

Studienauftrag Neugestaltung Stadtraum Haselstrasse Baden

Programm Studienauftrag

Stadt Baden

09. September 2025



metron

Bearbeitung

Stefanie Liebisch

Dipl.-Ing. (FH) Landespflege BSLA

Dimitri Murbach

BSc FHO in Landschaftsarchitektur BSLA

Hannah Tompkin

BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeberin

Stadt Baden

Stadtentwicklung

Rathausgasse 5

5401 Baden

Titelbild: Foto Haselstrasse heute (© metron)

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	6
1.1	Ausgangslage und Ziel	6
1.2	Verfahren	7
1.3	Termine	7
1.4	Beurteilungsgremium	7
2	Bestimmungen zum Verfahren	8
2.1	Auftraggeberin	8
2.2	Verfahrensbegleitung und Vorprüfung	8
2.3	Ziel des Verfahrens	8
2.4	Art des Verfahrens	8
2.5	Präqualifikation	9
2.6	Entschädigung	9
2.7	Folgeauftrag	10
2.8	Eigentums- und Urheberrecht	10
2.9	Weitergabe von Informationen und Daten	10
3	Studienauftrag	11
3.1	Ablauf	11
3.2	Beurteilungskriterien	12
3.3	Planungsgrundlagen Studienauftrag	12
3.4	Einzureichende Unterlagen	13
4	Aufgabenstellung	15
4.1	Perimeter	16
5	Rahmenbedingungen und Anforderungen	18
5.1	Bedeutung im Stadtraum, Potenziale und Defizite	18
5.2	Verkehrliche Aspekte	21
5.3	Freiraum	28
5.4	Stadtklimatische und stadtökologische Aspekte	29
5.5	städtebauliche Situation, Nutzungen und Ortsbild	30
5.6	Wirtschaftlichkeit / Baukosten	34
5.7	Eigentumsverhältnisse	34
5.8	Einbezug der privaten Eigentümer und der Öffentlichkeit	35
6	Genehmigung	36

1 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Ausgangslage und Ziel

Die Haselstrasse ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen in der Innenstadt Badens. Sie stellt die Verbindung zwischen der Bruggerstrasse und den grossen Parkhäusern der Innenstadt dar und vereint in sich diverse Funktionen, u.a. als wichtige Achse für die Anlieferung und den öffentlichen Verkehr, als kantonale Veloroute und Hauptroute im kommunalen Netz sowie als wichtige Achse für den Fussverkehr – als Schulweg, Querachse für den Arbeitsweg (Bahnhof Baden – Innenstadt Richtung Baden Nord) und Verbindung zu den umliegenden Freiräumen (Kurpark, Brown-Boveri-Platz, alter Stadtfriedhof). Neben dieser funktionalen Rolle nimmt die Haselstrasse eine wichtige stadträumliche Stellung als Scharnier zwischen den umliegenden Stadtteilen ein. Sie dient ebenso als Wohnstrasse und beherbergt zahlreiche Dienstleistungsangebote (Ladenlokale, Gastronomieangebote, Arztpraxen etc.) in den Erdgeschossen, diese Nutzungen werden jedoch mit der heutigen verkehrsorientierten Gestaltung der Haselstrasse marginalisiert. Die Haselstrasse soll ihrer Bedeutung als Ankunftsort, Identitätsträger und Scharnier in der Stadt Baden künftig durch eine angemessene und qualitativ hochstehende Gestaltung gerecht werden.

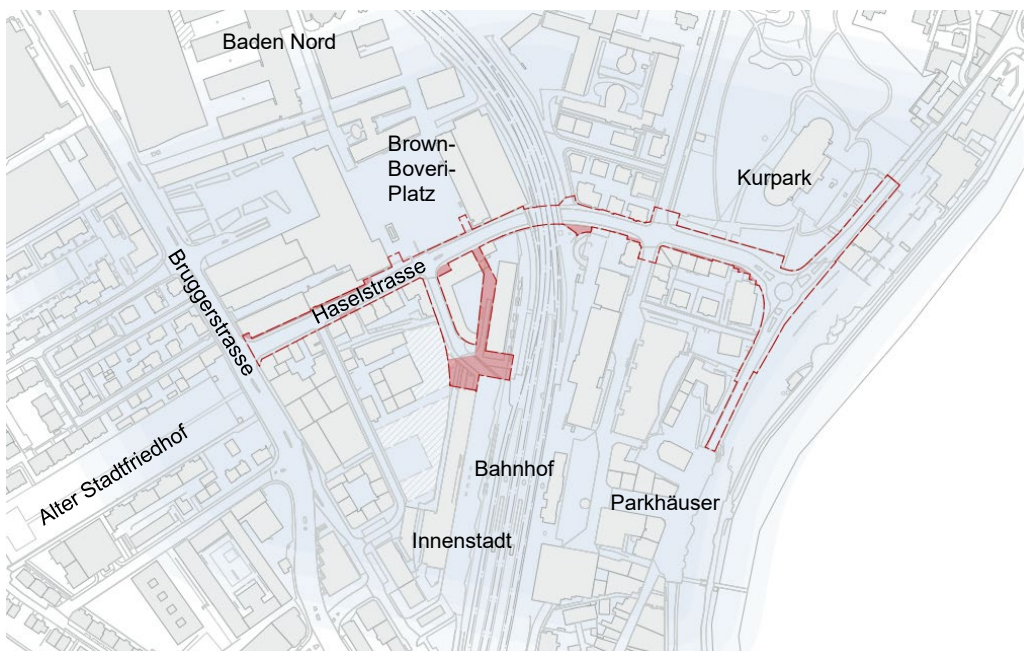


Abbildung 1: Übersicht mit Betrachtungsperimeter (blau) und Bearbeitungsperimeter (rot)

Aufgrund bestehender Defizite (verkehrsorientierte Gestaltung, mangelhafte Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr, Lücken und Schwachstellen für den Veloverkehr, keine hindernisfreien Bushaltestellen, keine Umschlagplätze, Hitzebelastung, hoher Versiegelungsgrad, keine Versickerungsflächen, geringe Bepflanzung, gestalterische und städtebauliche Mängel etc.) und der anstehenden Eröffnung des Brown-Boveri-Platzes als neuem Eventplatz von Baden ist eine Neugestaltung der Haselstrasse angezeigt. Dabei sollen Verbesserungen hinsichtlich ihrer Gestaltung und Aufenthaltsqualität für alle Nutzenden und Besuchenden, der Sicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmenden sowie der stadtklimatischen Situation erreicht werden. Wichtige Ziele sind die Stärkung der Haselstrasse als Wohn- und Dienstleistungsstandort sowie eine deutliche

Verbesserung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr über die Strasse, insbesondere in der Beziehung vom Bahnhof in Richtung Baden Nord. Sie muss künftig verbindend wirken, nicht nur in Längs- sondern auch in Querrichtung. Zugleich gilt es, ihre Funktion als Zubringer zu den Parkhäusern sowie als ÖV- und Logistikachse zu sichern.

Für die Neugestaltung des Stadtraums Haselstrasse lanciert die Stadt Baden einen Studienauftrag mit dem Ziel, eine durchgängige Gestaltungsidee zu erhalten, welche die verschiedenen funktionalen und gestalterischen Anforderungen an den öffentlichen Raum in einer stimmigen Gesamtlösung verknüpft, sodass die Haselstrasse ihrer stadträumlichen Stellung als Visitenkarte im Zentrum von Baden künftig besser gerecht wird. Im Ergebnis des Studienauftrags soll eine breit abgestützte Vorstudie vorliegen, auf deren Basis die Neugestaltung des Stadtraums projektiert und realisiert werden kann. Die Realisierung der Neugestaltung als A-Massnahme des Agglomerationsprogramms Aargau Ost der 5. Generation soll spätestens 2031 starten können.

1.2 Verfahren

Es wird ein einstufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt (vgl. Kap. 2.4). Im Rahmen der vorgelagerten Präqualifikation wurden drei geeignete Planungsteams, bestehend aus den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen (Tiefbau/Strassenbau), für die Bearbeitung ausgewählt.

1.3 Termine

Abgabe Programm und Unterlagen	3. Oktober 2025
Kickoff mit Begehung	23. Oktober 2025
Fragenstellung/-beantwortung	31. Okt. / 12. Nov. 2025
Zwischenpräsentation	18. Dezember 2025
Schlussabgabe	31. März 2026
Beurteilung	7. Mai 2026
Schlussbericht / Publikation	ab Juli 2026
öffentlicher Informationsabend und Ausstellungseröffnung	voraussichtlich am 20. August 2026

1.4 Beurteilungsgremium

Sachmitglieder (3 stimmberechtigte Mitglieder)

Markus Schneider	Stadtammann Stadt Baden
Barbara Meyer	Leiterin Abteilung Bau
Karin Bächli	Co-Leiterin Abteilung Stadtentwicklung und Umwelt

Fachmitglieder (4 stimmberechtigte Mitglieder)

Stephan Erne	movaplan GmbH, Baden Fachexperte Verkehrsplanung (Vorsitz)
Dominik Bueckers	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG, Zürich Fachexperte Landschaftsarchitektur
Stefania Koller	Salewski Nater Kretz, Zürich Fachexpertin Städtebau
Urs Mrose	Mrose Bauingenieure GmbH, Baden Fachexperte Bauingenieurwesen

Fachpersonen mit beratender Funktion

Sabine Kleppek	Leiterin Bereich Klima und Umwelt
Majo Kupresak	Leiter Tiefbau und öffentlicher Raum (Sach-Ersatz)
Jana Benz	Verkehrsplanung, Bereich Stadtentwicklung
Pascal Zandonella	Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen
Daniel Fagone	Projektleiter Verkehrstechnik, Abteilung Tiefbau, Kanton Aargau
Roman Schaffner	Metron Verkehrsplanung AG

Bei Ausfall eines Fachmitglieds würde aus dem Sachgremium Barbara Meyer von ihrem Stimmrecht zurücktreten, damit die Stimmverhältnisse gewahrt bleiben. Das Beurteilungsgremium behält sich den Beizug von weiteren beratenden, nicht stimmberechtigten Fachpersonen vor.

2 Bestimmungen zum Verfahren

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin ist die Stadt Baden, vertreten durch die Abteilung Stadtentwicklung und Umwelt.

Stadt Baden
Stadtentwicklung
Rathausgasse 5
5401 Baden

2.2 Verfahrensbegleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Organisation des Verfahrens sowie die Vorprüfung des Studienauftrags erfolgen federführend durch:

Metron Raumentwicklung AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
Tel: +41 56 460 91 11
E-Mail: haselstrasse@metron.ch
Ansprechpersonen: Stefanie Liebisch, Dimitri Murbach

2.3 Ziel des Verfahrens

Ziel des Verfahrens ist die Ermittlung des überzeugendsten Projektvorschlags zur beschriebenen Aufgabe (vgl. Kap. 4 und 5). Gleichzeitig wird der geeignetste und kompetenteste Partner für die Projektierung und Realisierung gesucht.

2.4 Art des Verfahrens

Das vorliegende Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422) und dem Binnenmarktgesetz. Es wird als einstufiger Studienauftrag mit vorgelagerter Präqualifikation durchgeführt. Dieses einstufige, selektive Submissionsverfahren für Planerleistungen in den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen (Tiefbau/Strassenbau) erfolgt in Anwendung der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. November 2019 (IVÖB, SAR 150.960, Art. 22) und des Dekrets über das öffentliche Beschaffungswesen vom 23. März 2021 (DöB, SAR 150.920). Subsidiär und so weit im Programm nicht anders festgehalten gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009. Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Alle Unterlagen, die eingereicht werden, müssen in deutscher Sprache abgefasst werden. Das Verfahren wird nicht anonym durchgeführt.

Teambildung

Es wird eine Teambildung der Disziplinen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen verlangt. Die Federführung im Planungsteam gegenüber der Auftraggeberin liegt für den Studienauftrag beim Teammitglied Landschaftsarchitektur oder Verkehrsplanung.

Der allfällige Beizug weiterer Disziplinen im Laufe des Verfahrens wird den Teilnehmenden freigestellt. Diese sind bei der Schlussabgabe zu deklarieren (separates Formular Verfasserangaben). Der fakultative Beizug von weiteren Disziplinen durch die Teilnehmenden führt für die Auftraggeberin zu keiner Verpflichtung.

2.5 Präqualifikation

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Planungsbüros für die Teilnahme am Studienauftrag bewerben. Das Beurteilungsgremium wählte die folgenden Planungsbüros bzw. Planungsteams zur Teilnahme am Studienauftrag aus (alphabetische Reihenfolge der federführenden Büros):

Team 1

Verkehrsplanung: Kontextplan AG (Bern)
(Federführung)

Landschaftsarchitektur: extra Landschaftsarchitekten AG (Bern)

Bauingenieurwesen: Kissling + Zbinden AG (Bern)

Team 2

Landschaftsarchitektur: SKK Landschaftsarchitekten AG (Wettingen)
(Federführung)

Verkehrsplanung: Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH (Brugg)

Bauingenieurwesen: Gähler und Partner AG (Ennetbaden)

Team 3

Landschaftsarchitektur: S2L Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich)
(Federführung)

Verkehrsplanung: TEAMverkehr AG (Cham)

Bauingenieurwesen: Eichenberger AG (Zürich)

Für den Fall des Rücktritts eines ausgewählten Planungsteams wurde folgendes Team als Ersatz definiert:

Ersatz

Landschaftsarchitektur: Bischoff Landschaftsarchitektur GmbH (Baden)
(Federführung)

Verkehrsplanung: stadt raum verkehr, Birchler + Wicki (Zürich)

Bauingenieurwesen: Gerber + Partner Bauingenieure und Planer AG (Windisch)

2.6 Entschädigung

Für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen im Rahmen der Präqualifikation wird keine Entschädigung ausgerichtet.

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Beiträge wird pro Planungsteam eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 50'000 exkl. MwSt. entrichtet. Kosten für freiwillig beigezogene Fachbüros, für die Herstellung von Arbeitsmodellen und für Planausdrucke werden nicht separat vergütet. Mit der Bezahlung der obengenannten Entschädigung gilt der Auftrag als abgeschlossen. Vertiefungsarbeiten im Anschluss an den Studienauftrag werden separat vergütet.

2.7 Folgeauftrag

Das Verfassersteam des vom Beurteilungsgremium empfohlenen Projektvorschlags wird mit der Weiterbearbeitung beauftragt. Die Stadt Baden beabsichtigt den folgenden Auftrag gemäss Art. 21 Abs. 2 lit. i IVÖB freihändig zu erteilen:

- Projektierung und Realisierung (Phasen 3 bis 5 gemäss SIA 112, 105 und 103) des Projektvorschlags für den Projektperimeter

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen.

Die genaue Honorarberechnung und die weiteren Vertragsmodalitäten werden zum Zeitpunkt der Vertragsschliessung zwischen den Vertragsparteien ausgehandelt und festgelegt. Es gelten als Verhandlungsbasis die folgenden Konditionen:

- Vertragsbasis: Vertrag für Planungsleistungen KBOB (Dokument Nr. 30)
- Gemittelter Stundenansatz exkl. MWST, für alle seitens des/der Beauftragten Mitarbeitenden: CHF 145.00 für die SIA-Phasen 31 und 32, CHF 130.00 ab SIA-Phase 33
- Die Beauftragten erklären, für die Dauer des Auftrags die nötigen Berufshaftpflichtversicherungen (Versicherungen auf Personen-, Sach- und Bautenschäden sowie reine Vermögensschäden) abzuschliessen und der Stadt Baden die Versicherungsnachweise auf Verlangen zu liefern.

Leistungsumfang:

- Ausarbeitung Vorprojekt (SIA-Phase 31) inkl. der dazugehörigen Detailstudien
- Die Federführung für die Projektierung und Realisierung liegt ab SIA-Phase 32 (Bauprojekt) beim Bauingenieur. Die Leistungen für die Unterstützung des Bauingenieurs sind in allen SIA-Phasen zwischen 32 bis 53 ebenfalls Bestandteil des Folgeauftrags.
- Die Vergabe erfolgt als Kostendach und die Phasen werden schrittweise freigegeben. Der Aufwand ist nach effektivem Aufwand in Rechnung zu stellen.

Weiter werden folgende Leistungen erwartet:

- Aktive Unterstützung des geplanten partizipativen Prozesses
- Absprachen mit den Grundeigentümerschaften bei allfälligen Anpassungen oder baulichen Massnahmen auf privaten Grundstücken
- Bereitstellen von anschaulichen Unterlagen zur öffentlichen Kommunikation des Projektes (z.B. Visualisierungen, Plakate, Mithilfe bei Medienmitteilungen)
- Dokumentation Detailstudium

2.8 Eigentums- und Urheberrecht

Das Urheberrecht an den eingereichten Arbeiten verbleibt bei den Teilnehmenden des Studienauftrags. Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über. Auftraggeberin und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberin und der Projektverfassenden. Ausgenommen bleibt das Recht auf Erstveröffentlichung, das bei der Auftraggeberin liegt.

2.9 Weitergabe von Informationen und Daten

Eine Weitergabe von Informationen, Daten, Unterlagen etc., welche den Teilnehmenden im Zusammenhang mit dem Studienauftrag abgegeben werden, an Dritte ist ohne ausdrückliche Zustimmung der Auftraggeberin nicht erlaubt. Die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit ist grundsätzlich Sache der Auftraggeberin.

3 Studienauftrag

Die zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladenen Planungsteams haben eine Vorstudie für die Neugestaltung des Stadtraums Haselstrasse (vgl. Bearbeitungsperimeter unter Kap.4.1) zu erarbeiten.

Das Verfahren wird nicht anonym durchgeführt. Die teilnehmenden Teams stellen ihren Arbeitsstand im Rahmen einer Zwischenpräsentation dem Beurteilungsgremium vor. Mit der Teilnahme am Studienauftrag verpflichten sich die Teilnehmenden und die Auftraggeberin zur Berücksichtigung der massgebenden Vorgaben aus dem Programm, den Sitzungsprotokollen und der Fragenbeantwortung sowie zur Anerkennung der Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

Die Auftraggeberin behält sich die Möglichkeit vor, das Programm aufgrund der Erkenntnisse aus der Fragenbeantwortung und aus der Zwischenbesprechung im Sinne der Auftragsklärung zu präzisieren.

3.1 Ablauf

Abgabe Programm und Grundlagen

- Bereitstellung Programm und Grundlagen zum Download an federführende Teammitglieder bis 3. Oktober 2025

Kickoff / Startveranstaltung, 23. Oktober 2025

- Startveranstaltung vor Ort in Baden mit gemeinsamer Begehung des Perimeters

Fragenstellung und -beantwortung

- Fragen zu Programm und Aufgabe bis 30. Oktober 2025 per E-Mail an haselstrasse@metron.ch
- Beantwortung durch das Beurteilungsgremium bis 12. November 2025 (integrierender Bestandteil des Programms)
- Zustellung per E-Mail an federführende Teammitglieder

Zwischenpräsentation, 18. Dezember 2025

- Präsentation Arbeitsstand im Sinne eines Werkstattberichts, Präsentationsform freigestellt (Beamer und Stellwände stehen zur Verfügung) gemäss Kap. 3.4
- Einladung mit Ort und Ablauf wird ca. eine Woche vorab zugestellt per E-Mail an federführende Teammitglieder
- Zustellung Protokoll mit Empfehlungen für die Weiterbearbeitung bis Mitte Januar 2026 per E-Mail an federführende Teammitglieder (projektbezogene Empfehlungen jeweils einzeln, allgemeingültige Empfehlungen zuhanden aller Teams)

Schlussabgabe, 31. März 2026

- Abgabe in Papierform und digital gemäss Kap. 3.4

Beurteilung, 7. Mai 2026

Benachrichtigung der federführenden Teammitglieder im Nachgang

Schlussbericht, Publikation und Ausstellung, ab Juli 2026

- Zustellung Schlussbericht und Einladung zur Ausstellungseröffnung per E-Mail an federführende Teammitglieder
- Ausstellungseröffnung öffentlicher Informationsabend voraussichtlich am 20. August 2026, anschliessende Ausstellung im August/September 2026

3.2 Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung der Vorschläge gelangen die folgenden Kriterien zur Anwendung (Reihenfolge ohne Gewichtung):

Qualität des Gesamtkonzepts

- Klarheit der Idee
- Balance zwischen den Nutzungsansprüchen

Gestalterische Qualität

- Stadträumliche Qualität des Strassenraums
- Schaffung klar erkennbarer Identität
- Qualität der Vorzonen zu den Liegenschaften entlang der Haselstrasse / Umgang mit Erdgeschossnutzungen und Wohnnutzungen
- Aufenthaltsqualität
- Stadtökologische Qualität und Umgang mit Licht
- Siedlungsklimatische Qualität

Funktionale Qualität

- Gesamtverkehrliche Funktionalität/betriebliche Organisation
 - Erfüllung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (Fahrplanstabilität, ÖV-Verkehrsfluss, barrierefreie Haltestellen etc.)
 - Erfüllung der Bedürfnisse des Fussverkehrs, insbesondere hinsichtlich Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr
 - Erfüllung der Bedürfnisse des Veloverkehrs in Längsrichtung und Verbesserung der Abbiegebeziehungen
 - Erfüllung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (Zubringer Parkhäuser, Erschliessung private Liegenschaften, Anlieferung/Güterumschlag und Logistik entlang Haselstrasse, Anlieferung Innenstadt)
- Durchlässigkeit, Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit
- Verbesserung hinsichtlich Luft- und Lärmbelastung

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

- Realisierbarkeit der Idee
- Einfachheit der technischen Umsetzung, Umsetzbarkeit unter Verkehr
- Betrieb und Unterhalt
- zu erwartende Baukosten

3.3 Planungsgrundlagen Studienauftrag

Die folgenden Grundlagen werden abgegeben:

A	Programm Präqualifikation	PDF
B	Plangrundlagen	
B01	AV-Daten inkl. Perimeter	DXF
B02	Höhenlinien (Äquidistanz 1m)	DXF
B03	Werkleitungskataster und Fernwärmeleitungen	DXF
B04	Baumkataster	DXF
B05	Orthofoto	online
C	Grundlagen Vorbereitung und Analyse	
C01	Kartenband Ausgangslage und Potenzialanalyse (2025)	PDF
C02	Präsentation Bushaltestellen Haselstrasse: Heutige Situation und Auslegeordnung (2025)	PDF
C03	Präsentation mögliche Baumstandorte Haselstrasse: Situation Werkleitungen und Auslegeordnung (Entwurf 2025)	PDF
C04	Dokumentation Grundeigentümer-Anliegen (Akttenotiz vom 24.3.2025)	PDF
C05	Dokumentation öffentliches Forum vom 7. Mai 2025 (Fotoprotokoll vom 15.5.2025)	PDF

D Weitere Grundlagen, Studien, Konzepte		
D01	Zusammenfassung Grundlagensammlung in Präsentationsform (2025)	PDF
D02	Raumentwicklungskonzept REK Stadt Baden (2020)	online
D03	Masterplan Baden Nord (Entwurf 2024)	PDF
D04	Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt (2024)	online
D05	Nutzungs- und Gestaltungskonzept Freiräume Innenstadt (2024)	online
D06	Verkehrszählungen: Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung Haselstrasse (2021), Verkehrszählungen LSA Brugger/Haselstrasse und LSA Güterstrasse (Detektorpläne und Zähldaten April/Mai 2025)	PDF, TXT
D07	Studie öffentlicher Raum Innenstadt Baden (2025)	online
D08	Bau und Nutzungsordnung BNO (Entwurf Mitwirkung 2025)	PDF
D09	Gestaltungsplan Müllerbräu Areal	PDF
D10	Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung (2023), insbesondere Massnahmenblätter SB02, SB03 und FV07	online
D11	Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV (Entwurf 2024)	PDF
D12	Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (2020)	online
D13	Velokonzept (2022)	online
D14	Konzept öffentliche Parkierung Innenstadt (2024)	PDF
D15	Pläne und Dokumentation Passerelle Haselstrasse (2013)	PDF
D16	Freiraumkonzept FRK (2022)	online
D17	Aktionsplan Anpassung an den Klimawandel (2024) und Klimakarten Kanton Aargau	online , online
D18	Idealplan Kurpark (2003)	online
D19	Merkblatt Empfehlungen Bushaltestellen, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (2024)	online
D20	Gestaltungsrichtlinien kommunale Strassen (2024)	online
D21	Historische Bilder	JPEG, PNG
D22	Baumkonzept (Stand Oktober 2025)	PDF
D23	Vorgaben für nachhaltige Baumpflanzungen	online
E Formulare und Vorgaben		
E01	Formular Verfasserangaben	Excel
E02	Layoutvorgabe	PDF
E03	Formular Kostenschätzung	Excel

3.4 Einzureichende Unterlagen

Zwischenpräsentation

- Analyse in freier Form
- Entwurf Gestaltungskonzept Massstab 1:500 mit Aussagen zur Aufteilung des Strassenraums für die verschiedenen Verkehrsmittel, zu Temporegime und grober verkehrstechnischer Machbarkeit
- Schemata zu Materialisierung/ Ausstattung, Begrünung, Umgang mit Regenwasser, Umgang mit Werkleitungen (konzeptionelle Aussagen und Prinzipschnitte)
- Arbeitsmodell zur Veranschaulichung der Idee, Ausschnitt und Massstab frei

Das Gestaltungskonzept M 1:500 (Papierexemplar A0 Querformat) sowie das Arbeitsmodell sind an die Präsentation mitzubringen. Zusätzlich sind sämtliche präsentierten Dokumente am Vorabend digital als PDF-Dateien einzureichen via Datenupload.

Schlussabgabe (im Sinne einer Vorstudie gem. SIA-Phase 2)

Darstellung von Analyse und Lösungsvorschlag anhand der folgenden Unterlagen:

- Situationsplan Bearbeitungsperimeter, Massstab 1:500 mit Aussagen zur Aufteilung des Strassenraums für die verschiedenen Verkehrsmittel, zu Temporegime und Aussagen zur verkehrstechnischen Machbarkeit
- Situationspläne wichtiger Ausschnitte (gemäss Vorgabe E02), Massstab 1:200
- Schnitte (gemäss Vorgabe), Massstab 1:100

- Visualisierung der Projektidee im Sinne von einfachen räumlichen Darstellungen (Skizze, Collage o.ä. aber keine fotorealistische Visualisierung)
- Schemata zu Materialisierung/ Ausstattung, Begrünung, Umgang mit Regenwasser, Beleuchtung, Umgang mit Werkleitungen (konzeptionelle Aussagen und Prinzipschnitte)
- Erläuterung Sofortmassnahmen (Darstellungsform frei)
- Weitere nötige textliche Erläuterungen
- vollständig ausgefülltes Formular Kostenschätzung
- vollständig ausgefülltes Formular Verfasserangaben. Das Formular ist in Papierform im Original mit Unterschrift einzureichen.

Zusätzlich abgegebene, nicht geforderte Unterlagen, werden nicht zur Beurteilung zugelassen.

Formvorschriften:

Situationspläne sind mit einem Nordpfeil und einem grafischen Massstab zu versehen. Sämtliche oben genannten Darstellungen und Erläuterungen sind auf maximal vier Plakaten DIN A0 Querformat darzustellen. Mögliche Anordnung der Inhalte:

A0 Situationsplan gesamter Bearbeitungsperiode M 1:500	A0 Situationsplan Ausschnitt 1 M 1:200 Schnitte/Profile M 1:100	A0 Situationsplan Ausschnitt 2 M 1:200 Schnitte/Profil Me 1:100	A0 Weitere Inhalte z.B. Schemata, Visualisierungen, Erläuterungen
--	--	--	--

Varianten sind nicht zulässig. Die Abgabepläne sind ungefaltet einzureichen. Alle Bestandteile/Unterlagen sind zu versehen mit:

- Stadt Baden
- Studienauftrag Neugestaltung Stadtraum Haselstrasse
- einem Projekttitle
- der Bezeichnung des Teams

Abgabe

Die verlangten Unterlagen in Papierform müssen verschlossen und mit dem Vermerk «Studienauftrag Neugestaltung Stadtraum Haselstrasse» bis spätestens am 31. März 2026 an folgender Adresse eingereicht werden:

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2, Postfach
5201 Brugg

Die Dossiers können während der Öffnungszeiten am Empfang (Öffnungszeiten: Mo-Do 8:00 - 12:00 Uhr/13:30 - 17:00 Uhr, Fr 8:00 - 12:00 Uhr/13.30 - 16:00 Uhr) abgegeben werden. Für **per Post** eingereichte Unterlagen ist das Datum des Poststempels nicht massgebend. Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Unterlagen liegt bei den Teilnehmenden. Eine Fristverlängerung ist ausgeschlossen.

Alle Unterlagen müssen auch **digital** (im Originalformat Excel und PDF) abgegeben werden und sind ebenfalls fristgerecht bis spätestens am 31. März 2026 (Mitternacht) über den zur Verfügung gestellten Upload-Link einzureichen (pro PDF-Dokument maximal 25 MB Dateigrösse).

Beiträge, die zu spät eintreffen, keine oder ungenügende bzw. unrichtige Angaben enthalten oder unvollständig sind, können durch das Beurteilungsgremium vom Verfahren ausgeschlossen werden.

4 Aufgabenstellung

Gesucht wird eine durchgehende Gestaltungsidee für die Neugestaltung und Aufwertung des Stadtraums Haselstrasse in Baden. Die folgenden **Stossrichtungen** sind bei der Erarbeitung der Gestaltungsvorschläge zu verfolgen:



Durch eine **Neugestaltung von Fassade zu Fassade**, welche die Erdgeschossnutzungen der sie flankierenden Bauten mitdenkt, wird die Haselstrasse zu einem verbindenden, attraktiven, sicheren und siedlungsorientierten **Stadtraum mit erkennbarer Identität** aufgewertet.



Der Stadtraum Haselstrasse wird in seiner **Bedeutung als Scharnier** zwischen den umliegenden Stadtteilen gestärkt. Die **Verbindung und Zugänglichkeit** von der Innenstadt und dem Bahnhof zum Arbeitsgebiet Baden Nord sowie in Richtung Kurpark und Bäderquartier wird einfacher und attraktiver.



Die Haselstrasse ermöglicht ein **konfliktfreies Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden**.



Mit einer **innerstädtischen Gestaltung** und einer klimatischen Aufwertung wird die **Aufenthaltsqualität** für Anrainer, ansässige Unternehmen und ihre Mitarbeitenden verbessert.



In der Haselstrasse bestehen nachfrageorientiert **gute Querungs- und Abbiegemöglichkeiten** für den Fuss- und Veloverkehr.



Die Haselstrasse bietet sichere und **attraktive Längsverbindungen** für den Fuss- und Veloverkehr.



Unter Berücksichtigung der übergeordneten verkehrlichen Zielvorgaben behält die Haselstrasse ihre Funktion als **Zubringer** zu den Parkhäusern sowie als Logistikachse.



Die Funktion als **ÖV-Achse** wird gewährleistet und die nötigen Haltestellen BehiG-konform in den Stadtraum integriert.

Es sollen innovative, überzeugende und umsetzbare Vorschläge für die Gestaltung des öffentlichen Raums im Zusammenspiel der verschiedenen Nutzergruppen entwickelt werden. Die heutige Aufteilung des Strassenraums sowie die Anzahl und Anordnung der Bushaltestellen soll dabei hinterfragt und neu organisiert werden zugunsten der Aufenthaltsqualität, der Funktionalität und verbesserten Mobilität, der Verbindung und Zugänglichkeit von der Innenstadt und dem Bahnhof zum Arbeitsgebiet Baden Nord sowie in Richtung Kurpark und Bäderquartier, der Sicherheit sowie der Anpassung an den Klimawandel. Gefragt ist ein stimmiger Gestaltungsvorschlag, welcher die verkehrstechnischen und betrieblichen Erfordernisse und die Ansprüche an Aufenthalt, Stadtköologie und Siedungsklima vereinbar macht.

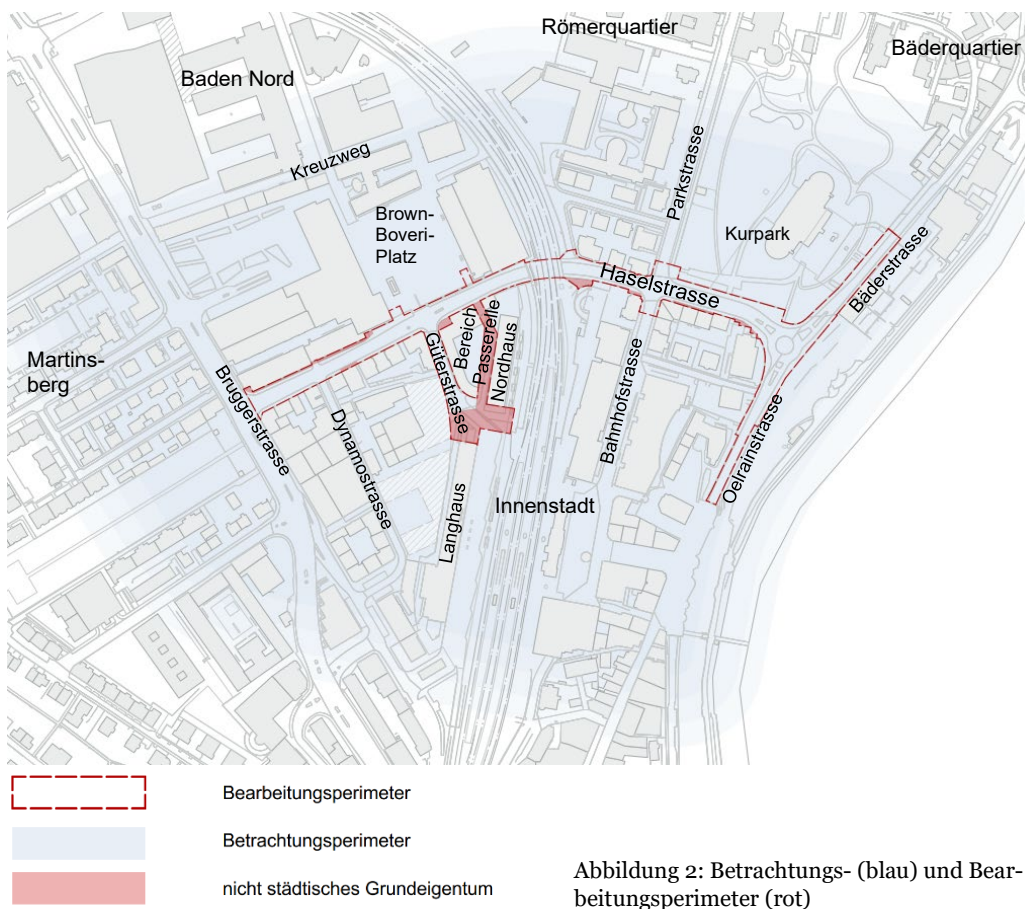
Es ist aufzuzeigen, wie eine deutliche Verbesserung der Querungen für den Fuss- und Veloverkehr über die Haselstrasse sowie sichere Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr erreicht werden können und wie die Strasse künftig in Längs- und Querrichtung verbindend wirken kann. Dabei soll insbesondere geklärt werden, wie die Fussgängerströme vom Bahnhof in Richtung Baden Nord geführt werden können.

Aufgrund nicht vorhandener Alternativrouten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind das heutige Verkehrsregime an der Haselstrasse beizubehalten und die bestehenden Verkehrsbeziehungen grundsätzlich weiterhin zu gewährleisten.

Im Umgang mit den Wohnnutzungen und Dienstleistungsangeboten, die sich vor allem im westlichen, aber auch im östlichen Teil der Haselstrasse befinden, soll die zukünftige Gestaltung diese Nutzungen und deren Vorzonen aufwerten sowie die damit verbundenen Bedürfnisse sicherstellen (u.a. Güterumschlag, Haltemöglichkeit für Handwerker, Personentransport). Im Studienauftrag soll aufgezeigt werden, mit welchen gestalterischen Mitteln die Situation hinsichtlich Lärm, Luft und Licht verbessert sowie eine klimatische Aufwertung erreicht werden kann, um eine gute Standortqualität für Wohnen und Arbeiten an der Haselstrasse zu schaffen. Dabei soll auch der Umgang mit anfallendem Regenwasser im Sinne des Schwammstadtprinzips geprüft werden.

Mit dem Studienauftrag sollen ausserdem Vorschläge für betriebliche Sofortmassnahmen aufgezeigt werden, welche bereits vor der baulichen Umsetzung der Neugestaltung zu einer Verbesserung aktueller Defizite führen können.

4.1 Perimeter



Der **Betrachtungser perimeter** berücksichtigt das gesamte Erschliessungssystem sowie die Übergänge in angrenzende Quartiere (Baden-Nord, Römerquartier, Martinsberg, Innenstadt, Bäderquartier).

Der **Bearbeitungser perimeter** umfasst die gesamte Länge des Strassenraums der Haselstrasse sowie die gesamte Breite von Fassade zu Fassade. Zum Bearbeitungser perimeter gehören ebenfalls:

- die wichtigen Zugänge zum Brown-Boveri-Platz und zum Kurpark
- die Einmündungsbereiche sämtlicher Nebenstrassen und Zufahrten zur Parkierung (Abschnitte Oelrain- und Bäderstrasse)
- die Güterstrasse bis zum Langhaus
- der Bereich der möglichen Passerelle und deren Zugang entlang dem Nordhaus



Abbildung 3: Zugang neuer Brown Boveri – Platz

Abbildung 4: Haselstrasse im Abschnitt Kurpark

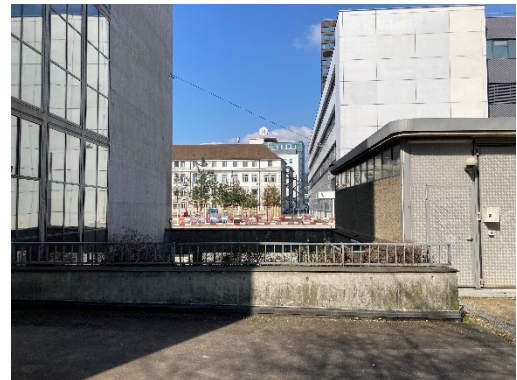


Abbildung 5: Güterstrasse

Abbildung 6: Lage mögliche Passerelle über die Haselstrasse

5 Rahmenbedingungen und Anforderungen

Im Folgenden sind die wichtigsten Randbedingungen zu Aufgabe und Perimeter aufgeführt.

5.1 Bedeutung im Stadtraum, Potenziale und Defizite

Die Haselstrasse und ihre Bedeutung für den sie umgebenden Stadtraum findet Erwähnung in diversen behördenverbindlichen Konzepten und Planungen sowie weiteren Studien und Untersuchungen. Eine zusammenfassende Übersicht wird mit der Grundlagen-sammlung zum Studienauftrag abgegeben (vgl. Planungsgrundlage DO1 gem. Kap. 3.3). Die wesentlichen Aussagen aus dem Raumentwicklungskonzept (DO2), dem Masterplan Baden Nord (DO3), der Vertiefungsstudie zum Leitbild Innenstadt (DO4) und der Studie öffentlicher Raum Innenstadt (DO7) werden im Folgenden kurz aufgezeigt.

Einer der inhaltlichen Schwerpunkte im **Raumentwicklungskonzept Stadt Baden REK** der Stadt Baden stellt die Gestaltung der Innenstadt als Bewegungsraum durch eine stadtverträgliche Mobilität dar. Da die Innenstadt und meisten Parkhäuser über die Haselstrasse angebunden sind, ist besonders auf die Gestaltung dieses Strassenraums zu achten, um einen reibungsfreien Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten sowie die Belastung angrenzender Nutzungen auf das Minimum zu reduzieren. Die Haselstrasse liegt direkt am Entwicklungsgebiet Baden Nord, in diesem Zusammenhang wird eine innerstädtische Gestaltung der Strasse angestrebt. Die Querungsmöglichkeiten für den Arbeitsweg und zum neuen Brown-Boveri-Platz sollen verbessert werden.



Abbildung 7: Ausschnitt REK, Transformationsgebiet Innenstadtbereich / räumliche und funktionale Abhängigkeiten (Abb. 6.2.2)

Für den Schwerpunkt Innenstadt gemäss REK liegt als städtebauliches Leitbild für die künftige Entwicklung die **Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt** vor. Das Leitbild fordert für die Haselstrasse u.a. die attraktive Verbindung nach Baden Nord durch grosszügige Querungsbereiche und ein angepasstes Temporegime sowie mehr kühlende Blau- und Grünflächen.

Die **Studie öffentlicher Raum Innenstadt** zeigt ein einheitliches Gestaltungskonzept für die gesamte Innenstadt von den Gleisen im Westen bis zum Limmatgang im Osten sowie die Übergänge zur Altstadt im Süden und zum Kurpark im Norden. In dieser Studie wird die Haselstrasse als Teil des Stadtgewebes gelesen.

Der **Masterplan Baden Nord** hebt ebenfalls den Handlungsbedarf einer Gestaltung der Haselstrasse hervor, da sie die Haupteerschliessung für das Gebiet Baden Nord und ein wichtiges öffentliches Element der Stadtstruktur bildet. Der Strassenraum soll folglich siedlungsverträglich aufgewertet werden, seine Querung soll den Übergang und die wichtige Quartieranbindung zwischen Innenstadt und Baden Nord herstellen. In Baden Nord arbeiten rund 6'000 und wohnen rund 1'000 Personen. Seit August 2025 steht zudem der neue Brown-Boveri-Platz als grosser Eventplatz zur Verfügung.

Der Masterplan sieht verschmälerte Fahrbahnen, die Anpassung des Temporegimes (Verkehrsberuhigung) und flächiges Queren vor. So sollen auch die Chance für eine siedlungsökologische Aufwertung (Baumreihen, entsiegelte Flächen) genutzt, mehr Platz für den Veloverkehr geschaffen sowie die Defizite hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Lärm- und Hitzebelastung reduziert werden. Es soll eine durchgängige Gestaltungsidee für den Strassenraum entstehen, die verschiedene funktionale Anforderungen miteinander verknüpft und alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.



Abbildung 8: Vision der umgestalteten Haselstrasse gemäss Vertiefungsstudie zum Masterplan Baden Nord

Potenzialanalyse

Im Rahmen der Vorbereitung zum Studienauftrag wurden die dokumentierten Defizite und Aufwertungspotenziale entlang der Haselstrasse in einem Potenzialplan zusammengeführt (vgl. Abbildungen unten und Grundlage CO1 gem. Kap. 3.3).

Die Haselstrasse als wichtige Stadtachse in Baden weist in Bezug auf Gestaltung und Funktionalität folgende **Defizite** auf:

- die meisten Fussgängerstreifen/-querungen werden als unsicher und unattraktiv eingestuft
- abschnittsweise enge und unattraktive Trottoirs für den Fussverkehr und den Aufenthalt
- Ungenügende Kapazität für den Fussverkehr an der Querungsstelle Güter-/Haselstrasse Richtung Arbeitsplatzgebiet Baden Nord / Brown-Boveri-Platz
- Rückstau MIV am Knoten Brugger-/Haselstrasse und damit auch Beeinträchtigung Buslinien Richtung Norden

- zerschneidender Effekt der Strasse aufgrund der schlechten Querungsmöglichkeiten / ungenügende Anbindung der Quartiere mit der Innenstadt
- punktuelle Schwachstellen für den Veloverkehr hinsichtlich Sicherheit bei Abbiegebeziehungen
- Fehlende durchgehende Veloinfrastruktur in der Längsbeziehung
- Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut
- Bushaltekanten Trafo liegen zu nah am Knoten Güterstrasse/Haselstrasse. Dadurch kommt es zu Rückstau im Knotenbereich
- überdimensionierte Verkehrsflächen beim Kreisel und im östlichen Abschnitt der Haselstrasse bis zur Bahnunterführung, dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr angemessen
- sehr starke Hitzebelastung gemäss Klimakarten des Kantons Aargau: fehlende Bäume und Beschattung, hoher Versiegelungsgrad und Oberflächenabfluss
- Fehlende Attraktivität der Erdgeschossnutzungen in ihrer Bedeutung und Wirkung entlang der Haselstrasse

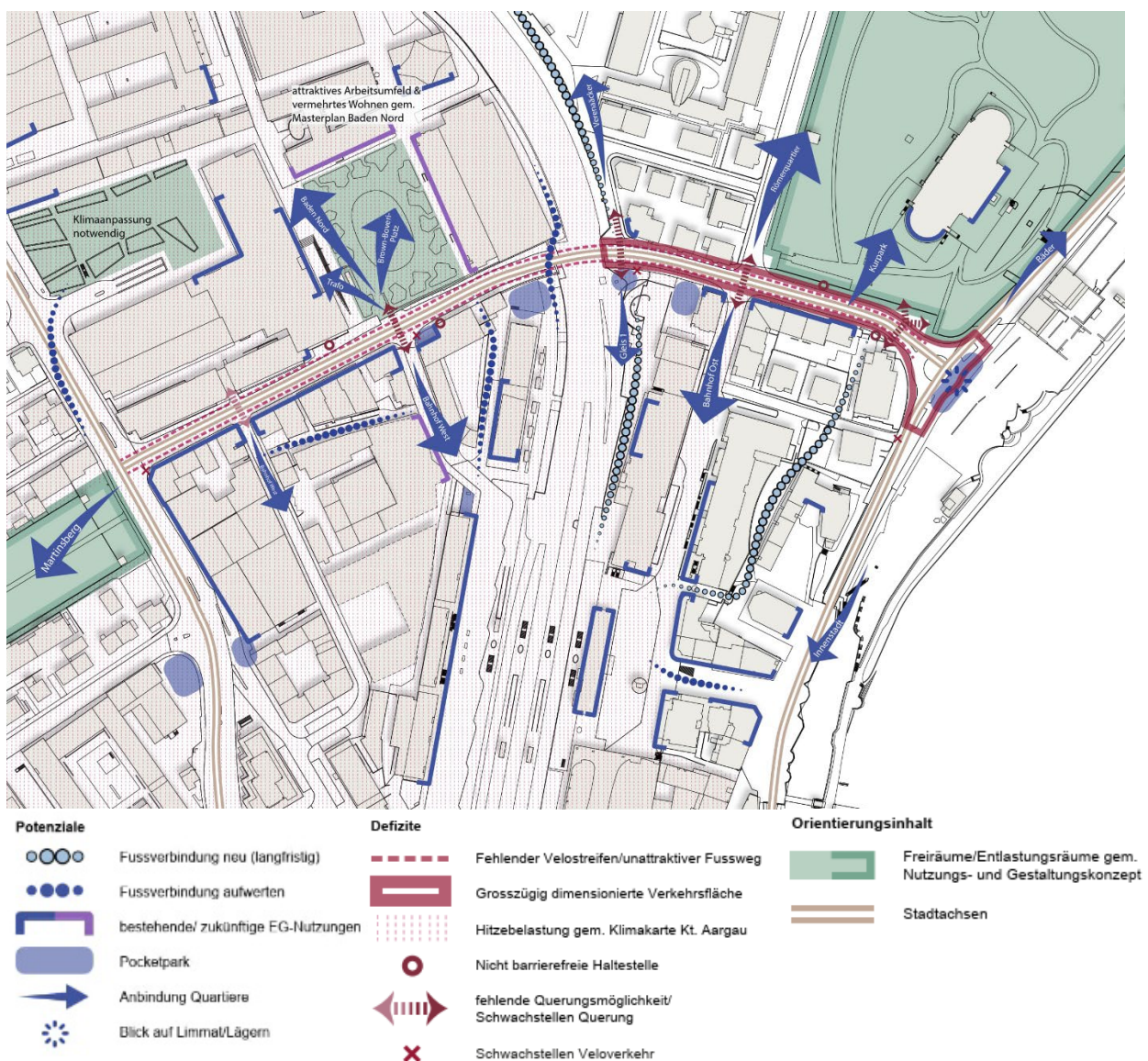


Abbildung 9: Potenziale und Defizite Stadtraum Haselstrasse (Plan: metron, Grundlage C01)

Mit diesen Voraussetzungen besteht ein hohes Aufwertungspotenzial für die Gestaltung des unmittelbaren Strassenraums Haselstrasse, insbesondere für die Aufenthaltsqualität sowie den Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig werden weitere Potenziale im umgebenden Stadtraum genannt, denen mit einer Aufwertung der Haselstrasse ebenfalls Rechnung getragen werden soll:

- Verbesserte Anbindung und Verbindung der umliegenden Stadtquartiere
- Haselstrasse als Teil eines dichten Netzwerks an Fusswegverbindungen mit sicheren Querungen
- Förderung bestehender und künftiger EG-Nutzungen durch bessere Frequenzierbarkeit des Fussverkehrs
- Gute Verbindung zum Kurpark und zum alten Stadtfriedhof als kühlende Entlastungsräume
- Entwicklung von Pocketparks für zusätzliche Nutzungs- und Aufenthaltsangebote sowie kühlende Wirkung im Strassenraum
- Ausblick in den Limmatraum und auf die Lägern als zusätzliche Qualität stärken
- eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof bis zur Römerstrasse (langfristig)

5.2 Verkehrliche Aspekte

5.2.1 Fuss- und Veloverkehr

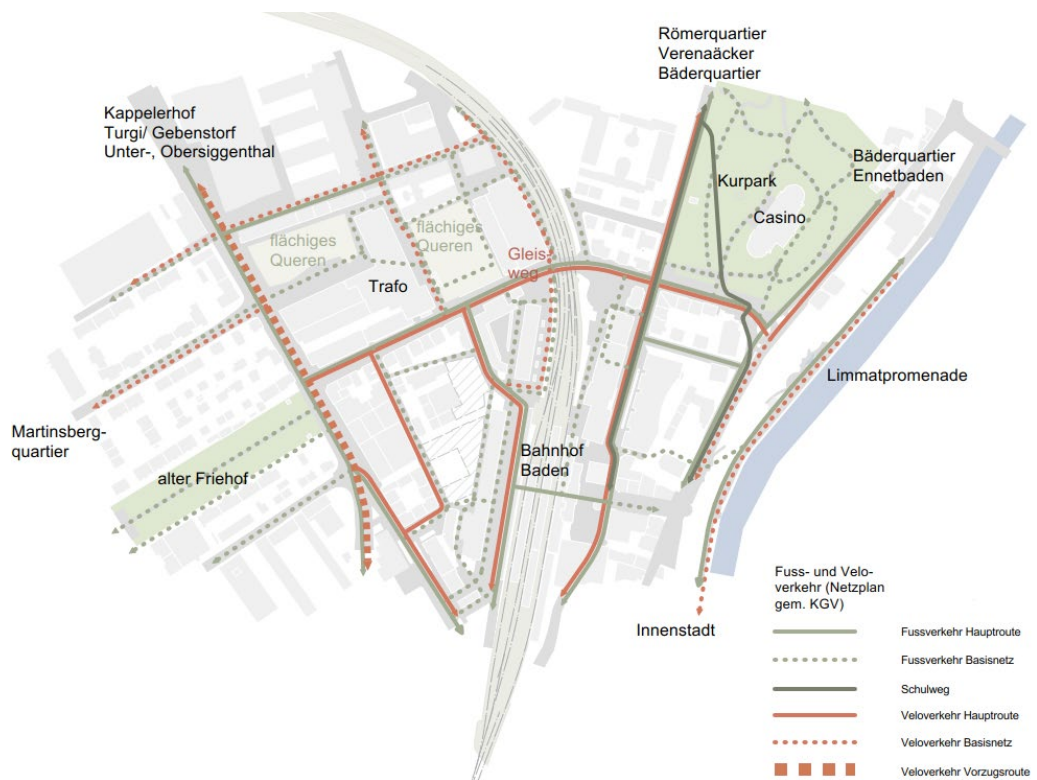


Abbildung 10: Netzplan Fuss- und Veloverkehr, Bestand (Plan: metron, Grundlage C01)

Der Netzplan oben zeigt die bestehenden Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Betrachtungsraum mit der Haselstrasse als kommunale Hauptroute für den Fuss- und Veloverkehr auf.

Die heutige Fussgängerquerung am Knoten Güter-/Haselstrasse zum Arbeitsgebiet Baden Nord bzw. zum Brown-Boveri-Platz mag weder die heutigen noch die zu erwartenden Fussgängerströme im Zusammenhang mit einer grossen Veranstaltung verarbeiten. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Brown-Boveri-Platzes wurde eine Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr vorgeschlagen (vgl. Abbildung 11). Aus verschiedenen Gründen wurde der Bau dieser Passerelle vom Einwohnerrat abgelehnt. Mit der Realisierung des Brown-Boveri-Platzes wurden jedoch bauliche Massnahmen ergriffen, damit eine spätere Realisierung einer Passerelle nicht verunmöglicht wird.

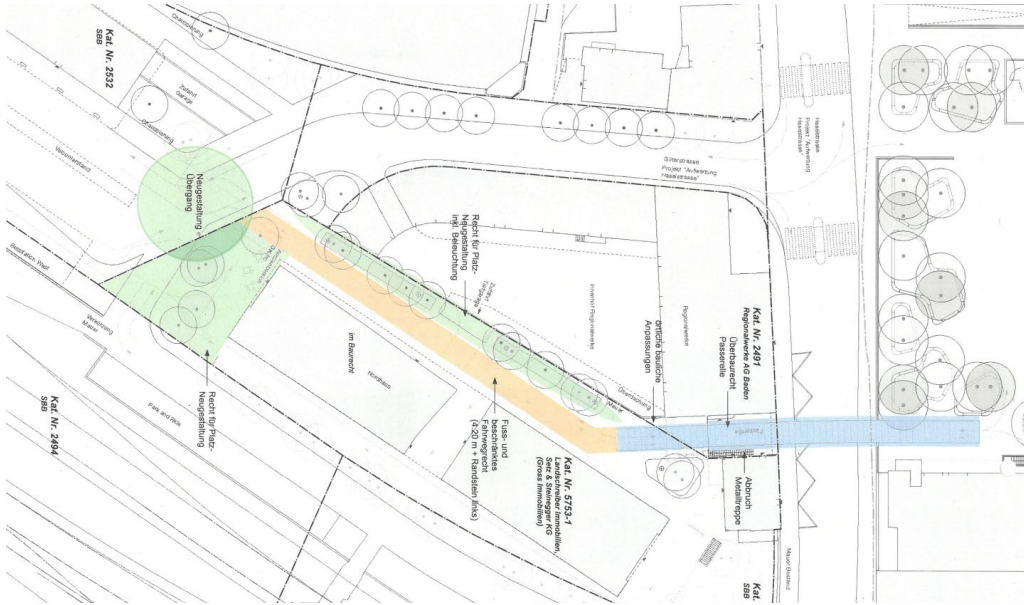


Abbildung 11: Plan mit Lage und Zugang Passerelle

Heute verläuft ein Schulweg entlang der Parkstrasse und überquert die Haselstrasse am Knoten Hasel-/Park-/Bahnhofstrasse.

Die Haselstrasse ist Teil des kantonalen Radroutennetzes und damit wichtig für die Anbindung an die umliegenden Gemeinden, momentan fehlt jedoch eine durchgehende Veloinfrastruktur. Es sind lediglich Radstreifen zwischen Eisenbahnbrücke und dem Knoten Güterstrasse, dem Knoten Dynamo-, Bruggerstrasse und ein aufgeweiteter Radstreifen am Knoten Hasel-/Bruggerstrasse vorhanden.

Am öffentlichen Forum (vgl. Kap. 5.8) wurde zudem darauf hingewiesen, dass der Zugang von der Haselstrasse in das Gebiet Baden Nord auf Höhe Brown-Boveri-Platz auch für den Veloverkehr mangelhaft ist.

Gemäss **KG** soll Baden eine Stadt der kurzen Wege sein. Die Haselstrasse soll Teil eines engmaschigen, durchgängigen, direkten und sicheren Fusswegnetzes werden, das die Attraktoren mit hochwertigen Fusswegen erschliesst. Die Orientierung soll einfach und intuitiv sein. Ähnliche Forderungen bestehen für den Veloverkehr. Weiter soll eine sichtbare Velokultur und ein freundliches Verkehrsklima bestehen.

Gemäss der **KG**-Situationsanalyse besteht beim Übergang zwischen Innenstadt und Baden Nord sowie Bäderquartier ein hohes Querungsbedürfnis für den Fussverkehr. Besonders die Querung auf Höhe des Brown-Boveri-Platzes ist nicht ausreichend gewährleistet. Die Massnahme B3 des **KG**-Entwurfs schlägt verkehrsberuhigte Bereiche vor, die die Querbeziehungen für den Fussverkehr und die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessern sollen. Die Interventionsfähigkeit der Notfalldienste sowie die Zulieferung und der Güterumschlag müssen dabei sichergestellt bleiben.

Die Schliessung der im KGV dargestellten Netzlücke im Bereich des nördlichen Gleisfeldes mit einer neuen Personenunterführung Nord (PU Nord) wäre nur mit Perronzugang sinnvoll. Gemäss Aussagen der SBB ist eine solche PU Nord mit Perronzugang aufgrund der Perronbreiten nicht möglich. Im Rahmen des Studienauftrags ist deshalb davon auszugehen, dass die PU Nord nicht realisiert wird.

Weitere Schwachstellen für den Fussverkehr sind wie folgt vermerkt: Zum einen fehlt bei der Zufahrt der Dynamostrasse in die Haselstrasse eine punktuelle Querungsmöglichkeit, zum anderen ist bei der Kreuzung der Haselstrasse mit der Bahnhof-/Parkstrasse eine Schwachstelle angegeben, letztere mit einer hohen Priorität. Der Fussgängerstreifen bei der Zufahrt der Dammstrasse ist ebenfalls als punktuelle Schwachstelle festgehalten. Weitere punktuelle Schwachstellen mittlerer Priorität sind ebenfalls verzeichnet.

Gemäss **GVK Raum Baden und Umgebung** sollen die Velohaupttrouten aufgewertet werden. Es wird auf der Haselstrasse als Mangel eine nur punktuell vorhandene Veloinfrastruktur angegeben und vorgeschlagen, Tempo 30 zu prüfen.

Im Entwurf des KGV und im Velokonzept (2022) sind Haselstrasse sowie Güter-, Bahnhof-, Oelrain- und Parkstrasse als Velohaupttrouten vermerkt, die dementsprechend zu gestalten sind. Im **Velokonzept** sind unter anderem die folgenden Schwachstellen mit höherer Priorität vermerkt: Knoten Brugger-/Haselstrasse, Verbindung Römerstrasse an den Bahnhofplatz, Haselstrasse in der gesamten Länge. Am Knoten Hasel-/Bruggerstrasse soll ein Radstreifen mit Velosack im Kreuzungsbereich und indirektem Linksabbiegen für Sicherheit sorgen. Bei Tempo 50 soll ein beidseitiger Radstreifen entstehen und bei einer Anpassung des Temporegimes auf Tempo 30 ist eine punktuelle Radinfrastruktur vorgeschlagen.

Im Rahmen dieses Studienauftrags soll aufgezeigt werden, wie die Haselstrasse für den Fuss- und Veloverkehr so aufgewertet und gestaltet werden kann, dass attraktive und sichere Verbindungen in Längs- und Querbeziehung entstehen. Insbesondere soll geklärt werden, wie die Fussgängerströme Richtung Baden Nord verarbeitet werden können. Dabei ist zu beachten, dass beim Speditionsgebäude entlang des Brown-Boveri-Platzes zukünftig Erdgeschossnutzungen mit Gastrobetrieben vorgesehen sind. Es wird eine Auseinandersetzung mit der Möglichkeit der Passerelle erwartet, der Umgang mit dieser Fragestellung ist im Konzeptvorschlag zu begründen.

Auch die Schulwege sind bei der Gestaltung der Verbindungen zwischen der Innenstadt mit den angrenzenden Quartieren zu berücksichtigen.

Für den Veloverkehr sollen die Vorgaben gemäss KGV Baden und GVK Raum Baden und Umgebung berücksichtigt werden. Dabei sind die Standards für die Führungsart Veloverkehr gemäss Velokonzept Baden einzubeziehen, begründet kann von den Standards abgewichen werden. Für die Veloführung bei Tempo 30 sollen zudem die Erkenntnisse zum Testlauf Bahnhofstrasse Aarau beachtet werden ([Projekthomepage](#) und [Bericht](#)).

5.2.2 Öffentlicher Verkehr

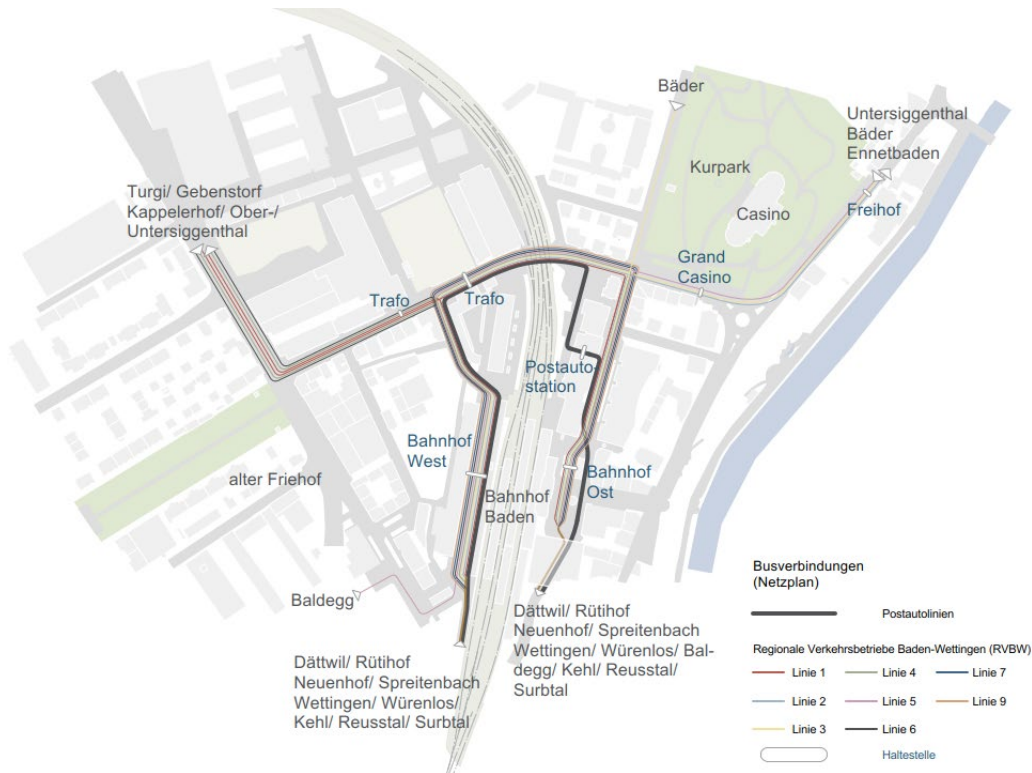


Abbildung 12: Netzplan Busverkehr, Bestand (Plan: metron, Grundlage CO1)

Der Netzplan zeigt die bestehenden Busverbindungen im Betrachtungsraum auf. In der Stadt Baden setzt sich die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aus den Regionalen Verkehrsbetrieben Baden-Wettingen sowie dem Postautobetrieb mit jeweils 8 Linien und der Bahn zusammen. Alle Buslinien, die über den Bahnhof Baden verlaufen, fahren über die Haselstrasse. In der Spitzenzeit zwischen 7 und 8 Uhr erfolgen neun oder mehr Fahrten auf der Haselstrasse (von der Bruggerstrasse bis zur jeweiligen Zufahrt Parkstrasse, Güterstrasse, Bahnhofstrasse und Bruggerstrasse).

Die Haselstrasse wird gemäss der KGV-Situationsanalyse als Schwachstelle für den öffentlichen Verkehr (öV) beschrieben. Der LSA-Knoten bei der Zufahrt der Haselstrasse in die Bruggerstrasse ist besonders im Feierabendverkehr eine neuralgische Stelle auf den Hauptachsen der Buslinien.

Es bestehen vier Haltestellen in der Haselstrasse (Trafo stadtein- und auswärts, Casino stadtein- und auswärts, Lage vgl. Abbildung 13). Eine Auslegeordnung zur Anzahl Ein-/Aussteiger pro Haltestelle und Umsteigevorgänge wird in der Grundlage CO2 zur Verfügung gestellt. Alle vier Haltekanten an der Haselstrasse sind momentan nicht barrierefrei. Für die Neugestaltung der Haltestellen ist das kantonale Merkblatt zu beachten.

Das **GVK Raum Baden und Umgebung** sieht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot vor. Auf den Hauptachsen sollen die Busse zukünftig mind. im 7.5-Min-Takt verkehren. Bei der Umsetzung des GVK wird zu einem späteren Zeitpunkt überprüft, ob zusätzlich zur oder anstelle der Taktverdichtung auch Doppelgelenkbusse eingesetzt werden. Das GVK schlägt mit der Massnahme SBO2 die Dosierung der Ausfahrten der Parkhäuser vor, die via Haselstrasse an die Bruggerstrasse angebunden sind. Dies soll als Überlastungsschutz dienen, wenn die LSA Brugger-/Haselstrasse an ihre Kapazitätsgrenze kommt und sich der Verkehr auf der Haselstrasse zurückstaut. Insbesondere soll so die Zufahrt für die Busse ab dem Bahnhof West zur Haltestelle Trafo und

weiter nach Baden Nord bzw. Richtung Siggenthal und Kappelerhof-Turgi staufrei gehalten werden. Als mögliche Stauräume sind die Oelrainstrasse und der Abschnitt der Haselstrasse zwischen Güter- und Dammstrasse zu prüfen. Mit der Massnahme SBO3 wird unter anderem vorgeschlagen, vor dem Knoten Brugger-/Haselstrasse in der Haselstrasse die rechte MIV-Spur zu einer reinen Rechtsabbiegespur umzunutzen. Die neue Spuraufteilung ermöglicht eine kompaktere Gestaltung der Bruggerstrasse sowie eine bessere Busbevorzugung Richtung Siggenthalerbrücke.

Im Rahmen dieses Studienauftrags soll aufgezeigt werden, wie die Haselstrasse mit der Umgestaltung ihrer Funktion als ÖV-Achse besser gerecht werden kann. Die Fahrplanstabilität muss gewährleistet und dafür der öV-Verkehrsfluss verbessert werden. Dabei sind die beiden Massnahmen SBO2 und SBO3 aus dem GVK in die Konzeption zu integrieren sowie die Anzahl und Lage der Haltestellen – unter Beachtung der Chancen und Risiken - zu überprüfen. Eine Reduktion und/oder Verschiebung der Bushaltestellen in der Haselstrasse ist grundsätzlich denkbar. Die Haltestellen müssen barrierefrei (BehiG-konform) ausgestaltet werden. Die Haltekante Trafo in Richtung Bahnhof sollte zwei hintereinanderfahrende Gelenkbusse aufnehmen können, davon die vordere Haltekante mit Vollausbau 22 cm, die hintere ist mit 16 cm Höhe anzunehmen. Die Haltekante Trafo stadtauswärts ist für einen Gelenkbus mit Vollausbau zu konzipieren.

5.2.3 Motorisierter Individualverkehr / Erschliessung und Parkierung

Eine Übersicht zur verkehrlichen Ausgangslage im Betrachtungsraum, inklusive Parkierung, sowie zum Netzplan MIV liefern die nachfolgenden Abbildungen.

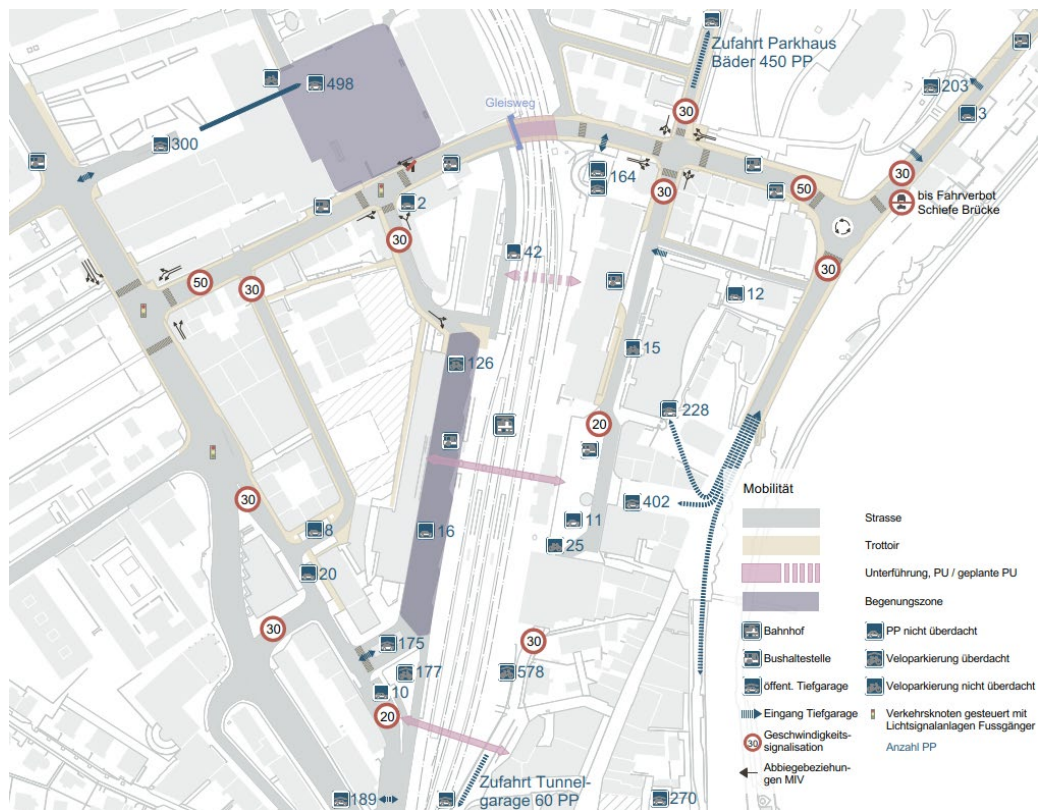


Abbildung 13: Ausgangslage (Plan: metron, Grundlage Co1)

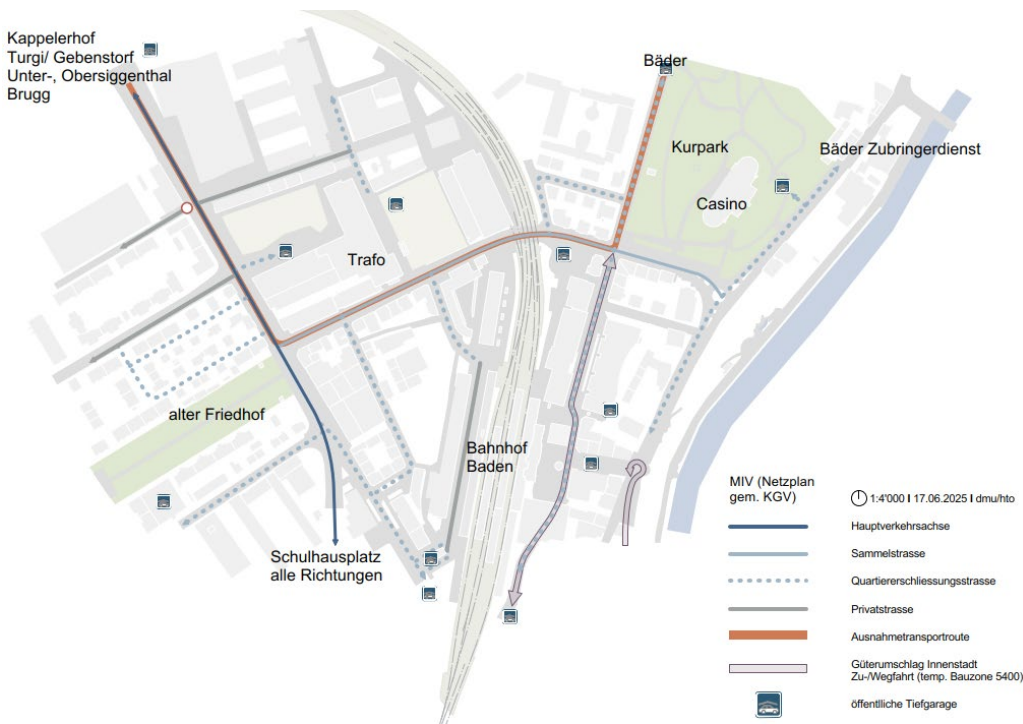


Abbildung 14: Netzplan MIV (Plan: metron, Grundlage C01)

Die Haselstrasse erschliesst zahlreiche Parkhäuser und via Parkstrasse das Bäderquartier. Sie ist eine wichtige Achse für den Güterumschlag Innenstadt sowie für die Interventionsdienste und nimmt den Verkehr aus den privaten Parkplätzen von Wohn- und Arbeitsnutzungen in der nördlichen Innenstadt sowie im Römer- und Bäderquartier auf. Mit dem Bau der Siggenthaler Brücke und der Zentrumsumfahrung Ennetbaden sowie der damit einhergehenden Sperrung der Schiefen Brücke wird fast der gesamte Verkehr auf der Haselstrasse durch die rund 1'800 öffentlich zugänglichen Parkplätze in den Parkhäusern Casino, Bahnhof, Postareal, Tunnelgarage, Theaterplatz und Bäder verursacht.

Die Haselstrasse ist eine kommunale Verbindungsstrasse und direkt an die Hauptverkehrsachse (Bruggerstrasse) angeschlossen. Ausserdem verläuft eine Ausnahmetransportroute von der Bruggerstrasse über die Haselstrasse und weiter entlang der Parkstrasse (Richtung Kraftwerk Kappelerhof). Auf der Bruggerstrasse ist sie als Routentyp I.A Schweiz und auf der Haselstrasse als Routentyp III Schweiz im kantonalen Versorgungsnetz kategorisiert. Diese ist für die Industrie in Baden Nord unverzichtbar.

Der DTV in der Haselstrasse beträgt aktuell rund 10'000 Fahrzeuge. Am meisten Fahrzeuge werden am Freitag und Samstag gezählt und sonntags am wenigsten. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit liegt ungefähr bei 30km/h, obwohl die Tempobeschränkung auf der gesamten Haselstrasse bei 50 km/h liegt. Gerade in den Nächten am Wochenende wird die Hasel-/Bahnhofstrasse gerne auch von Autoposern benutzt, um ihre Fahrzeuge vorzuführen (Hinweise aus dem öffentlichen Forum, vgl. Kap. 5.8).

Aktuell wird das Müllerbräu-Areal zwischen Dynamo- und Güterstrasse umgebaut. Auf dem Areal entstehen rund 137 Mietwohnungen und Gewerbeflächen für Büro, Retail und Praxen. Die Parkplätze sind über die Dynamostrasse erschlossen. Die Zugänge zu den Büro-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen befinden sich an der Güterstrasse.

Das **GVK Raum Baden und Umgebung** schreibt eine flächensparende Mobilität vor. In der Summe soll das absolute Aufkommen des MIV trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum über die ganze Region plafoniert werden. Auf allen Beziehungen von und nach der stark belasteten Innenstadt von Baden sowie im kommunalen Binnenverkehr soll das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber heute um 10% reduziert werden.

Gemäss dem **Reglement für eine städtische Mobilität** (2020) ist bei Planungen auf die Koexistenz aller Verkehrsarten zu achten, zudem sind flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsformen zu fördern. Im Strassenraum als Teil des öffentlichen Raums ist eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität zentral. Der Anteil des MIV am Gesamtverkehr soll um 10% reduziert werden und der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Bei der Umsetzung soll darauf geachtet werden, dass der gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird. Das kommunale Strassennetz soll so geführt werden, dass Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der **KGV** schlägt auf der gesamten Länge der Haselstrasse Tempo 30 vor, ausser entlang des Brown-Boveri-Platzes, hier ist eine Begegnungszone vorgesehen.

Gemäss **Unfallstatistik** (2024) sind an fast allen Kreuzungssituationen ausser beim Kreisel an der Haselstrasse Unfälle mit Personenschäden aufgenommen worden. Diejenigen mit Motorradbeteiligung sind ausschliesslich an der Zufahrt zur Bruggerstrasse sowie zur Güterstrasse vermerkt. Unfälle mit Fussgänger- oder Fahrradbeteiligung sind etwas stärker verteilt, ereignen sich jedoch auch vorwiegend an den Knoten, wie an der Kreuzung Bahnhof-/ Haselstrasse.

Im **Konzept öffentliche Parkierung** wird die Innenstadt in Kreise aufgeteilt. Die Innenstadt selbst gehört zum Kreis 1, in dem primär die planungsrechtlich notwendigen Dauerparkierenden ihre Fahrzeuge abstellen sollen. Wenn nötig müssen die Kontingente für diese Parkplätze in den Parkhäusern erhöht werden. Diese Erhöhung wäre vorwiegend zulasten der planungsrechtlich nicht notwendigen Dauerparkierung und der Kurzzeitparkplätze, die in diesem Kreis nicht erwünscht sind, da sie Verkehr auf dem untergeordneten Strassennetz (wie der Haselstrasse) erzeugen. Im Kreis 1 stehen die oberirdischen Parkplätze weiterhin nicht für Dauerparkkarten zur Verfügung.

Im **Verkehrskonzept Innenstadt** ist der Güterumschlag für die Innenstadt dargelegt. Die Anlieferung der Innenstadt ist von 6:00-11:00 Uhr möglich. Die Zufahrt erfolgt über die Bahnhofstrasse. Die Ausfahrt erfolgt ebenfalls via Bahnhofstrasse und Oelrainstrasse.

Im Rahmen des Studienauftrags soll aufgezeigt werden, wie die Haselstrasse mit der Umgestaltung ihren Funktionen als Zubringer zu den Parkhäusern, für die Anlieferung in die Innenstadt, als Erschliessung für private Liegenschaften und für die Anlieferung/Güterumschlag des Gewerbes weiterhin gerecht werden kann. Dabei sollen die Erdgeschossnutzungen an der Haselstrasse gestärkt werden und die Wohnnutzungen profitieren. Die Zielsetzungen und Vorgaben des GVK und KGV sind umzusetzen. Das Temporegime ist zu überprüfen und der Vorschlag zu begründen. Zudem werden grobe Aussagen zur verkehrstechnischen Machbarkeit der Konzeption erwartet.

5.3 Freiraum



Abbildung 15: Grünflächen und Bäume, Bestand (Plan: metron, Grundlage C01)

Die obige Abbildung zeigt den Bestand an Siedlungsfreiräumen, Grünflächen und den Baumbestand gemäss Baumkataster im Betrachtungsraum auf. In der Umgebung der Haselstrasse liegen verschiedene wichtige Siedlungsfreiräume wie der Kurpark, der alte Stadtfriedhof, der Brown-Boveri-Platz und der Trafoplatz. Entlang der Haselstrasse selbst gibt es jedoch kaum Bäume. Einzelne Baumstandorte befinden sich bei der Einfahrt zur Postautostation, entlang der Güterstrasse und um das Nordhaus. Weiter rückwärtig im Gebiet um die Schwertstrasse sind auch zwei geschützte Einzelbäume verzeichnet (siehe Abbildung 23 Inventarobjekte). Die Stützmauern entlang der Haselstrasse sind mehrheitlich nicht begrünt.

Der Kurpark hat durch seinen Baumbestand positive Effekte mit einer starken kühlenden und räumlichen Wirkung. Der «Idealplan Kurpark» sieht eine neue Verbindung zum Kreisel vor, welche jedoch nicht realisiert werden soll. Zudem ist zu prüfen, ob in der Bäderstrasse und in der Haselstrasse der Kurpark wieder so ausgedehnt werden kann, dass die Bäume im Park stehen (analog der neu gestalteten Parkstrasse).



Abbildung 16: Abschnitt Kurpark mit bestehender Baumreihe

Der Brown-Boveri-Platz wurde infolge eines Wettbewerbs neugestaltet. Er wird als Eventplatz genutzt und soll gemäss dem «Nutzungs- und Gestaltungskonzept öffentliche Räume Innenstadt» mit attraktiven Fussverbindungen zur Abwicklung hoher Frequenzen an den Bahnhof, die Innenstadt und den Trafoplatz angeschlossen werden und so das Verbindungsglied zwischen Bahnhof/Altstadt und Baden Nord darstellen.

Die Haselstrasse ist gemäss **Freiraumkonzept** als Zentrums- und Stadtachse ein wichtiges Element der Stadtstruktur. Sie tritt heute vorwiegend als Verkehrsträgerin auf und ihre aktuelle Gestaltung fördert den Zerschneidungseffekt und schwächt die Anbindung der Quartiere. Eine mangelhafte Orientierung, ein unzureichendes Freiraumangebot für Aufenthalt und Begegnung entlang der Strasse, die hohe Lärm- und Hitzebelastung sowie die geringe siedlungsökologische Wertigkeit verringern die Nutzbarkeit und Repräsentativität des Stadtraums. Das Freiraumkonzept fordert mit der Massnahme N14 die Entsiegelung und extensive Begrünung von Rand- und Abstandsflächen sowie die Schaffung von Baumreihen entlang der Fusswege.

Der Bereich zwischen Bahnhof, Müllerbräu-Areal und Baden Nord (Güterstrasse) bietet das Potenzial, eine Schnittstellenfunktion im städtebaulichen Kontext zu übernehmen. Dafür ist eine Gestaltung notwendig, die die diversen Nutzungen aufnehmen und im Sinne eines Knotenpunktes führen und verteilen kann.

Im Rahmen des Studienauftrags wird ein durchgehender Gestaltungsvorschlag von Fassade zu Fassade für die Haselstrasse erwartet, der die beabsichtigte bauliche Entwicklung und Nutzung der ersten Bautiefe mitdenkt, eine hohe ästhetische und ökologische Qualität des öffentlichen Stadtraums sowie eine erkennbare Identität schafft (Visitenkarte), die Aufenthaltsqualität verbessert und so auch die Erdgeschoss- und Wohnnutzungen entlang der Haselstrasse unterstützt. Dabei sind die Vorgaben des Freiraumkonzepts umzusetzen und im Übergang der Strassenraumgestaltung der «Idealplan Kurpark» zu berücksichtigen.

5.4 Stadtklimatische und stadtökologische Aspekte

Die Haselstrasse liegt teilweise in einem Gebiet, das gemäss **Aktionsplan Anpassung an den Klimawandel** bei Tag starker bis sehr starker Wärmebelastung und in der Nacht einer starken Überwärmung ausgesetzt ist. Gleichzeitig ist abschnittsweise die Beschäftigten- und Bevölkerungsdichte sehr hoch. Im angrenzenden Gewerbegebiet ist die Wärmebelastung ebenfalls sehr hoch. Es besteht folglich grosser Handlungsbedarf, das Arbeits- und Wohnumfeld der an die Haselstrasse angrenzenden Gebiete zu verbessern. Die Haselstrasse ist in der Massnahme «Wohnen und Leben» als Quick-Win umzusetzen. Sanierungsprojekte wie die der Haselstrasse sind innerhalb der Massnahme «Klimaanpassungen Strassenraum» prioritär anzugehen. Die **Klimakarten** des Kantons Aargau weisen dem Bahnhofsgebiet eine sehr starke Hitzebelastung zu. Dies gilt ebenfalls für den westlich der Gleise liegenden Abschnitt der Haselstrasse. In den restlichen an die Haselstrasse grenzenden Gebieten variiert die Hitzebelastung von mässig bis extrem. Die grösseren Grünflächen wie der Kurpark, der alte Stadtfriedhof oder das Limmatufer haben hingegen eine kühlende Wirkung.

Die **Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt** fordert eine in der Stadtmitte spürbare Natur (Leitsatz 2) und u.a. für den Bereich der Haselstrasse mehr kühlende Blau- und Grünflächen durch Bepflanzung, Wassermanagement und Entsiegelung. Auch das **Freiraumkonzept** (Massnahme N14) fordert u.a. für die Haselstrasse Entsiegelung und Begrünung. Gemäss dem aktuellen Entwurf der Bau- und Nutzungsordnung **BNO**

(Stand Mitwirkung 2025) sollen Flächen im Strassenraum entsiegelt und mit schatten-spendenden Bäumen bepflanzt werden. Die Prinzipien der Schwammstadt sind zu prüfen und wo möglich anzuwenden.

Die Haselstrasse hat heute eine Kronenabdeckung von 9.5 % (796 m²). Das Zielbild des **Baumkonzepts** (Grundlage D22ls Richtwerte zur Kronenabdeckung für die Haselstrasse (Raumtyp Hauptverkehrsstrasse) 20% an. Als Kronenabdeckung wird bei bestehenden Bäumen die projizierte Kronenfläche verwendet, bei Neupflanzungen die mittelfristig zu erwartende Kronenfläche:

- kleinkronige Bäume mit 15 m² (Kronendurchmesser von ca. 4 m)
- mittelkronige Bäume mit 50 m² (Kronendurchmesser von ca. 8 m)
- grosskronige Bäume mit 110 m² (Kronendurchmesser von ca. 12 m)

Im Rahmen der Vorbereitung zum Studienauftrag wurde von der Stadt bereits geprüft, wo die Werkleitungen keine Baumstandorte zulassen (vgl. Grundlage C03). Der Werkleitungskataster steht als Grundlage (vgl. B03) zur Verfügung.

Im Rahmen des Studienauftrags soll untersucht werden, wie die stadtklimatische und stadtoökologische Situation im Stadtraum Haselstrasse mit der Neugestaltung verbessert werden kann (Strasse und Mauern). Es wird ein Vorschlag erwartet, wo und wie Flächen entsiegelt sowie zusätzliche Bäume gepflanzt werden können und wie mit dem anfallenden Regenwasser umgegangen wird. Dabei sind die Zielsetzungen und Vorgaben des Aktionsplans zur Anpassung an den Klimawandel, der Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt, des Freiraumkonzepts, des Baumkonzepts und des BNO-Entwurfs zu berücksichtigen sowie die Grundlagen zu Werk- und Fernwärmeleitungen zu beachten.

5.5 städtebauliche Situation, Nutzungen und Ortsbild

Aus städtebaulicher Sicht liegt die Haselstrasse im Übergang zwischen der Innenstadt (Bahnhofsgebiet und Altstadt) und dem ehemaligen Werkareal der BBC, welches sich seit den 1990er-Jahren vom geschlossenen Fabrikareal hin zu einem Stadtteil mit einer hohen Anzahl an Beschäftigten weiterentwickelt hat. Auch heute noch ist dieser Übergang gut ablesbar durch die kleinmassstäbliche Bebauungsstruktur südlich der Wiesen- und Haselstrasse, im Gegensatz zu den Grossbauten in Baden Nord. Verschiedene Gebäude entlang der Haselstrasse sind kommunal geschützt oder als Inventarobjekte aufgeführt. Der Masterplan Baden Nord bezeichnet den Massstabssprung der Bauten von der einen Strassenseite zur andern als zu erhaltende Qualität.

In Längsrichtung führt die Haselstrasse unter der Gleisanlage durch und erfährt dadurch ein Gefälle Richtung Limmathang und eine Segmentierung in verschiedene Abschnitte. Durch die Kurve im Bereich der Unterführung entsteht zudem ein markanter Richtungswechsel. Zu erwähnen ist auch, dass beim Brown-Boveri-Platz aufgrund einer strassenbegleitenden Stützmauer und beim Trafokomplex mit einer tieferliegenden Vorzone und einer geschlossenen Fassade der direkte Bezug zum Strassenraum fehlt.



Abbildung 17: Haselstrasse 1957 aus Blickrichtung Ost (Stadtarchiv, Hans Suter)



Abbildung 18: Haselstrasse 2022 aus Blickrichtung Ost (Stadtarchiv, Markus Scherer)



Abbildung 19: Haselstrasse 1956 aus Blickrichtung West (Stadtarchiv, Hans Suter)



Abbildung 20: Haselstrasse 2022 aus Blickrichtung West (Stadtarchiv, Markus Scherer)

Die neue Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Baden (aktuell in Revision befindlich) macht Aussagen und Vorgaben zur künftig angestrebten Entwicklung der Bebauung und Nutzung in den Stadtteilen Baden Nord und Innenstadt: In der 1. Bautiefe südlich der Haselstrasse müssen sich Neubauten am Charakter des Bestands mit der kleinteiligen Bebauungsstruktur, den unterschiedlichen Gesamthöhen und einzelnen Durchbrüchen in den Gebäudezeilen orientieren. Lange, gleichförmig ausgebildete Fassaden über mehrere Parzellen sind nicht zulässig.

Nutzungen

Vor allem im westlichen, aber auch im östlichen Teil der Haselstrasse befinden sich Wohnnutzungen und in den Erdgeschossen eine Vielzahl verschiedener gewerbliche Angebote, wie Ladenlokale, Gastronomieangebote, Arztpraxen etc. Diese Nutzungen werden mit der heutigen verkehrsorientierten Gestaltung der Haselstrasse in ihrer Bedeutung und Wirkung zurückgedrängt. Eine Übersicht der vorhandenen Nutzungen im Betrachtungsraum gibt die folgende Abbildung.

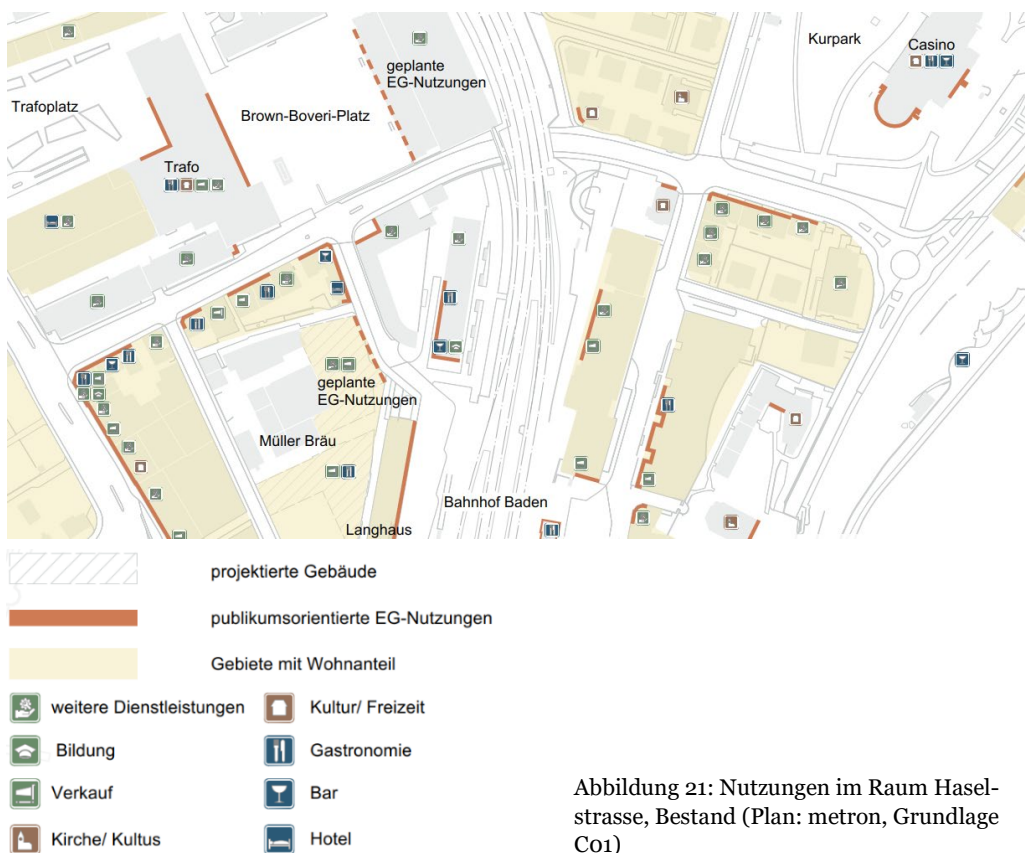


Abbildung 21: Nutzungen im Raum Haselstrasse, Bestand (Plan: metron, Grundlage C01)

Im Entwurf der Bau- und Nutzungsordnung BNO (Stand Mitwirkung 2025) der Stadt Baden sind entlang der Haselstrasse weiterhin publikumsorientierte Nutzungen wie Detailhandel, Gastronomiebetriebe, Gewerbe mit Laufkundschaft sowie öffentliche und kulturelle Einrichtungen vorgeschrieben.

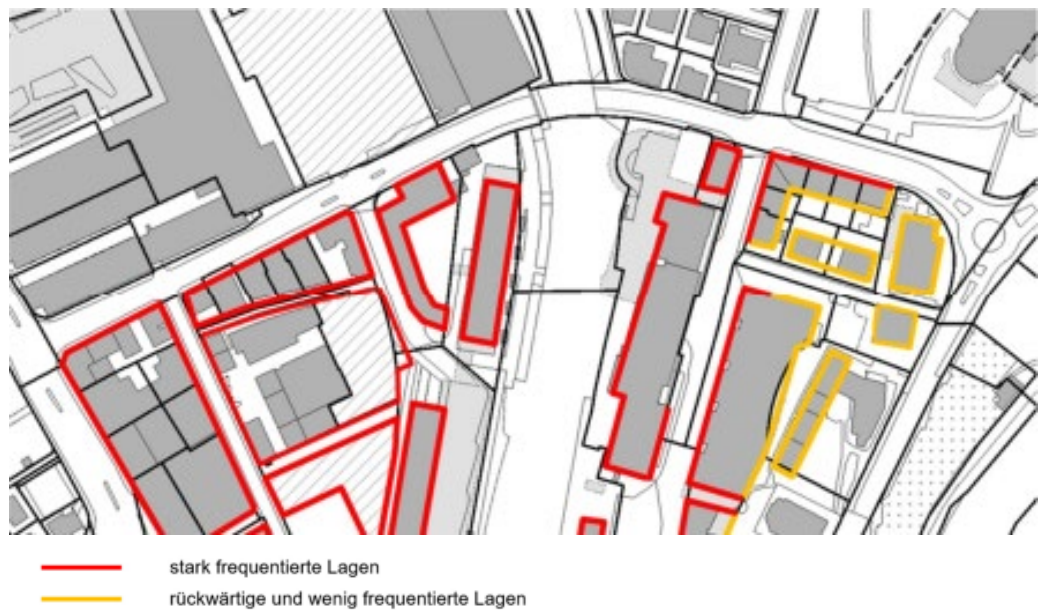


Abbildung 22: Erdgeschossnutzungen entlang Haselstrasse (Entwurf BNO)

Insbesondere um den Brown-Boveri-Platz und Trafoplatz wird ebenfalls eine offene Gestaltung der Erdgeschosse angestrebt.

Baudenkmäler und Inventarobjekte

Die im Betrachtungsraum vorhandenen Baudenkmäler und inventarisierten Gebäude aus den städtischen Verzeichnissen sind der folgenden Abbildung zu entnehmen.

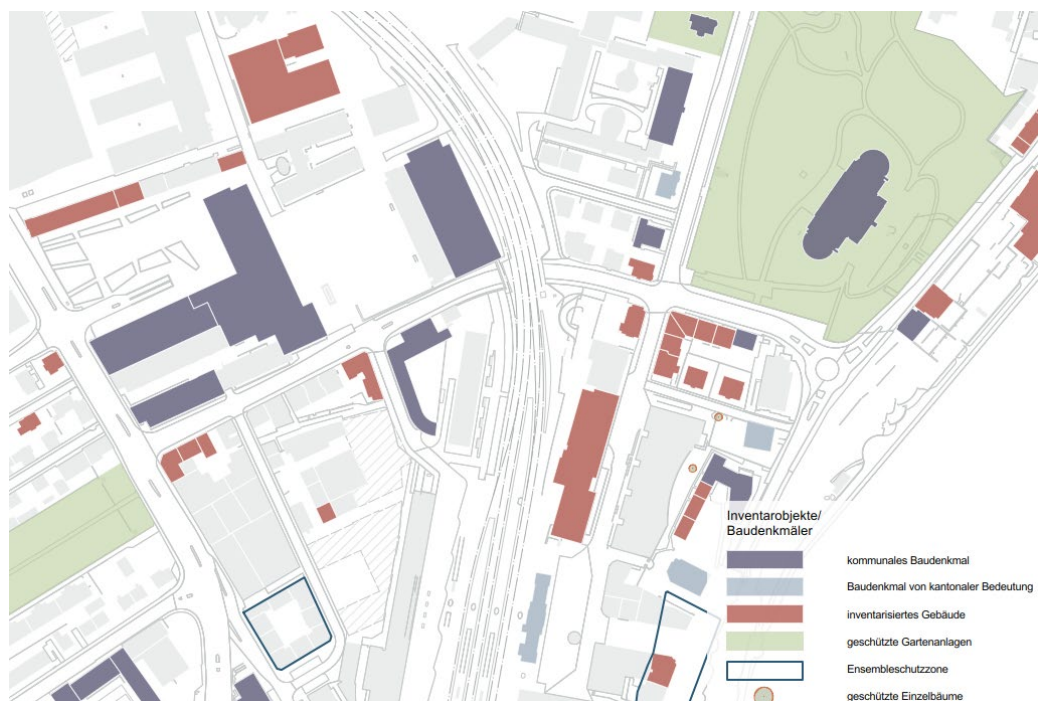


Abbildung 23: Inventarobjekte und Baudenkmäler (Plan: metron, Grundlage CO1)

Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) teilt die Bebauung entlang der Haselstrasse dem Erhaltungsziel B (Erhalten der Struktur) zu, das Fabrikareal der BBC ist als «Stadt in der Stadt» bezeichnet und dem Erhaltungsziel C (erhalten des

Charakters) zugeteilt. Gemäss BNO (Stand Mitwirkung 2025) gibt es eine Ensemble-schutzzone an der Stadtturmstrasse/Dynamostrasse. Dabei ist der Charakter als Block-randbebauung mit einigen weiteren typischen Elementen zu erhalten oder bei Umbau-ten aufzuwerten.

Im Rahmen des Studienauftrags wird eine Auseinandersetzung mit der heutigen und künftigen städtebaulichen Situation sowie ein entsprechend hergeleiteter Gestaltungs-vorschlag für den Strassenraum erwartet, der das Ortsbild aufwertet resp. das Erschei-nungsbild der Haselstrasse klärt und stärkt. Die Neugestaltung soll die Vorgaben des BNO-Entwurfs berücksichtigen, den Erneuerungszyklus der Bebauung entlang der Ha-selstrasse dabei mitdenken sowie die Schutzziele der Baudenkmäler und Inventarobj-ekte der städtischen Verzeichnisse und des ISOS respektieren.

5.6 Wirtschaftlichkeit / Baukosten

Von den Teams wird im Rahmen des Studienauftrags keine Kostenschätzung erwartet, jedoch muss das abgegebene Formular Kostenschätzung vollständig ausgefüllt einge-reicht werden. Im Formular sind für alle standardisierten Elemente (wie Baumpflan-zung, Beläge und Abschlüsse etc.) die vorgesehenen Mengen/Flächen/Anzahl anzuge-ben. Für Spezialelemente (bspw. Möblierung o.ä.) müssen zudem Preise angegeben wer-den.

Auf Basis dieser Angaben erfolgt nach der Schlussabgabe im Rahmen der Vorprüfung der Beiträge eine grobe Kostenschätzung (Genauigkeit +/- 30%), um die möglichen Bau-kosten der vorgeschlagenen Gestaltungsideen abschätzen und vergleichen zu können. Dies soll eine erste Orientierung des notwendigen Investitionsbedarfs im Hinblick auf die geplante Umsetzung ermöglichen.

5.7 Eigentumsverhältnisse

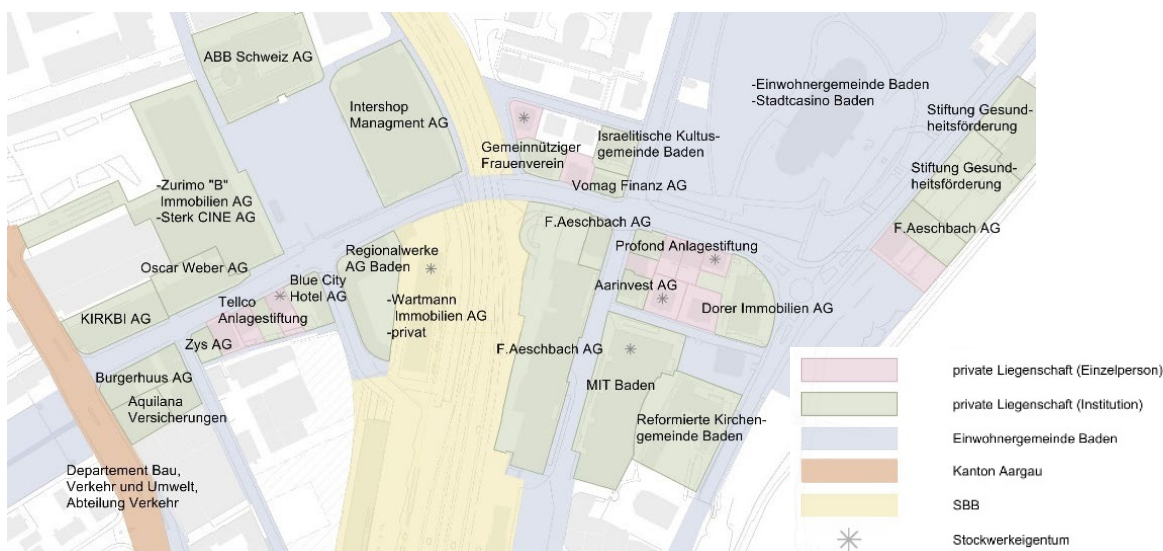


Abbildung 24: Eigentumsverhältnisse entlang der Haselstrasse (Plan: metron, Grundlage Co1)

Die Verkehrsfläche und die Gehwege in der Haselstrasse sind vorwiegend im Eigentum der Stadt Baden mit Ausnahme von einigen kleineren privaten Vorzonen. Auch der Brown-Boveri-Platz und der Kurpark sind im Besitz der Stadt.

Die Bruggerstrasse ist als Kantonsstrasse im Eigentum des Departements Bau, Verkehr, und Umwelt des Kantons Aargau. Der Bereich der Gleise und Teile des Bahnhofsgeländes gehören der SBB. Die angrenzenden Liegenschaften befinden sich im Eigentum zahlreicher Privatpersonen und Firmen.

5.8 Einbezug der privaten Eigentümer und der Öffentlichkeit

Für den Studienauftrag wurden im Rahmen der Vorbereitungen sowohl die Anliegen der direkt betroffenen Grundeigentümerschaften entlang des Bearbeitungsperimeters als auch die breitere Öffentlichkeit einbezogen. Der Einbezug ist im Rahmen der Programmierung in Form von zwei Austausch-Veranstaltungen erfolgt, die Dokumentation der beiden Veranstaltungen wird mit dem Programm Studienauftrag abgegeben (vgl. Kap. 3.3 Unterlagen Co4 und Co5).

Es ist vorgesehen, diese Anspruchsgruppen auch im Nachgang des Studienauftrags zum Ergebnis zu informieren und einzubeziehen. Dazu werden ein weiteres Forum mit der breiten Öffentlichkeit und voraussichtlich bilaterale Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümerschaften durchgeführt. Ziel ist es, die Hinweise aus beiden Anspruchsgruppen für die Konkretisierung des vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projektvorschlags zu sammeln und dem Verfassersteam als zusätzliche Grundlage für die Projektierung zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 25: Öffentliches Forum mit Rundgang und Diskussion an drei thematischen Ständen

6 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Beurteilungsgremium am 4. September 2025 diskutiert und genehmigt.

Sachmitglieder

Markus Schneider



Barbara Meyer



Karin Bächli



Fachmitglieder

Stephan Erne (Vorsitz)



Dominik Bueckers



Stefania Koller



Urs Mrose



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11