neuen Schrankenanlage ausgestattet und mit neuen Bäumen aufgewertet. Hinzu kommt die sporadische Nutzung als Fest- und Chilbiplatz.

Der öffentliche Platz soll kontinuierlich besser in das Freiraumgefüge eingliedert und gestalterisch aufgewertet werden. Nach Möglichkeit ist die Anzahl der Autoabstellplätze durch Schaffung weiterer Angebote im näheren Umfeld zu reduzieren. In späteren Planungen für die Aufwertung des städtischen Platzes ist die Würdigung des Schutzobjektes Turnhalle am Schützenweg zu suchen.

Situation heute

Bedeutung

Ziele und Grundsätze

Nutzung

Städtebau

Verkehr

Festlegungen

- Attraktiver, eigenständiger Freiraum mit multifunktionaler Nutzung
- Grünanlage mit kundenfreundlichen Parkplätzen
- Erhalt Schutzobjekt
- attraktiver eigenständiger Freiraum gestalten
- Gestaltung Grünraum mit Parkplätzen
- Wichtige Sichtbeziehungen Bahnhofsaal-Stadtgraben beibehalten
- In Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Kaiserstrasse verbesserte Zugänge

4 Anhang

4.1 Literatur / Quellenverzeichnis

Schib Karl, Rheinfelden 1961: Die Geschichte der Stadt Rheinfelden

Team Metron, Hesse+Schwarze+Partner AG: Strukturplan Bahnhof Rheinfelden;
Positionspapier, 06.04.2005

Team Metron / Planungsgruppe Süd West; Trinationale Agglomeration Basel – TAB-
Ost: Stadtentwicklung Rheinfelden D – CH, Kurzfassung Schlussbericht 18.11.05

Hintermann & Weber AG: Klären möglicher Konflikte zwischen dichterere Bebauung
und Fledermausschutz, Schlussbericht vom 23.11.09

Metron: Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Stadt Rheinfelden, Stand 07.12.2011

Kurzinventar der kommunalen Denkmalpflege, 1998

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), 1986

4.2 Beilage

Metron: BGK Strukturplan Bahnhof, Stand 13.12.2010

Ammann Albers Stadtwerke: Gestaltungskonzept Bahnhofplatz Rheinfelden, April 2011

Plan / Flächentabelle zu Parzellen im Planungssperimeter