

0225.5  
RHF  
BHF

Bahnhofplatz  
Rheinfelden



Ammann Albers StadtWerke  
Planar AG für Raumentwicklung  
April 2011

## Ausgangslage



Die heutige Situation auf dem Bahnhofplatz von Rheinfelden ist räumlich unklar und für Ankömmlinge wenig einladend. Die Gestaltung ist für einen Torplatz, eine Visitenkarte Rheinfeldens zu beliebig, und die Wegführung zum Bahnhof hin ist diffus: Der Zugang zu den Bahnsteigen wird nicht architektonisch, sondern nur durch den Fußgängerstreifen geführt, und der Weg zur Eingangstür von Aufnahmegebäude und Schalterhalle ist geradezu verrammelt durch Verkehrseinrichtungen, grünen Nippes, einen an diesem Ort höchst unmotivierten Nadelbaum und die wartenden Busse.

Ziel einer gestalterischen Verbesserung muss es deshalb sein, die Wegführung von der Stadt her zum Aufnahmegebäude und zur Bahnsteigunterführung klarer und einladender zu gestalten und den Platzraum als Ganzen so zu fassen, dass er zu einem einladenden, unverwechselbaren Eingangsfoyer der Stadt wird.

Dabei sind zwei erschwerende Faktoren zu berücksichtigen:

- Der Platz liegt im Gefälle, so dass eine Fassung des Platzes nicht nur der heterogenen Bebauung, sondern auch den verschiedenen Niveaus gerecht werden muss.
- Die Fassung des Platzes kann zumindest in näherer Zukunft nicht durch Gebäude geschehen – weil dafür zur Zeit kein Investitionsinteresse absehbar ist.

Ein Lösung dieses letzten Problems kann darin bestehen, den Platz lediglich durch eine umlaufende Arkade zu fassen, durch eine Art „Bahnsteigdach“, das die Wartenden vor Regen und Sonne schützt, dabei den Platz allseitig oder zumindest auf seiner Süd und Ostseite umfasst und ihm dabei ein neues, frisches und urbanes Gepräge gibt.



Vom Forum in Pompeji über die Place Stanislas in Nancy bis in die Gegenwart gibt es dafür eine Vielzahl anregender Beispiele. Zwei seien hier dargestellt, um die Vorgehensweise zu illustrieren: Die Piazza Ducale von Vigevano in der Lombardei und der Pavillon „Oui!“ der Expo 2002 in der Schweiz.

### Ein Blick über den Tellerrand

Der Platz in Vigevano entstand in der Renaissance durch Kahlschlag einer Fläche in dicht bebauter Stadt. Um den Platz im aufgebrochenen Stadtgewebe neu zu fassen, wurde das Mittel einer umlaufenden Arkade gewählt – hier verbunden mit einer dünnen Gebäudeschicht im ersten Stock darüber. Das Beispiel ist insofern übertragbar auf Rheinfelden, als auch in Vigevano der Platz mit seiner Arkade zunächst einmal seiner eigenen gestalterischen Logik folgt und erst in zweiter Linie vermittelnd auf den Kontext jenseits der Arkade eingeht.

Das Beispiel ist in der Baugeschichte ein Klassiker – und auch darüber hinaus so erfolgreich, dass man es heute als seriell gefertigtes, versilbertes Messingmodell kaufen kann: Das Tablett der Firma Driade, ein Schnäppchen im Wert von ca. 1400 Euro, zeigt deutlicher als viele Worte das Konzept der Platzraumbildung durch eine Umhüllung, die vor allem Teil des Platzes selbst ist – und weniger der benachbarten Gebäude.

*Der Platz von Vigevano in der Realität...*



*... und als Konzept (Tablett der Firma Driade)*



## Ein Gestaltungsansatz für den Bahnhofplatz

Dieses Raumbildungskonzept lässt sich auch mit den Mitteln einer heutigen Architektursprache anwenden. Als Beispiel für ein modernes, zugleich repräsentatives Arkadenbauwerk, das von seinem Kontext weitgehend unabhängig ist, bietet sich der Pavillon „Oui!“ an – der in Yverdon auf der Expo.02 stand.

Dank seiner feingliederigen, zugleich kubisch klaren Architektursprache ist er durchaus kompatibel mit der ebenso kubischen Architektur des neoklassizistischen Aufnahmegebäudes. Auch ein langes Arkadenbauwerk, dass die gesamte Südseite des Bahnhofplatzes fasst, harmonisiert so massstäblich durchaus mit dem kleinen Bahnhofsgebäude.



Wegen des Gefälles im Platzraum wird es wahrscheinlich sinnvoll sein, die den Platz säumende Arkade nicht aus einem einzigen Bauwerk, sondern aus mehreren separaten Bauten mit unterschiedlicher Dachhöhe auszuführen. Bei einer einheitlichen Höhe (rot Linie im Bild oben) würde die beim Bahnhofgebäude sinnvolle Mindesthöhe dazu führen, dass beim stadtseitigen Platzausgang das Arkadendach unangemessen hoch über dem Boden läge und so seine Wetterschutzfunktion ganz verlöre.



Auf dieser Basis sind mehrer Grundrisskonstellationen denkbar, von denen hier drei (?) als Beispiele dargestellt werden.

## Grundrissvarianten

Auf Basis dieses Gestaltungskonzepts sind mehrere Grundrisskonstellationen denkbar, von denen hier drei (?) als Beispiele dargestellt werden.

### 1 Basisvariante

Eine Arkade fasst den Bahnhofplatz im Süden und dient gleichzeitig als Vorhalle zu Aufnahmegebäude und Bahnofsunterführung sowie als Warthalle für die Bushaltestellen. Ihr antwortet auf der Nordseite ein kleineres Pendant bei den westorientierten Bushaltestellen. Im Übergang zwischen Bahnhofplatz und XXXX-strasse – dort, wo auch heute schon der Stadtplan steht – empfängt ein Informationspavillon die Reisenden. Für die von der Stadt her kommenden Passanten lenkt er die Bewegung hin zum Aufnahmegebäude und zur Unterführung. Die Mündung der Unterführung kann in der Arkade architektonisch besonders hervorgehoben werden.

### 2 Vierseitiger Ausbau

Die Arkade fasst auch den Ostrand des Platzes. Anders als auf der Südseite lehnt sich die Arkade hier nicht an ein Gebäude an, sondern ist ein frei stehender Baukörper. Die Höhe ihres Daches ist niedriger als auf der Südseite, damit das Dach am nördlichen, stadtseitigen Ende nicht zu hoch über dem Boden liegt. Die Dachhöhe ist zudem mit den verschiedenen Fensterhöhen des Hotelgebäudes zu koordinieren.

Diesem Ostflügel kann eine Arkade im Westen gegenüberstehen, die den Platz auch auf dieser Seite schließt. Voraussetzung ist, dass das Konzept der westlichen Bebauung keine vom Platz aus nach Westen führende Straße vorsieht.

### 3 Extras

Die Arkade im Westen kann allerdings statt als Raumabschluss auch als Torbau ausgeführt werden. Um mit dem Bahnhofsgebäude zu harmonisieren, wird ihr Dach sowieso hoch genug liegen, dass ein Bus darunter hindurch fahren kann. Dann kann sie eventuell auch näher am Aufnahmegebäude liegen und den eigentlichen Bahnhofplatz vom diffuseren Zufahrts- und Parkplatzbereich im Westen separieren.

Auf der Stadtseite könnte die Arkade eventuell bis zum Eingang des Bahnhofssaals weitergeführt werden. Auf jeden Fall sollte der Belag im Bereich der Treppe zum Bahnhofssaal so ausgeführt werden, dass die Treppe noch auf dem Bahnhofplatz mündet – und nicht vor dem Bahnhofplatz an der Strasse.

## Proportion

## Fazit

Die Stoa muss leicht und fein sein, um das kleine Aufnahmegebäude nicht zu erschlagen. Sie darf und soll eine moderne Formensprache haben, muss aber auf die kubische Formensprache des Altbaus eingehen. Unter diesen Bedingungen kann auch ein sehr langer Arkadenbau mit dem kleinen Bahnhofsgebäude in anregender Harmonie leben.