

Baden ist.

Studienauftrag Neugestaltung Stadtraum Haselstrasse Baden

Stadt Baden

Bericht des Beurteilungsgremiums

23. Juni 2026



metron

Impressum

Herausgeberin

Stadt Baden
Stadtentwicklung
Rathausgasse 5
5401 Baden

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Visualisierung der Gestaltungsidee Haselstrasse im Abschnitt Ost, Siegerprojekt «VIA VIVA»
(© Kontextplan AG, extra Landschaftsarchitekten AG, Kissling+Zbinden AG)

Inhalt

Einleitung	4
Perimeter	5
Aufgabenstellung	6
Prozess und Partizipation	8
Verfahren Studienauftrag	10
Beurteilungskriterien	13
Vorprüfung und Zulassung	14
Beurteilung in Rundgängen	14
Entscheid und Empfehlungen	16
Würdigung Prozess und Dank	18
Würdigung der Beiträge	19
VIA VIVA	20
BELLA VISTA	26
Stadtgeflecht	32
Genehmigung	38

Einleitung

Ausgangslage und Zielsetzung

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.), vor allem die Nutzungen in den Erdgeschossen 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.



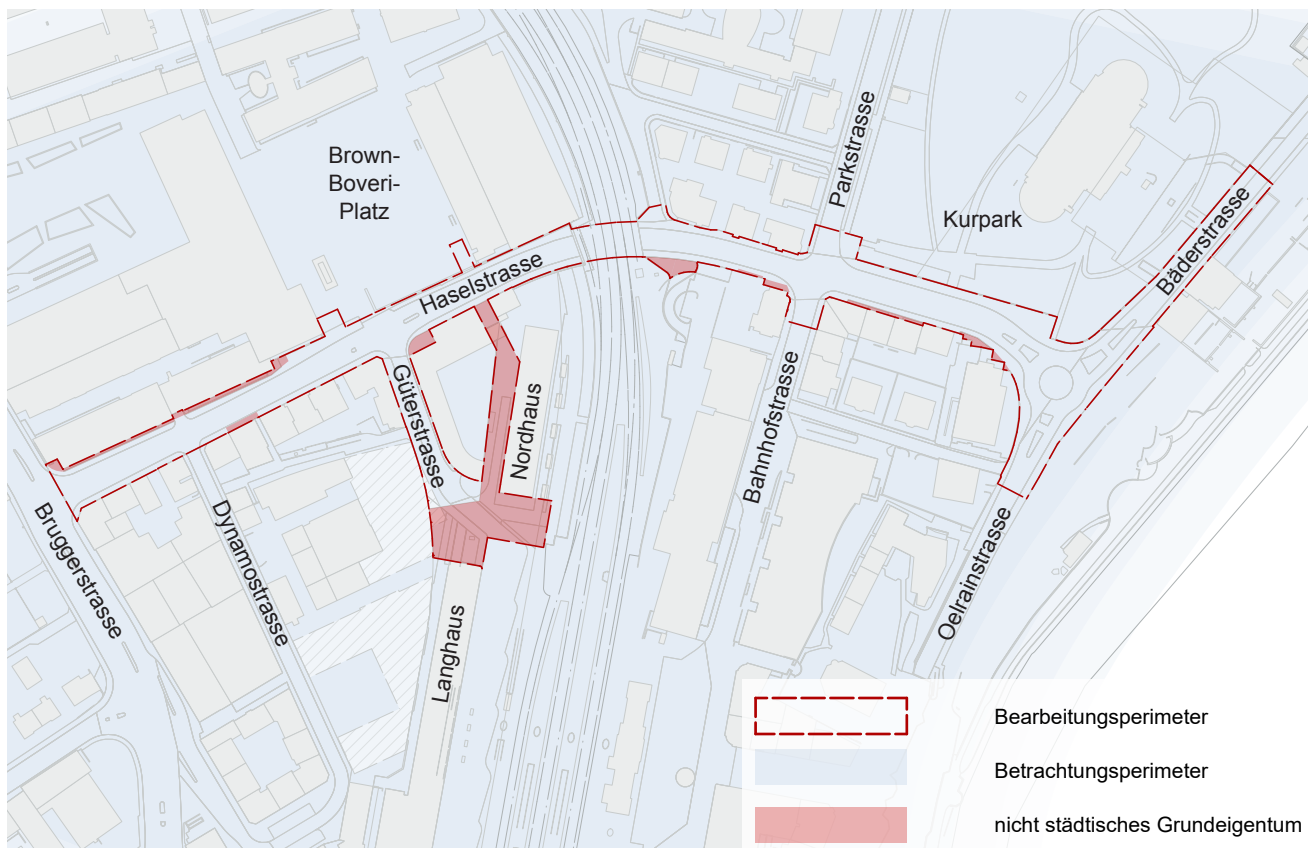
Haselstrasse heute, Blick vom Gleisweg Richtung Bruggerstrasse (Foto: metron, 2025)

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 mit der 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.

Die Stadt Baden verfolgte mit dem Studienauftrag das Ziel, für die Neugestaltung der Haselstrasse 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.

Perimeter



Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter berücksichtigte das gesamte Erschliessungssystem sowie die Übergänge in angrenzende Quartiere (Baden-Nord, Römerquartier, Martinsberg, Innenstadt, Bäderquartier).

Der Bearbeitungsperimeter umfasste die gesamte Länge des Strassenraums der Haselstrasse sowie die gesamte Breite von Fassade zu Fassade. Zum Bearbeitungsperimeter gehörten 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

Aufgabenstellung

Gesucht wurde eine durchgehende Gestaltungsidee für die Neugestaltung und Aufwertung des Stadtraums Haselstrasse in Baden. Die folgenden Stossrichtungen waren 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 Bäckerquartier 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 sollten innovative, überzeugende und umsetzbare Vorschläge für die Gestaltung des öffentlichen Raums im Zusammenspiel der verschiedenen Nutzergruppen entwickelt werden. Gefragt war ein stimmiger Gestaltungsvorschlag, welcher die verkehrstechnischen und betrieblichen Erfordernisse und die Ansprüche an Aufenthalt, Stadtökologie und Siedlungsklima vereinbar macht.

Die heutige Aufteilung des Strassenraums sowie die Anzahl und Anordnung der Bushaltestellen sollte dabei hinterfragt und neu organisiert werden. Die Bearbeitungsteams sollten ebenso aufzeigen, wie die Strasse künftig in Längs- und Querrichtung verbindend wirken kann. Dabei sollte insbesondere geklärt werden, wie die Fussgängerströme vom Bahnhof in Richtung Baden Nord geführt werden können, da die heutige Fussgängerquerung am Knoten Güter-/Haselstrasse zum Arbeitsgebiet Baden

Nord bzw. zum Brown-Boveri-Platz weder die heutigen noch die zu erwartenden Fussgängerströme im Zusammenhang mit einer grossen Veranstaltung zu verarbeiten mag. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Brown-Boveri-Platzes wurde bereits eine Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr vorgeschlagen und mit der Realisierung des Platzes auch bauliche Massnahmen ergriffen, um einen späteren Bau einer Passerelle zu ermöglichen. Deshalb wurde von den Bearbeitungsteams im vorliegenden Studienauftrag auch die Auseinandersetzung mit Sinn und Notwendigkeit einer Passerelle erwartet.

Im Umgang mit den Wohnnutzungen und Dienstleistungsangeboten sollte die zukünftige Gestaltung diese Nutzungen und deren Vorzonen aufwerten sowie die damit verbundenen Bedürfnisse sicherstellen (u.a. Güterumschlag, Haltemöglichkeit für Handwerker, Personentransport). Es sollte 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 war auch der Umgang mit anfallendem Regenwasser im Sinne des Schwammstadtprinzips zu prüfen.

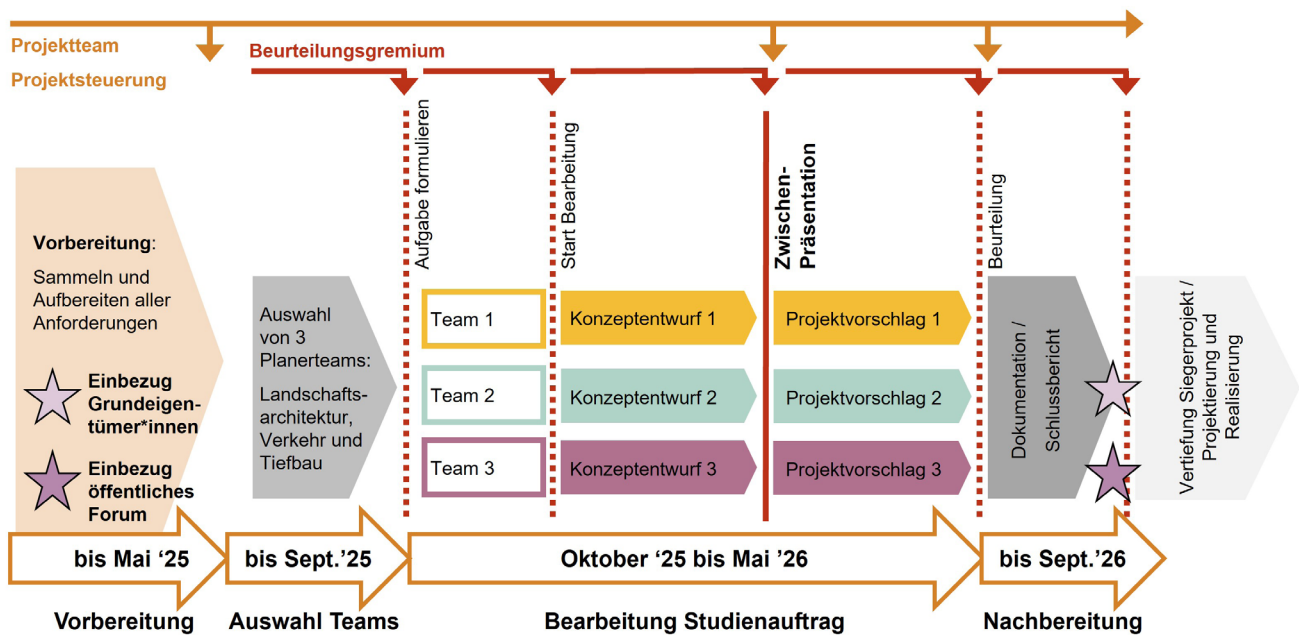
Mit dem Studienauftrag sollten zudem Vorschläge für betriebliche Sofortmassnahmen aufgezeigt werden, welche bereits vor der baulichen Umsetzung der Neugestaltung zu einer Verbesserung aktueller Defizite führen können.

Alle konkreten Anforderungen im Rahmen der Aufgabenstellung sowie die nötigen und verfügbaren Grundlagen wurden den Bearbeitungsteams mit dem Programm zum Studienauftrag im Oktober 2025 abgegeben. Zusätzliche Informationen zu wichtigen Schnittstellen und parallelen Planungen erhielten die Teams im Laufe der Verfahrens mit der Fragenbeantwortung im November 2025 sowie mit den Empfehlungen des Gremiums nach der Zwischenpräsentation im Januar 2026.



heutiger Kreis Hasel-/Oelrain-/Bäderstrasse (Foto: metron, 2024)

Prozess und Partizipation



Prozessablauf mit Vor- und Nachbereitung zum Einbezug aller relevanten Akteure

Der Studienauftrag ist ein ordentliches Vergabeverfahren zur Umsetzung eines Straßenprojekts. Damit ist die Stadt Baden als Bauherrin verpflichtet, das Verfassersteam des zur Umsetzung empfohlenen Projektvorschlags mit der Projektierung und Realisierung zu beauftragen. Das «Siegerprojekt» ist allerdings noch kein fertiges Projekt, sondern es entspricht einer Vorstudie, auf deren Basis die Neugestaltung des Stadtraums projektiert und realisiert werden kann. Damit die Neugestaltung der Haselstrasse aus dem Agglomerationsverkehrsfonds mitfinanziert werden kann, muss der Baustart bis spätestens 2031 erfolgen.

Um die Vorstudie als Ergebnis des Studienauftrags von vornherein möglichst breit abzustützen, wurden im Rahmen umfangreicher Vorbereitungen die übergeordneten und städtischen Planungsgrundlagen analysiert, der gesamte Prozess inhaltlich von einem Projektteam begleitet und mit der städtischen Projektsteuerung abgestimmt. Das eigentliche Studienauftragsverfahren wurde von einem Beurteilungsgremium begleitet.

Darüber hinaus wurden vor dem eigentlichen Start des Studienauftrags die Anliegen der direkt betroffenen Grundeigentümerschaften entlang des Bearbeitungsperimeters sowie der breiteren Öffentlichkeit eingeholt. Der Einbezug erfolgte in Form von zwei Austausch-Veranstaltungen im März und Mai 2025, die Dokumentation der beiden Veranstaltungen wurde den Bearbeitungsteams mit dem Programm zum Studienauftrag abgegeben.

Diese Anspruchsgruppen werden ebenfalls im Nachgang zum Studienauftrag über das Ergebnis informiert. Dazu werden im August 2026 ein zweites öffentliches Forum mit der breiten Öffentlichkeit sowie ein weiterer Anlass mit den betroffenen Grundeigentümerschaften durchgeführt. Ziel ist es, aus beiden Anspruchsgruppen weitere Hinweise für die Konkretisierung der Vorstudie zu sammeln und für die nächste Projektphase zu sichern, damit diese im Rahmen der Projektierung fundiert geprüft und abgewogen werden können.



Öffentliches Forum in der Aula der Schule Burghalde in Baden, Mai 2025



Wünsche der Öffentlichkeit für die Zukunft der Haselstrasse
(Sammlung am öffentlichen Forum, Mai 2025)

Verfahren Studienauftrag

Auftraggeberin

Stadt Baden
Stadtentwicklung
Rathausgasse 5
5401 Baden

Fachliche Begleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Studienauftrags erfolgten federführend durch:

Metron Raumentwicklung AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
Ansprechpersonen: Stefanie Liebisch, Dimitri Murbach

Verfahrensart

Das vorliegende Verfahren wurde als einstufiger Studienauftrag mit vorgelagerter Präqualifikation durchgeführt. Dieses einstufige, selektive Submissionsverfahren für Planerleistungen in den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen (Tiefbau/Strassenbau) unterstand dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422) sowie dem Binnenmarktgesetz und erfolgte 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 galt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009. Die Verfahrenssprache war Deutsch.

Folgauftrag

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.

Entschädigung

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

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Beiträge wurde 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 wurden nicht separat vergütet. Mit der Bezahlung der obengenannten Entschädigung galt der Auftrag als abgeschlossen. Vertiefungsarbeiten im Anschluss an den Studienauftrag werden separat vergütet.

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
Ausstellung	21.–31. August 2026

Teilnehmende Teams

Im Rahmen der öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Planungsteams für die Teilnahme am Studienauftrag bewerben. Das Beurteilungsgremium wählte die folgenden Teams zur Teilnahme am Studienauftrag aus:

Team Kontextplan

Landschaftsarchitektur:	extra Landschaftsarchitekten AG (Bern)
Verkehrsplanung: (Federführung)	Kontextplan AG (Bern)
Bauingenieurwesen:	Kissling + Zbinden AG (Bern)

Team SKK Landschaftsarchitekten

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	SKK Landschaftsarchitekten AG (Wettingen)
Verkehrsplanung:	Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH (Brugg)
Bauingenieurwesen:	Gähler und Partner AG (Ennetbaden)

Team S2L Landschaftsarchitektur

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	S2L Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich)
Verkehrsplanung:	TEAMverkehr AG (Cham)
Bauingenieurwesen:	Eichenberger AG (Zürich)

Beurteilungsgremium

Zur Verabschiedung des Studienauftragsprogramms, zur Auswahl der Planungsteams und zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Auftraggeberin folgendes Beurteilungsgremium ein.

Sachmitglieder (stimmberechtigt)

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

Fachmitglieder (stimmberechtigt)

- 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

Expert*innen mit beratender Funktion

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

Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung der Vorschläge gelangten 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

Vorprüfung und Zulassung

Die Vorprüfung erfolgte im Zeitraum vom 1. April bis 6. Mai 2026. Die folgenden drei Beiträge wurden fristgerecht und vollständig eingereicht:

- «VIA VIVA» – Team kontextplan / extra / Kissling + Zbinden
- «BELLA VISTA» – Team SKK / Belloli / Gähler und Partner
- «Stadtgeflecht» – Team S2L / TEAMverkehr / Eichenberger

Im Rahmen der inhaltlichen Vorprüfung wurden die Beiträge in Hinsicht auf die im Studienauftragsprogramm, in der Fragenbeantwortung und in den Empfehlungen aus der Zwischenpräsentation definierten Anforderungen von den beratenden Experten und Expertinnen im Beurteilungsgremium geprüft. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden dem Beurteilungsgremium als Vorprüfungsbericht zur Verfügung gestellt. Sämtliche Beiträge wurden zur Beurteilung zugelassen.

Beurteilung in Rundgängen

Die Beurteilung des Studienauftrags wurde am 7. Mai 2026 in Baden durchgeführt. Das Beurteilungsgremium war vollständig anwesend und damit beschlussfähig. Die Beurteilungsrundgänge wurden unter der fachlichen Moderation von Stephan Erne als Vorsitz des Gremiums durchgeführt.

Informationsrundgang individuell

Zunächst sichtete das Beurteilungsgremium in einem individuellen Rundgang die drei Beiträge.

Erster Beurteilungsrundgang

Im ersten Plenumsrundgang wurden zunächst alle Informationen über die drei Projektvorschläge gesammelt. Die Fachmitglieder des Gremiums stellten die Projektvorschläge zunächst wertfrei aus ihrer Fachsicht dem gesamten Beurteilungsgremium vor. Die Expert*innen ergänzten wichtige Hinweise aus der Vorprüfung. So erhielt das gesamte Beurteilungsgremium eine Übersicht und vertiefte Kenntnis über die jeweiligen Lösungsansätze, Qualitäten und Defizite aller drei Projektbeiträge. Alle drei Teams hatten ihre Projektvorschläge anhand der Empfehlungen des Gremiums aus der Zwischenpräsentation weiterentwickelt.

Zweiter Beurteilungsrundgang

Im zweiten Rundgang wurden die Qualitäten und Defizite der Beiträge anhand der Beurteilungskriterien vertieft diskutiert und bewertet.

Der Beitrag «VIA VIVA» vermag mit Selbstverständlichkeit und Pragmatismus auf die Eigenheiten der einzelnen Orte und Abschnitte der Haselstrasse einzugehen und erreicht so eine überzeugende städtebauliche Verwebung des Strassenraums mit der Umgebung. Der westliche Abschnitt ist städtisch geprägt und überrascht mit einer mittigen Baumreihe. Auf der gesamten Haselstrasse wird Tempo 30 vorgeschlagen. Eine Verschmälerung der Fahrbahn ermöglicht beidseitige Einrichtungsradwege sowie ein grosszügiges Trottoir mit Vorzone für die Erdgeschossnutzungen auf der Südseite, auf das Trottoir entlang der Nordseite wird mangels Erdgeschossnutzungen verzichtet. Der Knoten Güterstrasse wird platzartig als Begegnungszone vorgeschlagen, um die Fussverkehrsströme zwischen Bahnhof und Baden Nord über die Haselstrasse zu lenken –

auf eine zusätzliche Passerelle wird verzichtet. Der östliche Abschnitt ist aus der Logik des ihn umgebenden Frei- und Grünraums entwickelt. Es werden private Vorgärten auf der Südseite vorgeschlagen, was den Anliegen der Grundeigentümerschaften und einem ursprünglichen Zustand entspricht, sowie eine grüne Vorzone zum Kurpark hin. Trotz einzelner noch ungelöster Stellen zeichnet sich die Verkehrsführung und der Projektvorschlag insgesamt durch eine überzeugende Einfachheit aus. Den pragmatischen Ansatz verknüpft das Team gekonnt mit starken räumlichen Bildern und kreiert so eine ortspezifisch passende künftige Identität für die Haselstrasse.

Der Beitrag «BELLA VISTA» schlägt eine städtische Lesart über die gesamte Haselstrasse vor. Die schmalere Fahrbahn ermöglicht durchgehende begleitende «Flexbänder» als lineares Gestaltungselement und ein modulares Baukastensystem für verschiedene Nutzungen. Über den gesamten Strassenverlauf werden begleitende Baumreihen vorgeschlagen, die einzelne Orte akzentuieren, aber oft in Konflikt zu den Werkleitungen stehen. Die Abschnitte West und Ost unterscheiden sich im Verkehrsregime (Tempo 30 im Westen, Begegnungszone mit Tempo 20 im Osten) und in der Ausgestaltung der Oberfläche mit umfangreichen Pflasterungen besonders im östlichen Abschnitt. Die Strassenraumgestaltung wirkt weiterhin verkehrsorientiert, es dominiert der Verkehrsfluss in Längsrichtung. Ergänzend zu zwei breiten Querungstreifen am Knoten Güterstrasse wird die Umsetzung der Passerelle als künftiger Ersatz des Gleiswegs und direkte Verbindung für Fuss- und Veloverkehr zwischen Bahnhof und Baden Nord vorgeschlagen, deren Zusammenspiel und die Fussverkehrsführung vom Bahnhof her konnte das Team mit der Weiterbearbeitung seit der Zwischenpräsentation jedoch nicht weiter klären. Der Veloverkehr wird abschnittsweise im Mischverkehr, auf Trottoirfreigaben oder auf baulichen Radstreifen geführt, wobei im Detail einige und teils sicherheitsrelevante Schwachstellen erkennbar sind. Das Gremium erkennt gute Ideen und Vorschläge im Einzelnen, jedoch kein übergeordnetes, überzeugendes Gesamtbild – weder für den Freiraum noch für die Verkehrsführung.

Der Beitrag «Stadtgeflecht» vermittelt ein starkes, konsequentes Grundkonzept und eine eigenständige, prägnante und durchgehende Gestaltung, gekennzeichnet durch die Reduktion der Fahrbahnflächen, ein mäandrierendes Strassenbild und hohe Begrünung. Die ökologische Vernetzung hat einen hohen Stellenwert und im Umgang mit dem Niederschlagswasser wird der Einsatz einer Natursteinrinne und die dezentrale Versickerung konsequent vorgeschlagen. Strassenbegleitend sollen zahlreiche Bäume ein prägendes Baumdach bilden, stehen aber in weiten Bereichen in Konflikt zu den Werkleitungen. Verkehrlich werden eine Tempo-30-Zone, eine Reduktion der Fahrbahnbreite und flächiges Queren für den Fussverkehr vorgeschlagen. Der Veloverkehr wird überwiegend im Mischverkehr geführt, mit punktuellen Abbiegehilfen, Radwegen und Aufstellbereichen an Knoten, erhält so aber eine untergeordnete Rolle im Strassenraum. Die vorgeschlagene Passerelle schafft zusätzliche Aufgänge als Verbindung zwischen Bahnhof und Brown-Boveri-Platz. Der Bushalt Trafo stadteinwärts wird in die Gleisunterführung verschoben, wodurch ein neuer Raum geschaffen und die Verbindung zum Bahnhof gestärkt wird. Das Team verwebt die Stadtebenen gekonnt miteinander und setzt stadträumliche Schwerpunkte, bleibt jedoch insgesamt auf einer hohen Flugebene.

Das Fach- und Sachgremium beschloss einstimmig, den Projektvorschlag «BELLA VISTA» des Teams SKK aufgrund des im Vergleich geringeren Erfüllungsgrads der Beurteilungskriterien im zweiten Rundgang auszuscheiden.

Ditter Beurteilungsrundgang

Die beiden Beiträge «VIA VIVA» und «Stadtgeflecht» wurden in Hinblick auf die Beurteilungskriterien und ihre wesentlichen Unterschiede im direkten Quervergleich vertieft diskutiert. Dies betraf insbesondere die Veloverkehrsführung, die Regimes an den Knoten Güterstrasse, Royal und Casino, den Vorschlag zur Passerelle, die Anzahl und Position der Bushaltekanten, die Ansätze zu Schwammstadt und Baumsetzungen, die Aspekte von Betrieb und Unterhalt sowie insgesamt die Einbindung des Stadtraums in die Umgebung. Im Ergebnis der Diskussionen vermochte der Beitrag «VIA VIVA» mit seiner soliden Grundstruktur und seiner verständlichen Einfachheit in der Umsetzung stärker zu überzeugen. Das Team beweist Mut und Innovationsfähigkeit im Umgang mit den vielfältigen Herausforderungen der Aufgabenstellung. Der Beitrag «Stadtgeflecht» zeigt ebenfalls ein starkes Grundkonzept, vermag jedoch nicht ortspezifisch auf die unterschiedlichen Räume einzugehen und die gewünschte Identität zu schaffen. Ein zentrales Element des Konzepts erscheint nicht tragfähig, da ein grosser Teil der Bäume nicht realisiert werden kann.

Gestützt auf diese Erwägungen kam das Fach- und Sachgremium zum Schluss, dass der Beitrag «Stadtgeflecht» des Teams S2L die Beurteilungskriterien insgesamt weniger gut erfüllt und beschloss einstimmig, diesen im dritten Rundgang auszuscheiden.

Kontrolle und Bestätigung

Im Rückblick auf die Beurteilungsrundgänge erfolgte eine abschliessende Kontrolle. Es wurden alle Entscheidungen reflektiert, keinerlei Rückkommensanträge gestellt und somit alle getroffenen Beschlüsse bestätigt.

Entscheid und Empfehlungen

Das Fach- und Sachgremium beschloss einstimmig, den Beitrag «VIA VIVA» des Teams Kontextplan / extra Landschaftsarchitekten / Kissling + Zbinden zur Weiterbearbeitung und Umsetzung zu empfehlen.

In Hinsicht auf die Weiterbearbeitung wurden folgende Empfehlungen formuliert:

- Die gestalterische Ausführung der Grün- und Belagsflächen und weiteren landschaftsarchitektonischen Aspekte soll weiter vertieft werden, um die Aufenthaltsqualität, den ökologischen und stadtklimatischen Mehrwert zu erhöhen. Insbesondere der vorgeschlagene Freiraum am Knoten Oelrain und das sehr breite Trottoir auf der Westseite sind hinsichtlich Nutzung, Gestaltung und Entsiegelung zu konkretisieren. Auch die vorgeschlagene Begrünung der Stützmauer ist genauer auszuarbeiten.
 - Die vorhandene Vielfalt an Baumarten im Vorschlag wird positiv gewürdigt, für die Weiterbearbeitung und Umsetzung ist die konkrete Artenwahl abzustimmen mit der Stadt Baden in Bezug auf die Vorgaben des städtischen Baumkonzepts und der zugehörigen Baumartenliste. Zudem soll das Konzept der Unterpflanzungen weiterentwickelt und dessen Potenzial für mehr Biodiversität und zur Förderung der Vernetzung ausgeschöpft werden. Die konkrete Ausbildung bzw. Identität der Baumreihe in der Strassenmitte soll mit Blick auf die stadträumliche Wirkung, die Standortverträglichkeit sowie das erforderliche Lichtraumprofil der Strasse überprüft werden.
 - Zur Bewässerung der Baumreihe in der Strassenmitte sind unter Beachtung der Belastungsklassierung des im Strassenraum anfallenden Regenwassers Lösungen zu entwickeln, um die Zuleitung von Regenwasser aus dem Trottoirbereich zu ermöglichen und eine aufwändige manuelle Bewässerung zu vermeiden.
-

- Insgesamt ist die Thematik und der Umgang des blauen Elements Wasser im Gestaltungsvorschlag zu vertiefen, auch in Hinsicht auf die Aufenthaltsqualität des Stadtraums.
- Die zahlreichen Regime- und Signalisationswechsel entlang der Haselstrasse sind zu überprüfen. Die Wechsel zwischen Tempo 30-Zone und -Strecke sind in Bezug auf die Alltagstauglichkeit (Signalisation, Nachvollziehbarkeit für Nutzende) weiterzuentwickeln.
- Das vorgeschlagene Regime der Begegnungszone entlang der Güterstrasse bis zum Bahnhof erscheint widersprüchlich gegenüber der hier vorgeschlagenen Gestaltung. Die Situation ist zu prüfen und zu bereinigen.
- Die Lage der Bushaltestelle Trafo muss bezüglich des möglichen Rückstaus in Abstimmung mit den Busbetrieben überprüft und optimiert werden.
- Der Knoten Bahnhofstrasse/Parkstrasse ist in Hinsicht auf Komfort und Sicherheit der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie bezüglich der Regelung der Bus- und MIV-Beziehungen zu überprüfen und zu konkretisieren.
- Die Ausgestaltung der Abbiegebeziehungen am Knoten Oelrain/Badstrasse sind zu prüfen, insbesondere für den Bus- und Veloverkehr. Zusätzlich muss die Dosierung mit dem Haltebalken in der Oelrainstrasse konkretisiert werden.
- Die konkreten Auswirkungen des Projektvorschlags auf den Busbetrieb müssen vertieft werden. In Zusammenarbeit mit den ÖV-Betreibern soll das Projekt weiterentwickelt werden.
- Die Leistungsfähigkeit des Knotens Bruggerstrasse muss bis auf weiteres trotz der Fahrbahnreduktion gewährleistet bleiben. Die Voraussetzungen der Spurreduktion in Richtung Bruggerstrasse sind durch die Stadt Baden in Abstimmung mit dem Kanton und vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrsreduktion gemäss GVK zu konkretisieren. Die resultierenden Konsequenzen sind durch das Planerteam zu prüfen und im Projektvorschlag aufzuzeigen.
- Das Potenzial der grosszügigen Vorzonen im westlichen Abschnitt der Haselstrasse, welches durch den Raumgewinn infolge der Spurreduktion resultiert, soll hinsichtlich Nutzung und Gestaltung präzisiert werden.
- Für den Knoten Güterstrasse ist der Bedarf der Steuerung zu klären. Die vorgeschlagene Begegnungszone ist in ihren Details und Geometrien sowie ihrer Markierung und Materialisierung entsprechend zu präzisieren. Für die barrierefreie Gestaltung und insbesondere die Sicherheit sehbeeinträchtigter Personen sind die entsprechenden Fachorganisationen in die Projektierung einzubeziehen.
- Der Strassenraum im mittleren Bereich – von der Gleisunterführung bis zum Knoten Bahnhofstrasse/Parkstrasse – ist in seiner stadträumlichen Qualität und Funktion weiter auszuarbeiten. Dabei ist auch die Abwägung im Umgang mit der Dammstrasse und deren Befahrbarkeit für den MIV zu überprüfen und zu schärfen.
- Insgesamt ist die Eingriffstiefe zu überprüfen und genauer einzuschätzen. Der vorgeschlagene Deckbelagswechsel wird an vielen Stellen nicht ausreichend sein, insbesondere in Hinsicht auf nötige Werkleitungsanpassungen für die mittige Baumreihe und ähnliches.
- Der Projektvorschlag sieht keine Passerelle vor und begründet dies überzeugend. Auch der Gleisweg wird nach aktuellem Wissensstand voraussichtlich längerfristig bestehen bleiben. Trotzdem empfiehlt das Gremium der Ausloberin Stadt Baden, im Sinne der Aufwärtskompatibilität, den 2028 auslaufenden Vertrag für die mögliche Umsetzung einer Passerelle – als Ersatz für den Gleisweg – unbefristet oder langfristig für künftige Generationen zu sichern.

Würdigung Prozess und Dank

Im Stadtraum Haselstrasse kommt eine Fülle von Ansprüchen, Herausforderungen und Erwartungen an den öffentlichen Raum zusammen. Die umfangreichen Vorbereitungen zum vorliegenden Studienverfahren haben sich klar ausgezahlt. So konnten die komplexen Zusammenhänge zwischen allen Nutzungen und den verschiedenen Stadtebenen ebenso wie die Ansprüche von Grundeigentümerschaften und Öffentlichkeit genauer geklärt werden. Der Studienauftrag erbrachte grossen Erkenntnisgewinn für die anstehende Umsetzung und liefert ein tragfähiges Konzept, auf dem aufgebaut und das in der Projektierung nahtlos weiterentwickelt werden kann.

Der Dialog mit den Teams erwies sich als sehr wertvoll. Die gemeinsame Begehung an der Startveranstaltung wie auch das Spiegeln der Lösungsansätze an der Zwischenpräsentation waren wichtige Voraussetzungen, um die zum Teil widersprüchlichen Anforderungen an den öffentlichen Raum richtig einordnen zu können. Auch der Weg über die vorgelagerte Präqualifikation zur Auswahl von drei geeigneten Planerteams erwies sich als zielführend, um die Beurteilung der anspruchsvollen Aufgabe in der nötigen Tiefe bei gleichzeitig vertretbarem Aufwand bewerkstelligen zu können.

Mit dem Projekt «VIA VIVA» liegt ein mutiger und zugleich umsetzbarer Projektvorschlag vor. Die Aufenthaltsqualität kann wesentlich verbessert werden, die Haselstrasse erhält eine eigene Identität und die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr kann gesteigert werden. Zugleich behält die Haselstrasse ihre Funktion als ÖV-Achse und Zubringer für den MIV zur Innenstadt.

Die Stadt Baden als Auftraggeberin bedankt sich bei allen drei teilnehmenden Teams, die mit grossem Engagement wertvolle Projektvorschläge und Entwicklungsideen für die Neugestaltung des Stadtraums Haselstrasse geschaffen haben.

Ebenfalls dankt die Stadt Baden dem gesamten Beurteilungsgremium für die konstruktiven Diskussionen, insbesondere den Fachmitgliedern und beratenden Expert*innen für das Einbringen ihrer Erfahrung, ihres Fachwissens und ihrer engagierten Arbeit sowie der Verfahrensbegleitung für die umsichtige Begleitung des gesamten Prozesses.

Würdigung der Beiträge

VIA VIA

BELLA VISTA

Stadtgeflecht

VIA VIVA

Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Verkehrsplanung

Kontextplan AG, Bern
 Stefanie Ledergerber
 Michel Schmid
 Annekati Hartmann
 Milagros Fuentes Rüegg
 Jori Grimm

Landschaftsarchitektur

extra Landschaftsarchitekten AG, Bern
 Tina Kneubühler
 Joris Egger
 Lena Flückiger
 Eleonora Mangiaratti

Bauingenieurwesen

Kissling+Zbinden AG, Bern
 Pascal Huwyler
 Luca Borri
 Anne Schaper

Visualisierung der Gestaltungside Knoten Güterstrasse, Abschnitt West



Gestaltungskonzept Haselstrasse, Übersicht

Städtebau und Freiraum

«Via Viva» schafft es, aus den Problemen eines Ortes einen spezifischen, identitätsstiftenden Charakter zu entwickeln. Das Projekt überrascht durch die differenzierte Betrachtung der Abschnitte der Haselstrasse und überzeugt mit einer hohen räumlichen Qualität und atmosphärischer Dichte. So entsteht ein vielschichtiger Strassenraum mit jeweils eigenem Ausdruck, der präzise auf den Kontext reagiert.

Die Strategie, auf die räumliche Enge des westlichen Abschnitts der Haselstrasse und die Lage der bestehenden Werkleitungen mit einer mittigen Baumreihe zu reagieren, erweist sich als Befreiungsschlag für diesen Strassenabschnitt. Das überraschende Strassenbild definiert für den Stadtraum eine eigenständige Identität, die in Baden so nicht anzutreffen ist. Menschen spazieren nicht unter den Bäumen, sondern mit Blick auf die Bäume. Diese sind, unter Berücksichtigung der Werkleitungen, möglichst nahe am Trottoir angeordnet und prägen so dessen Charakter. Das südliche Trottoir hat durch seine Tiefe eine angenehme Grosszügigkeit, die dem angrenzenden Gewerbe einen attraktiven, den Strassenraum aktivierenden Raum zur Besspielung gibt. Der Preis für diese Grosszügigkeit ist der Verzicht auf ein Trottoir auf der Nordseite. Angesichts des Gebäudebestands und des vorgelagerten Lichthofs erscheint dies jedoch tragbar.

Die Einbettung der Querung Güterstrasse in den Platzraum des Brown-Boveri-Platzes gliedert den Strassenraum, klärt dessen Hierarchie und erweitert den Platz stadträumlich nach Süden. Das kommunal geschützte Baudenkmal an der Haselstrasse 15 erhält damit den angemessenen stadträumlichen Rahmen und eine Präsenz, die seiner architektonischen Qualität entspricht.



Östlich der Bahngleise verändert sich der Querschnitt der Haselstrasse. Sie wird schmal und ordnet sich dem Freiraum unter. Durch einen leichten Schwenk zum Kurpark entsteht eine grüne Vorzone zur Wohnbebauung im Süden und ein attraktiver Vorbereich zum historischen Kurpark im Norden. Der Puffer der Vorgartenzone setzt den südlichen Wohnbereich vom landschaftlichen Fokus des Kurparks ab. Der Strassenraum nimmt sich in diesem Abschnitt zum Parkraum angenehm zurück. Die Ausgestaltung des Knotens Haselstrasse/Bäderstrasse trägt der historischen Verbindung zwischen Altstadt und Bäderquartier Rechnung. Die zum Limmatraum angebotene kleine Terrasse mit Rücken zum Knoten erscheint von der Dimension her ihrer Lage angemessen.

Fragen wirft die Gestaltung des Strassenraums zwischen Brückenraum und Kreuzung Bahnhofstrasse auf. Hier wird eine gestalterische Aussage vermisst, welche auf die räumliche Dichte des Strassenraums reagiert. Insgesamt erscheint die Ausarbeitung der Freiräume auf Basis der präzisen Setzung der Strassenquerschnitte noch eher schematisch. Die individuellen Strassenquerschnitte legen hier Potenziale frei, die in der gestalterischen Ausformulierung zusätzlichen Mehrwert für Identität und Aufenthaltsqualität, Stadtklima sowie ökologische Vernetzung bieten. Dies wird auch beim neu vorgeschlagenen Freiraum vor dem Dorer-Haus deutlich.

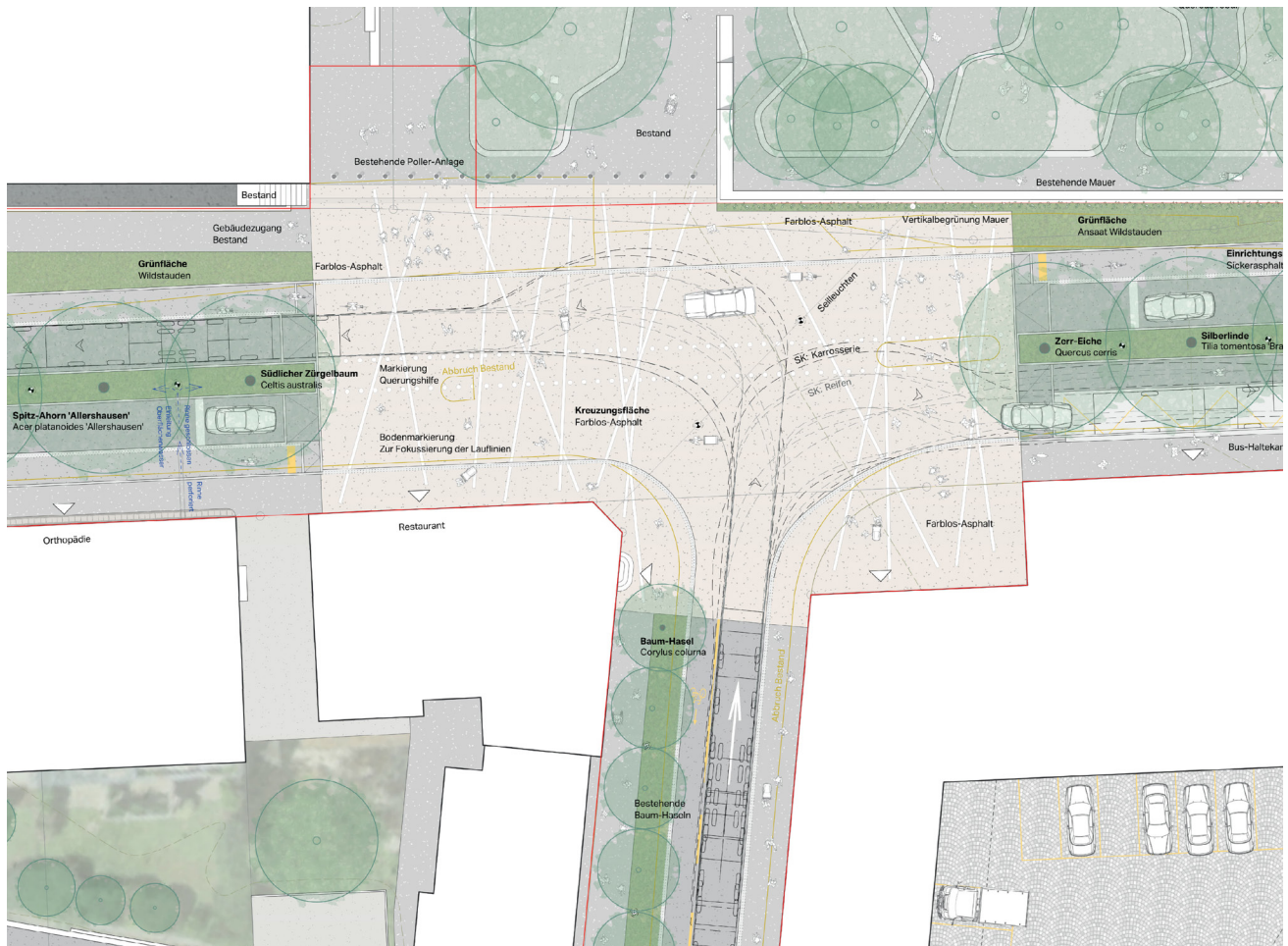
Die übergreifende Strategie, auf die engen Rahmenbedingungen mit spezifischen Setzungen des Strassenraums zu reagieren, zeugt von positivem, kreativem Pragmatismus, der im engen Kontext der Haselstrasse als zielführend und richtig erachtet wird.

Verkehr

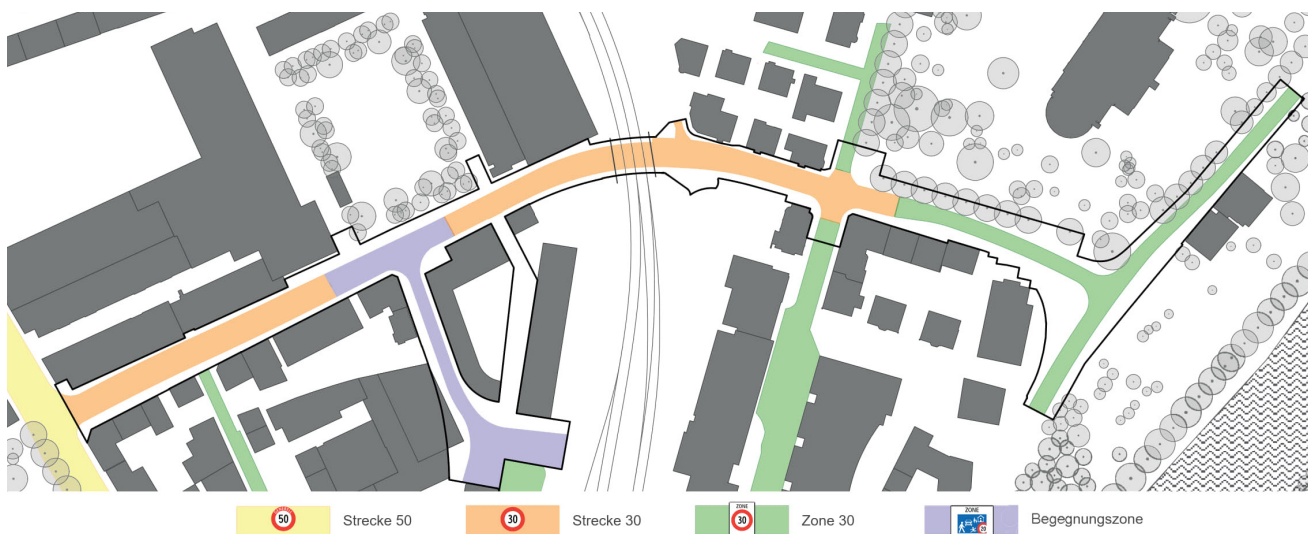
Indem das Planungsteam im westlichen Abschnitt das wenig genutzte Trottoir auf der nördlichen Strassenseite aufhebt, schafft es in diesem stark befahrenen Abschnitt Platz für sichere Einrichtungsradwege in beiden Richtungen sowie ein breites Trottoir auf der stärker belebten südlichen Strassenseite. Dieses erhöht nicht nur die Aufenthaltsqualität für Zufussgehende, sondern ermöglicht auch auf effiziente Art eine bessere Anlieferung für die angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Die neue Begegnungszone zusammen mit dem Einbahnregime Güterstrasse wertet die wichtige Fusswegbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt Nord auf natürliche Art deutlich auf. Noch unklar ist, wie bei diesem Regime die ab Bahnhof West wegfahrenden Busse wirksam priorisiert und gleichzeitig die Fussgängerinnen und Fussgänger den Bereich sicher queren können. Die Sichtweiten und Schleppkurven sind insbesondere für linksabbiegende Busse zu prüfen.

Der Führungswechsel des Veloverkehrs auf Radstreifen im Mischverkehr innerhalb der Tempo-30-Zone im östlichsten Abschnitt (bis Knoten Royal) widerspiegelt auf nachvollziehbare Weise die abnehmende Autoverkehrsbelastung und das veränderte städtebauliche Umfeld. Dagegen ist das Regime am Royal-Knoten mit der Kombination aus Trottoirüberfahrt und eingefärbten Radstreifen auf einer Tempo-30-Strecke sowie die Führung von Fuss-/Veloverkehr und Busbetrieb nicht intuitiv verständlich. Zudem ist unklar, welche Nutzen und Folgen die Sperrung der Einmündung Dammstrasse nach sich zieht. Die Aufhebung der wenig frequentierten Bushaltestelle Casino wird nachvollziehbar zugunsten mehr Aufenthaltsqualität in Form von breiteren Trottoirs, des gestalteten Vorbereichs zum Kurpark und einer guten Einpassung des Strassenraums südlich des Kurparks genutzt. Weniger zu überzeugen vermögen die Fussverkehrsquerungen in diesem Bereich, insbesondere hinsichtlich Schulwegsicherheit. Die Umgestaltung des heutigen Casino-Kreisels zum kompakten vortrittsregulierten Knoten ist konsistent mit der entwickelten Gesamtidee, wirft aber im Detail noch Fragen auf hinsichtlich Strassenhierarchie und Veloführung.

Wertvoll sind schliesslich die Überlegungen zur Etappierbarkeit und zu möglichen Quick Wins. Der Entwurf besticht insgesamt durch seine Einfachheit, Verständlichkeit und Robustheit hinsichtlich der nötigen Weiterentwicklung.



Gestaltungskonzept Knoten Güterstrasse



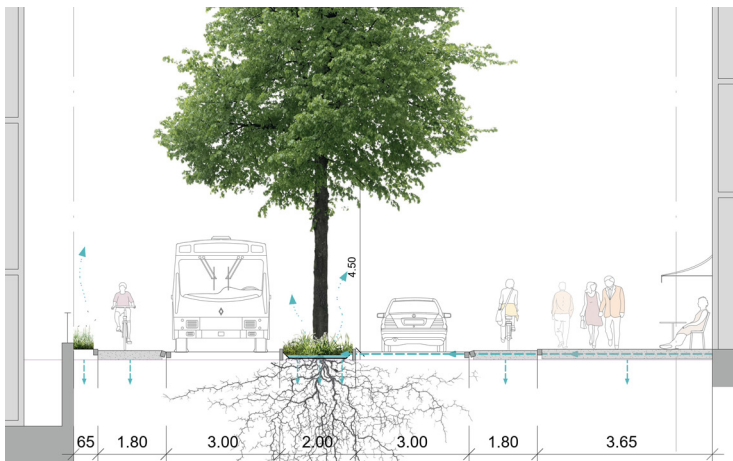
Temporegime

Strassenbau / Tiefbau

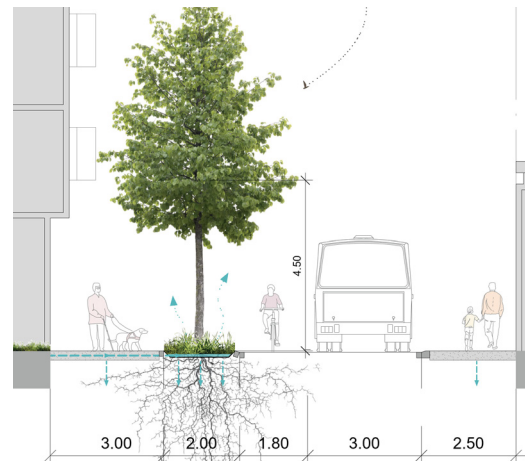
Das Projekt ist technisch und raumplanerisch umsetzbar. Materialisierung und Umsetzung erscheinen angemessen und nicht überdimensioniert. Positiv hervorzuheben sind das Potenzial der Neugestaltung sowie die stärkere Gewichtung der Vorzonen im Strassenraum. Die mittige Baumreihe wirkt realisierbar und verbessert die räumliche Qualität im westlichen Abschnitt der Haselstrasse, sie erhöht jedoch auch die Anforderungen an Betrieb und Unterhalt. Lichtraumprofil, Beleuchtung und Bewässerung der Bäume benötigen weitere Prüfungen und konzeptionelle Ausarbeitung. Die technische Realisierung der vorgeschlagenen Begegnungszone ist machbar, benötigt aber genauere Untersuchungen. Die Haltestelle Trafo stadteinwärts erhält zwei BehiG-Halteanten, was am vorgeschlagenen Ort technisch machbar erscheint. Die grob geschätzten Baukosten fallen tendenziell zu tief aus, denn der vorgeschlagene teilweise Ersatz des Deckbelags wird aufgrund nötiger Abschlüsse, Gefälleausbildung und Anpassung an Werkleitungen oft nicht ausreichen.



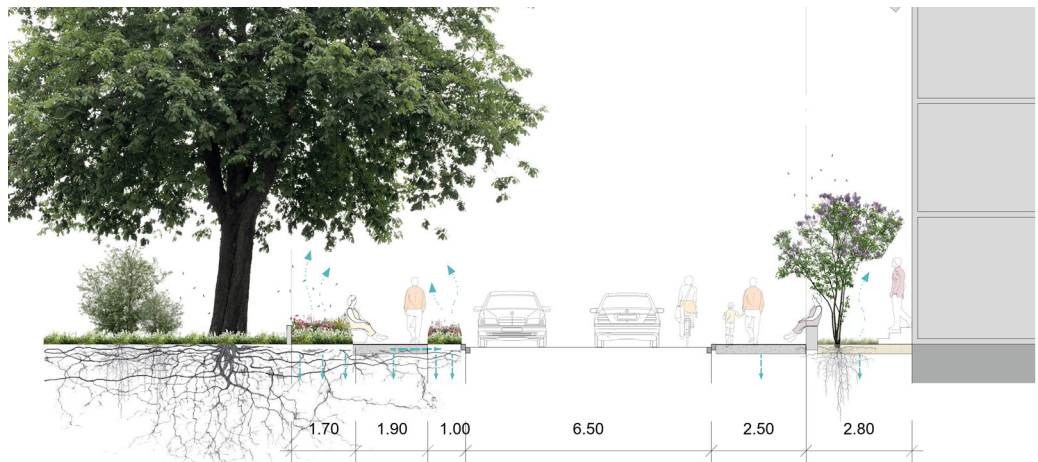
Gestaltungskonzept Haselstrasse, Abschnitt Ost



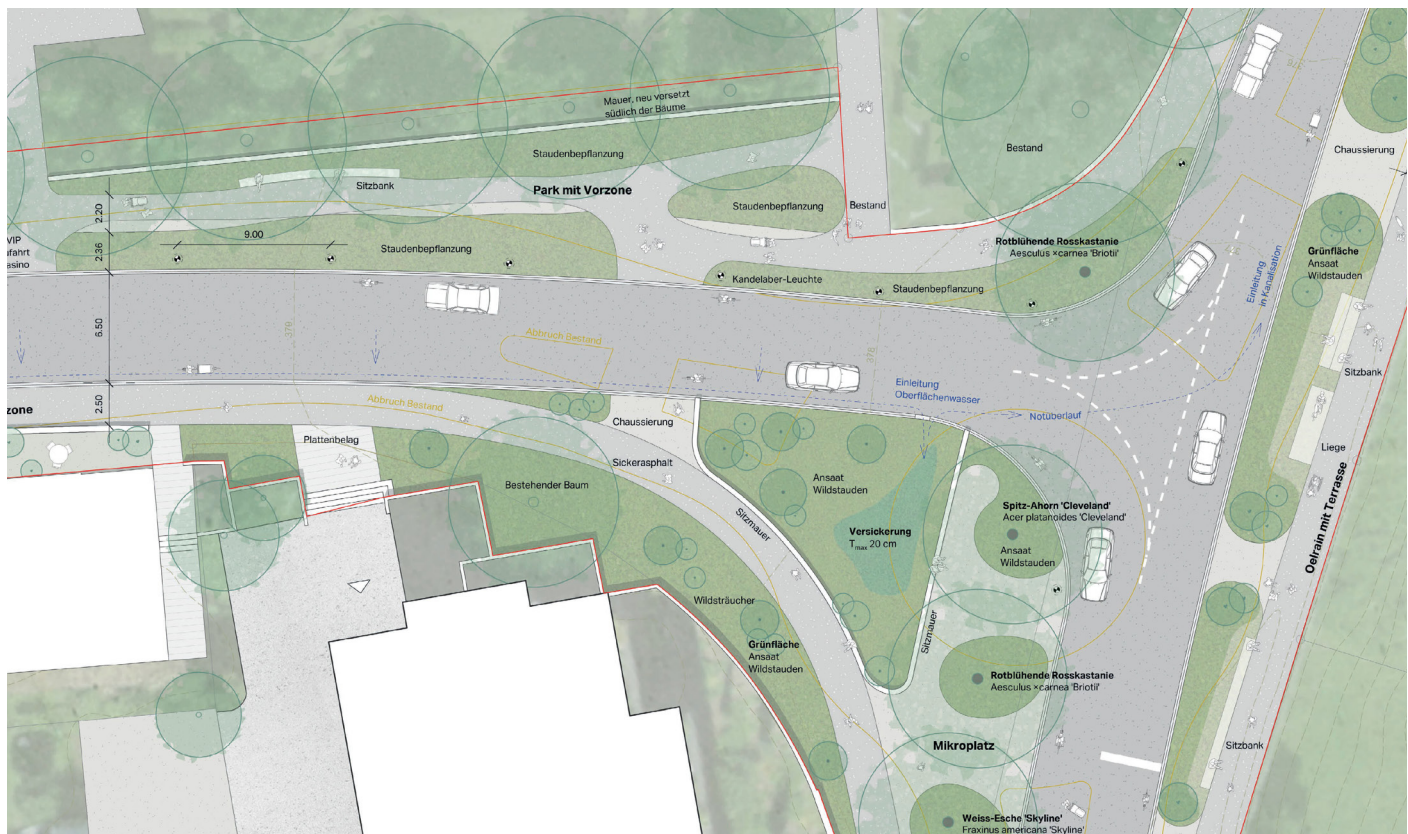
Schnitt Haselstrasse Abschnitt West



Schnitt Güterstrasse



Schnitt Haselstrasse Abschnitt Ost entlang des Kurparks



BELLA VISTA



Visualisierung der Gestaltungsidee Haselstrasse, Abschnitt West

Landschaftsarchitektur

SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen

Raphael Aeberhard
Tabea Iseli
Stephan Karlen
Jasmin Meyer
Leandro Spescha
Olivia Trenkle
Raphaella Weiss
Sascha Zink

Verkehrsplanung

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH, Brugg

Thomas Belloli
Valentin Müller
Corinne Lächli

Bauingenieurwesen

Gähler und Partner AG, Ennetbaden

Urs Grimm
Sascha Thill
Tiziana Ruf



Gestaltungskonzept Haselstrasse, Übersicht

Städtebau und Freiraum

Die Haselstrasse mit ihrer vielfältigen Geschichte und den heute sehr unterschiedlichen Abschnitten wird über lineare Pflanzstrukturen, sogenannte «Flexbänder», längs des Strassenraums sowie gebündelte Bauminseln an den Knotenpunkten in einer durchgehenden räumlichen Struktur gegliedert. In einigen Abschnitten sind alleinartige Baumpflanzungen vorgesehen, in anderen kann durch eine flexible Anordnung auf Nutzungsbedürfnisse des Kontexts reagiert werden. Das klare Strassenbild der linearen Fassung wird so gebrochen. Die Flexibilität in der Gestaltung des strassenbegleitenden Streifens führt insbesondere im Abschnitt zwischen Bruggerstrasse und Brown-Boveri-Platz zu einer Verunklärung des angestrebten Bildes. Der Abgleich mit den Werkleitungen in diesem Bereich zeigt zudem, dass viele Baumpflanzungen, insbesondere auf der Südseite, nur mit einer Verschiebung der Leitungen möglich würden. Folglich entstünde ein offener Streifen mit geringem Mehrwert, der durch das Trottoir von den Erdgeschossnutzungen getrennt und daher für das angrenzende Gewerbe nur eingeschränkt nutzbar ist.

Der Brown-Boveri-Platz öffnet sich durch den Teilrückbau der Sockelmauer zum Strassenraum, den wichtigen Fussgängerbeziehungen vom und zum Bahnhof wird somit räumlich Rechnung getragen. Die Gestaltung der Querungen mit breiten Fussgängerstreifen verpasst die Chance, diesen Abschnitt der Haselstrasse stärker mit dem Brown-Boveri-Platz zu verbinden. Wünschenswert gewesen wäre hier eine stärkere Gestaltung als Platzraum, welche den Strassenraum nicht zusätzlich betont.



Östlich der Bahngleise wird die Strassenführung begradigt. Dadurch entsteht zum Kurpark eine grosszügige Vorzone mit einer Baumallee und Sitzmöglichkeiten. Durch das Versetzen der Mauer zur Parkanlage ergibt sich ein klarer Abschluss der historischen Parkanlage mit eindeutig definierten Zugängen. Auf der Südseite der Haselstrasse führt die Strassenführung jedoch durch ein schmales Trottoir zu einem sehr städtischen Querschnitt, welcher der Qualität des Wohnens an diesem Ort sowie dem Charakter des Strassenraums am Kurpark nicht gerecht wird.

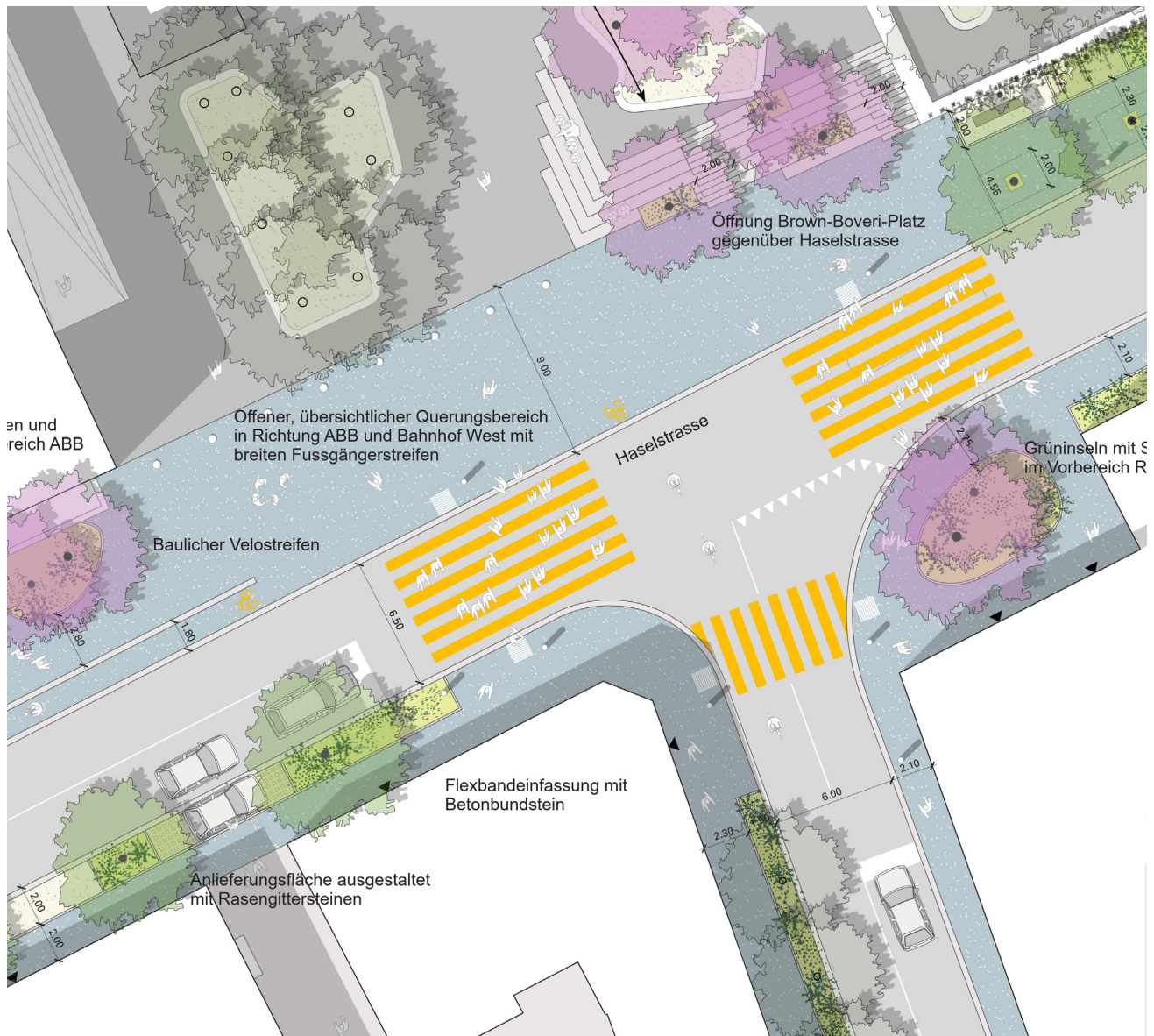
Die Betonung des Knotens Royal durch die vorgeschlagene Pflasterung ist stadträumlich nicht nachvollziehbar. Der vorgeschlagene Knotenpunkt zur Bäderstrasse wiederum bereinigt auf eine angenehm unaufgeregte Art und Weise die Hierarchie der Strassenräume im Übergang zum Limmatraum. Über den Limmatbalkon wird ein Ort im Strassenraum offeriert, der im Kontext zwischen Altstadt und Bäderquartier in der Dimensionierung angemessen erscheint.

Der Detaillierungsgrad des Projektes ist insgesamt sehr hoch. Strategien zur Entwässerung/Schwammstadt sowie Vorschläge zur Bepflanzung zeugen von einer insgesamt sehr intensiven Auseinandersetzung mit dem Raum und seinen Anforderungen. Der Projektvorschlag, der eher mit einer Strategie unterschiedlicher Module und weniger mit präzisen Setzungen arbeitet, vermag es jedoch nicht, die wichtigen räumlichen Fragen im Kontext der Haselstrasse zu klären.

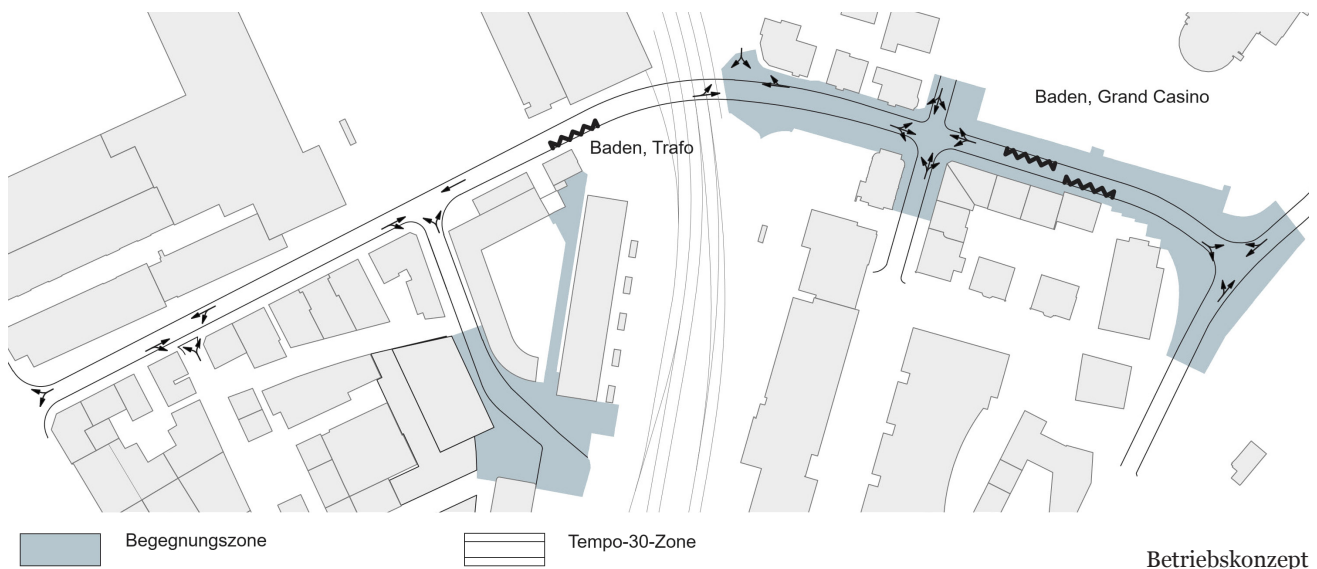
Verkehr

Das Planungsteam orientiert sich am heutigen Verkehrsregime und versucht gleichzeitig, für alle Beziehungen und Elemente Verbesserungen zu erreichen. Diese Vielfalt an Lösungsvorschlägen ist spannend, vermag aber die komplexe verkehrliche Situation auf engem Raum oft nicht zu klären. Die «Flexbänder» decken im westlichen Abschnitt mehrere wichtige Ansprüche ab. Zusammen mit der Aufwertung von beiden Trottoirs mit Baumpflanzungen führen sie aber dazu, dass für Velofahrende Richtung Osten keine sichere Verbindung möglich ist, obwohl dies ebenfalls eine wichtige Anforderung an die künftige Gestaltung der Haselstrasse darstellt. Zudem ist offen, ob angesichts des linearen Strassenverlaufs und der beidseitigen Baumreihen das angestrebte Tempo 30 eingehalten wird. Die Passerelle wird als Ersatz für den Gleisweg nachvollziehbar hergeleitet. In der Parallelachse Güterstrasse wird gleichzeitig ein neues, aber zu schmales Trottoir vorgeschlagen. Der Knoten Güterstrasse bleibt verkehrsorientiert. Das Planungsteam schlägt zwar vor, diesen Eindruck mit «unauffälligen Lichtsignalanlagen» zu mindern, es bleibt aber offen, wie diese konkret aussehen sollen. Die vorgeschlagene Trennung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem nördlichen Trottoir unter der Unterführung ist nachvollziehbar, führt aber an der Fussgängerquerung des Knotens Güterstrasse zu neuen Konflikten zwischen beiden Verkehrsmitteln.

Die Ausgestaltung des Abschnitts Ost als Begegnungszone ist als Ansatz spannend, das damit verbundene flächige Queren wird aber zwischen den Knoten durch Grünbereiche und Bushaltestellen längs zur Strasse stark erschwert. Die Knoten Royal und Casino werden durch die Pflasterung als Begegnungsorte besonders akzentuiert, was im Kontrast zur weiterhin verkehrsorientierten Gestaltung des (vom Fussverkehr stärker frequentierten) Knoten Güterstrasse steht. Trotz guter Ansätze gelingt es dem Team zu wenig, ein ablesbares gestalterisches und betriebliches Gesamtkonzept zur Befriedigung der verkehrlichen Bedürfnisse zu entwickeln.

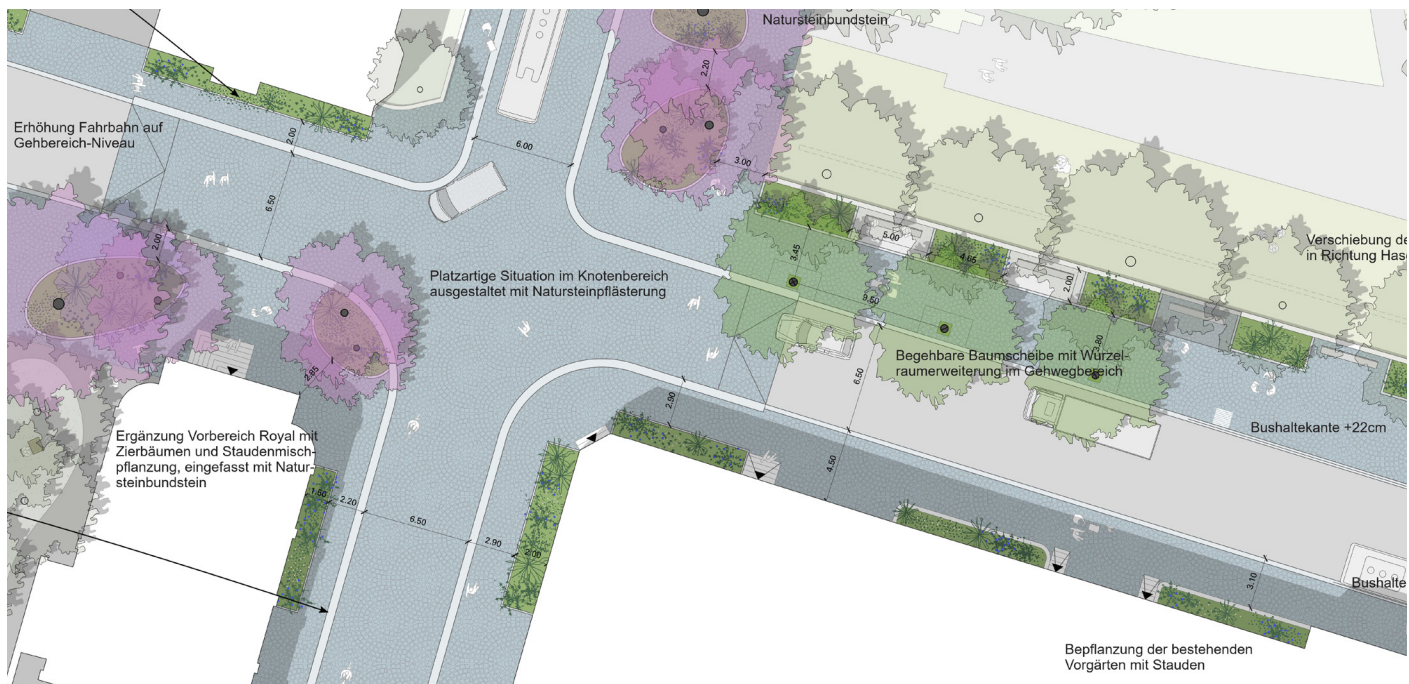


Gestaltungskonzept Knoten Güterstrasse, Abschnitt West

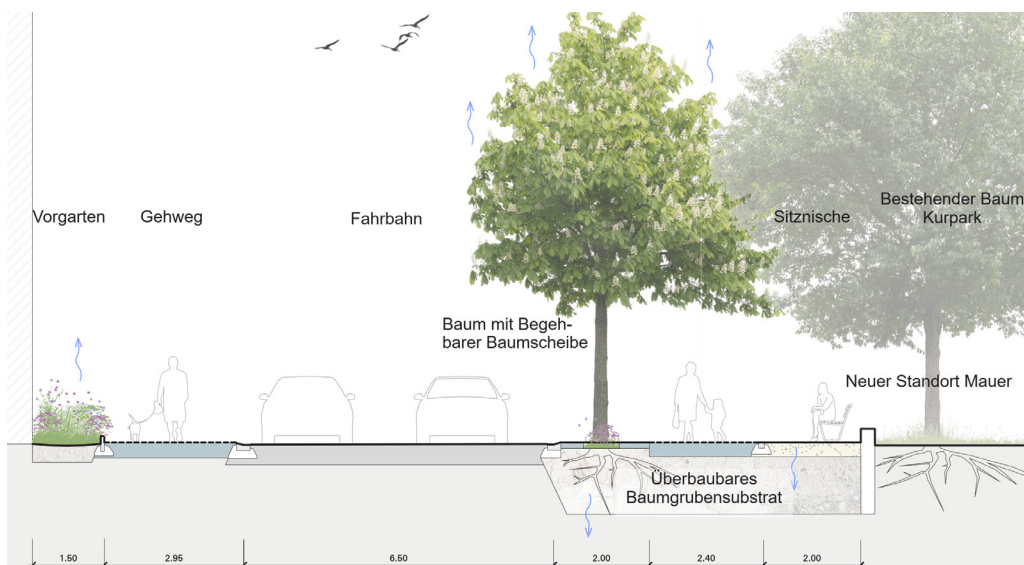


Strassenbau / Tiefbau

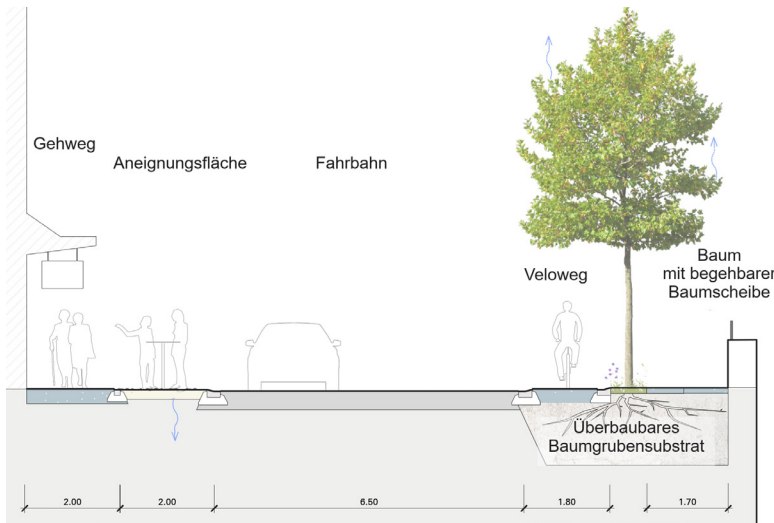
Der Projektvorschlag erscheint grundsätzlich realisierbar, verursacht jedoch hohe Baukosten, insbesondere infolge der umfangreichen Pflasterungen. Die vorgeschlagenen Baumreihen stehen beidseits der Strasse teils im Konflikt mit Werkleitungen und erfordern Umliegungen. Die Haltestelle Trafto stadteinwärts erhält eine BehiG-Haltekannte, der Warteraum für einen zweiten Bus gilt als ausreichend. Der Knoten Güterstrasse scheint knapp bemessen für die nötigen Schleppkurven linksabbiegender Busse. Die beiden Haltekannten Casino stadtein- und auswärts erhalten ebenfalls einen BehiG-konformen Ausbau. Der Rechtsvortritt am Knoten Royal erschwert jedoch den Busbetrieb. Vertikalabsätze und Pflasterung wirken sich zusätzlich nachteilig auf den Busbetrieb aus und erhöhen die Fahrbahn-Geräusche. Die Vertikalabsätze am Knoten Royal sind zudem für Ausnahmetransporte ungünstig. Der vorgeschlagene Limmatbalkon am Oelrain wirkt spannend, wirft aber Fragen hinsichtlich Statik und bezüglich Werkleitungen auf.



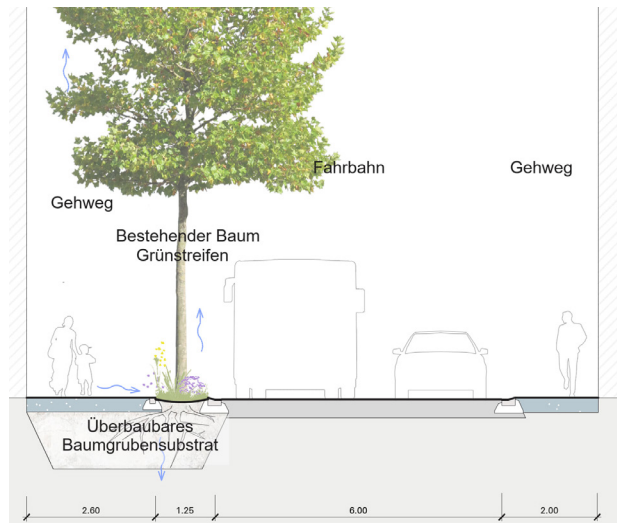
Gestaltungskonzept Haselstrasse, Abschnitt Ost



Schnitt Haselstrasse, Abschnitt Ost entlang des Kurparks



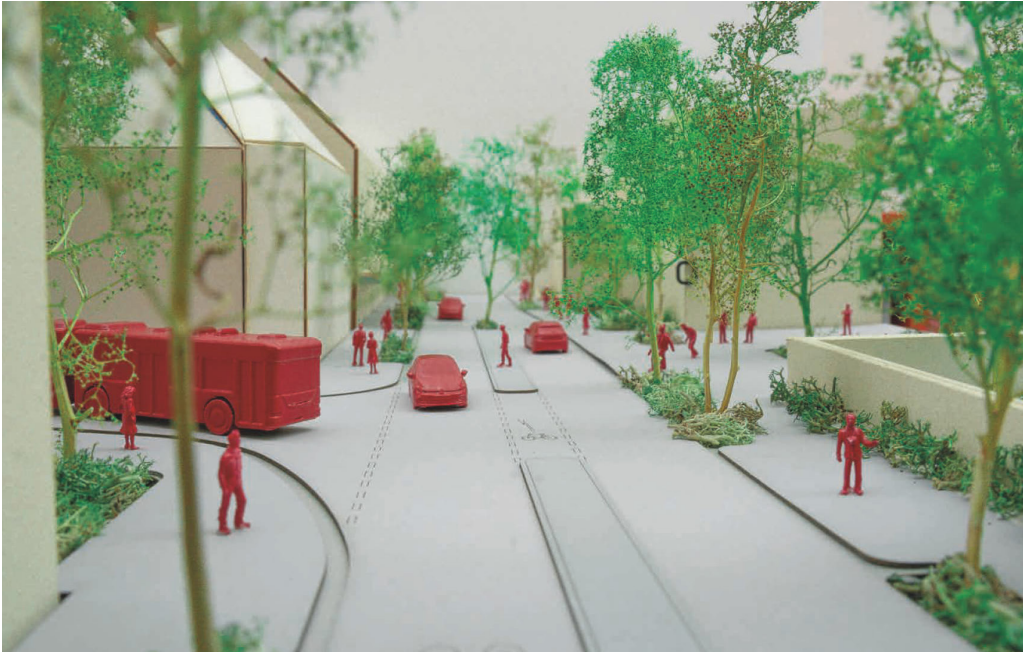
Schnitt Haselstrasse, Abschnitt West



Schnitt Güterstrasse



Stadtgeflecht



Visualisierung der Gestaltungside Knoten Güterstrasse, Abschnitt West

Landschaftsarchitektur

S2L Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich

Tim Furrer
Marine Gigandet
Nora Gmünder
Marisa Lauper
Mira Meyer
Henri Busch
Daia Stutz
Jan Stadelmann

Verkehrsplanung

TEAMverkehr AG,
Cham

Oscar Merlo
Flurin Casanova
Laurin Brökel

Bauingenieurwesen

Eichenberger AG,
Zürich

Simone Wittwer
Stefan Seydl
Ruben Marques Ferreira



Gestaltungskonzept Haselstrasse, Übersicht

Städtebau und Freiraum

Die Haselstrasse als Vernetzerin vom Martinsberg zur Limmat und als Trittstein zwischen dem Zentrum und den nördlichen Quartieren Badens. Das Grundkonzept des Projektvorschlags überzeugt und bildet eine Grundlage für die räumliche Entwicklung des Stadtraums. Diese Strategie blickt in die Zukunft und ermöglicht eine langfristige Entwicklung der Quartiere vis-à-vis des Strassenraums.

Die Haselstrasse wird beidseitig der Bahnlinie mit einem durchgehenden leicht mäandrierenden Querschnitt bespielt. Eine als Schwammstadtelement ausgebildete Allee säumt den Strassenraum. Das Strassenbild ist eine Konstante, die es ermöglicht, die darin offerierten Grünflächen maximal mit schattenspendenden Bäumen zu besetzen und für die ökologische Vernetzung zwischen Martinsberg und Limmatraum zu nutzen. Die vorgeschlagene Wiederverwendung von Rinnenelementen strukturiert den Strassenraum, macht das Thema der Entwässerung sichtbar und bildet ein positives Zeichen der Identität und Nachhaltigkeit. Der Konflikt mit den Werkleitungen im westlichen Abschnitt der Haselstrasse stellt die Strategie des durchgehend gleichartigen Strassenquerschnitts jedoch infrage, denn hier wäre die südliche Baumreihe nur über die Verlegung der bestehenden Werkleitungen möglich. Das vorgesehene Strassenbild wäre so nur mit erheblichem Mehraufwand mittelfristig umsetzbar.



An der Schnittstelle zum Brown-Boveri-Platz wird eine Reaktion auf den Platzraum vermisst. In der Hierarchie der öffentlichen Orte in Baden hat dieser Platz einen hohen Stellenwert, eine stärkere Verflechtung mit dem Strassenraum wäre wünschenswert gewesen. Auf der Ostseite der Bahnleise bildet die mit der beidseitigen Allee bestückte Haselstrasse ein attraktives Bild einer städtischen Strasse am Kurpark. Mit der Bushaltestelle und Aufenthaltsbereichen wird am Kurpark ein grosszügiger Vorbereich offeriert. Dieser wird auf der Südseite der Strasse vermisst.

Die Haltung des durchgehenden Querschnitts wird an zwei Stellen gebrochen. Durch die Aktivierung der Unterführung unter der Bahn mit Bushaltestelle und Lichtinstallation kann aus einem Unort ein attraktiver Ankunftsort werden. Der Knotenpunkt zur Bäderstrasse hingegen wird mit der grossflächigen Casino-Terrasse stark überformt – die Hierarchie der historischen Bäderstrasse zur Haselstrasse verschoben. Zudem erscheint die Dimensionierung des neuen Freiraums über der Limmat mit Blick auf die Lage zwischen Bäderquartier und Altstadt nicht angemessen.

Insgesamt offeriert der Projektvorschlag mit seiner klaren Haltung zum Strassenraum der Haselstrasse viel Raum für die Integration von Baumpflanzungen, für die Aufwertung des Stadtklimas sowie die ökologische Vernetzung zwischen den Landschaftsräumen. Die Konflikte mit den Werkleitungen sowie die in Bereichen reduzierte Reaktion auf den stadträumlichen Kontext werfen jedoch zu grosse Fragen auf, ob mit dieser Strategie das gewünschte Strassenbild und die Vernetzung der Stadträume erreicht werden können.

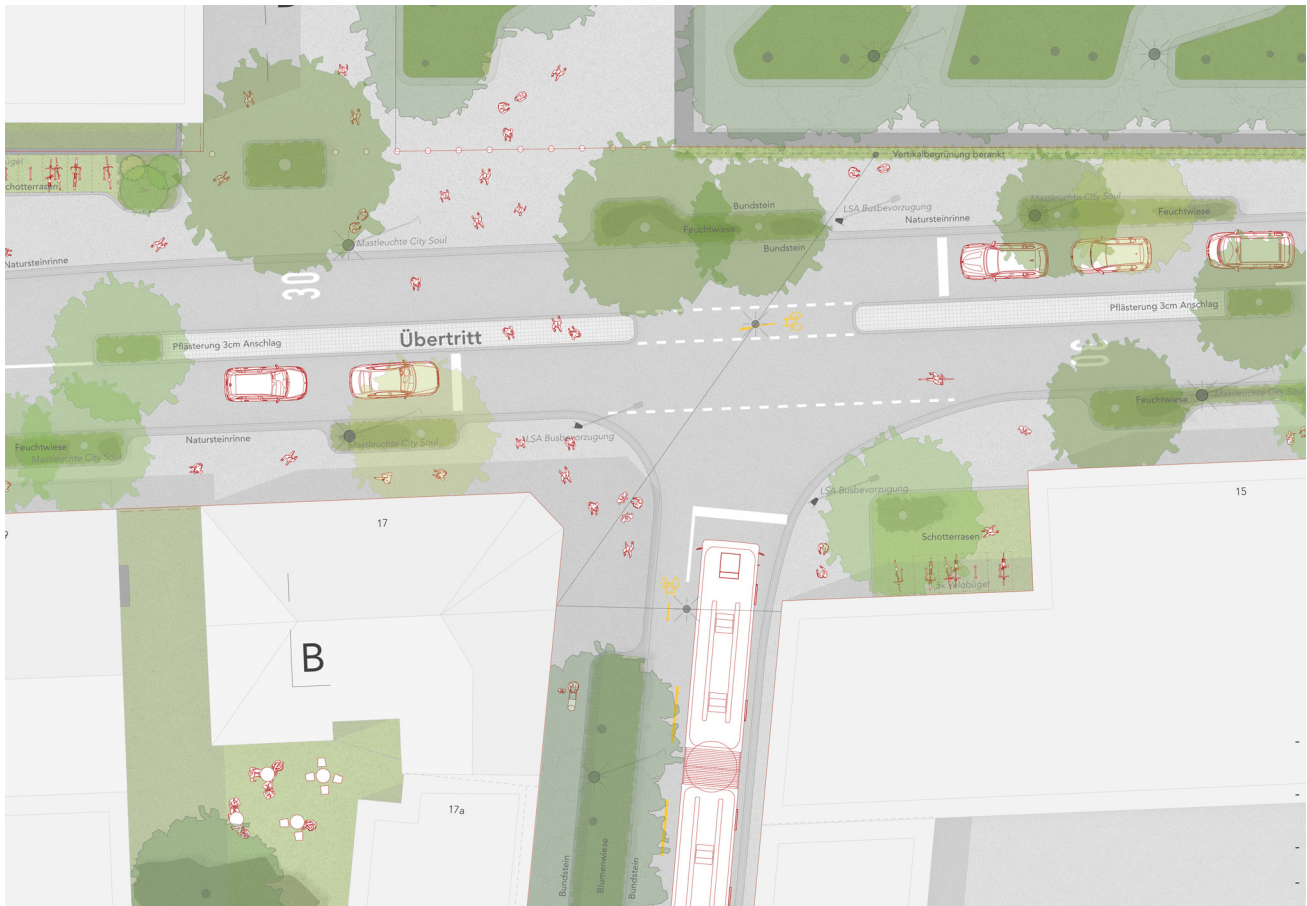
Verkehr

Der Vorschlag strebt eine durchgehende, einheitliche Lesart der Haselstrasse als städtischen Verkehrsraum für alle Verkehrsmittel an. Spürbare Elemente sind der leicht mändrierende Strassenraum, der zusammen mit den begleitenden Baumsetzungen und den ausgebildeten Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr den heute linearen und verkehrsorientierten Charakter im westlichen Abschnitt mindern soll. Trotz dieser Elemente vermag die Veloverkehrsführung im Mischverkehr angesichts der Verkehrsbelastung nicht zu überzeugen, zudem bleibt die Anlieferung der Liegenschaften südlich der Haselstrasse unklar.

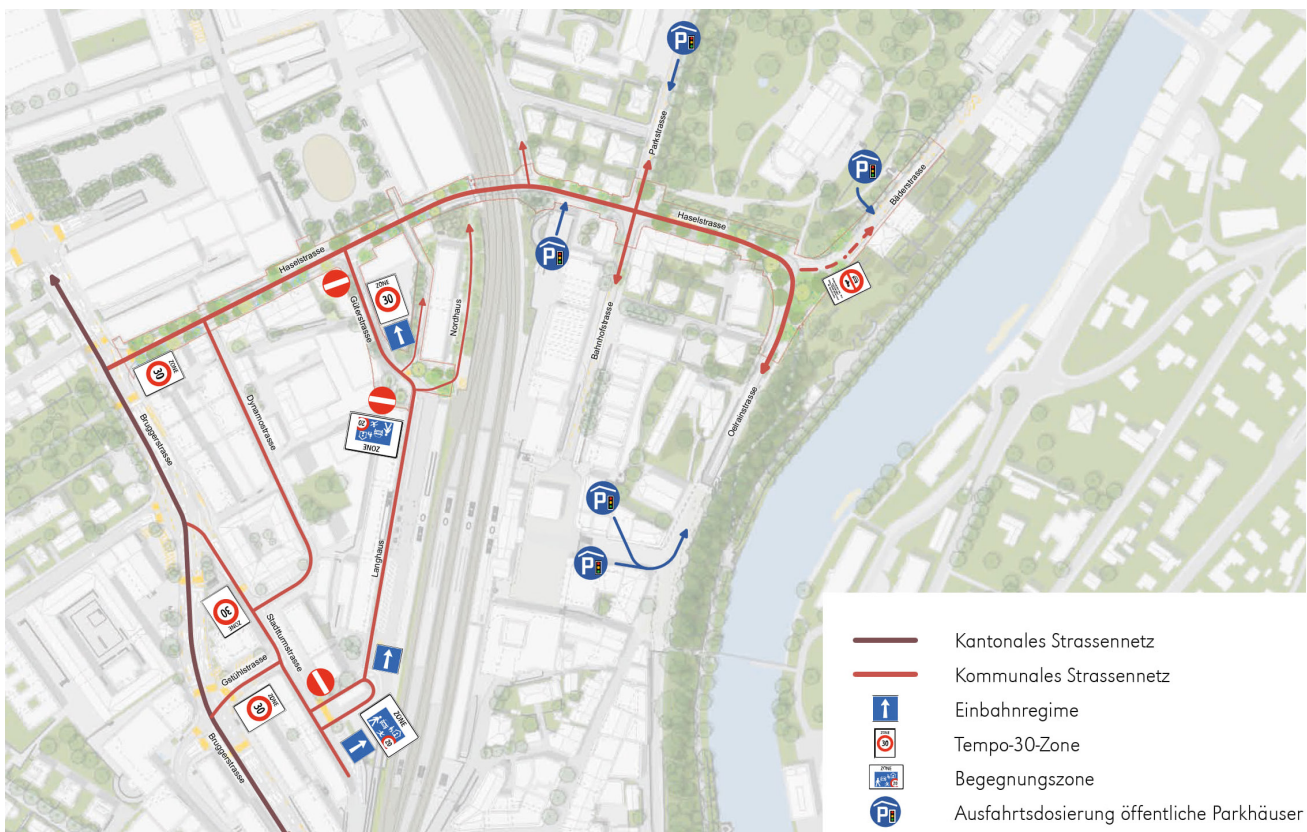
Die Lösung am Knoten Güterstrasse ist aus Sicht der Gesamtidee stringent, die Kombination aus Tempo-30-Regime, klar definiertem (aber untermässigem) Übertritt für den Fussverkehr und Busbevorzugung wirft aber Fragen auf. Die vorgesehene Paserelle als Hauptverbindung für den Fuss- und Veloverkehr vom Bahnhof zum Brown-Boveri-Platz entschärft die Strassenquerung und wird positiv beurteilt. Die Verlegung der Bushaltestelle Trafo stadteinwärts in die SBB-Unterführung überzeugt nicht nur aus funktionaler Sicht wegen kürzerer Umsteigebeziehungen zur Postautostation, sie wertet auch einen heute vernachlässigten städtischen Raum auf.

Im östlichen Bereich ist der vorgeschlagene Strassenraum konsistent mit dem Temporegime, die vorgeschlagene Veloverkehrsführung im Mischverkehr ist denkbar. Am Knoten Royal wird die Ausgestaltung als rein vortrittsgeordneter Knoten kritisch beurteilt, gerade im Hinblick auf die Schulwegsicherheit. Dieser Aspekt ist am heutigen Casino-Kreisel besser gelöst. Die vorgeschlagene Knotenform widerspiegelt zudem die Hierarchie der tatsächlichen Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen, verunklart jedoch die wichtige Verbindung Innenstadt–Bäderquartier. Für die Spurreduktion am Knoten Brugger-/Haselstrasse wird eine zweckmässige Etappierung aufgezeigt.

Das Team präsentiert einen stringenten gesamtverkehrlichen Vorschlag mit einigen überzeugenden Elementen, gleichzeitig bleiben bei wichtigen Aspekten zu viele Fragen offen.



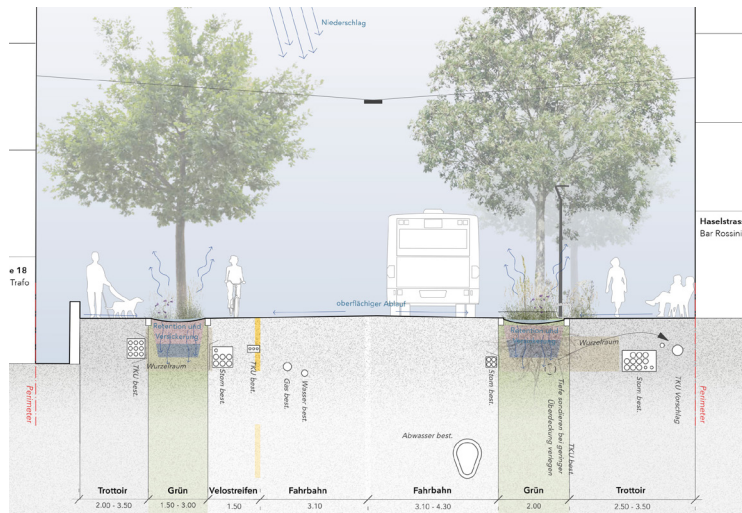
Gestaltungskonzept Knoten Güterstrasse, Abschnitt West



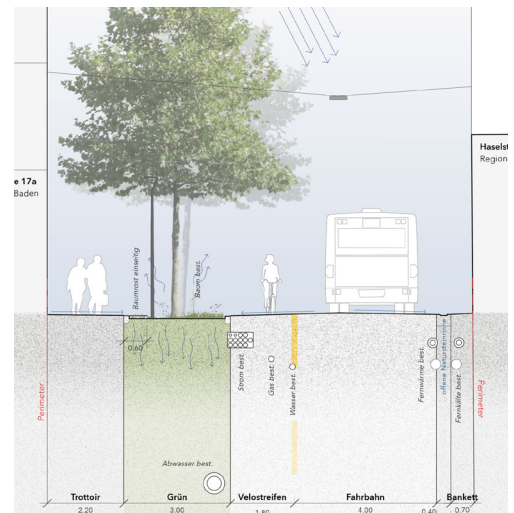
Verkehrskonzept

Strassenbau / Tiefbau

Insgesamt ist der Projektvorschlag technisch und raumplanerisch realisierbar, die Baukosten erscheinen plausibel. Die durchgehende Zone 30 ermöglicht grundsätzlich ein flächiges Queren der Strasse, fraglich bleibt jedoch deren Wirkung ohne zusätzliche gestalterische Elemente. Die Baumreihen stehen teilweise in Konflikt mit Werkleitungen und erfordern Umlegungen.



Schnitt Haselstrasse, Abschnitt West

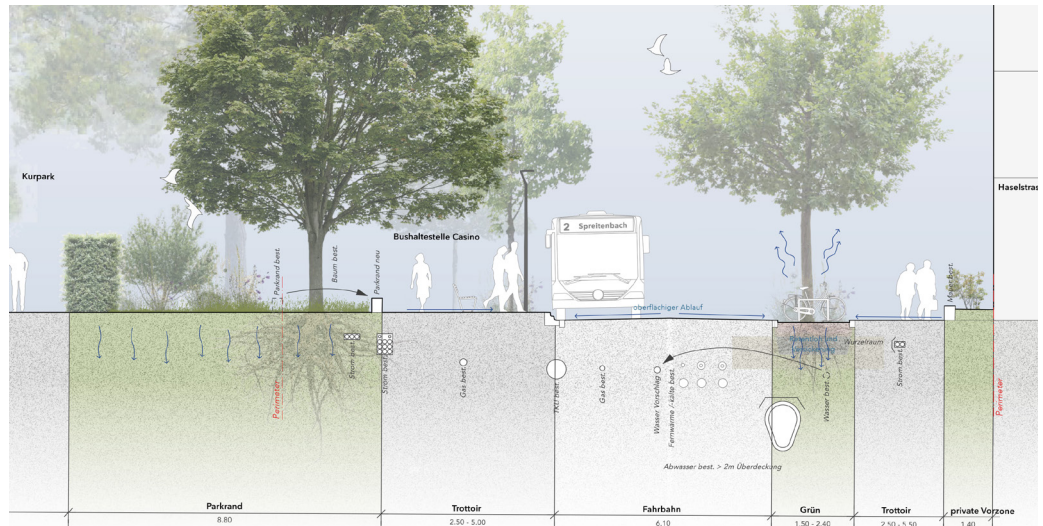


Schnitt Güterstrasse



Gestaltungskonzept Haselstrasse, Abschnitt Ost

Der Knoten Güterstrasse wirkt nicht vollständig gelöst; die schmale Querungshilfe mit zwei Bäumen erscheint schwierig und funktionell aufgesetzt. Die Durchfahrtsbreiten sind hier zu gering, auch für Ausnahmetransporte. Generell erscheinen die Dimensionen bei allen Knoten sehr knapp für die Schleppkurven linksabbiegender Busse. Die Bushaltestelle Trafo stadteinwärts unter der SBB-Brücke ist machbar. Der Knoten Royal mit Rechtsvortritt wirkt sich nachteilig auf den Busbetrieb aus. Die Querungshilfe beim Knoten ins Bäderquartier ist nicht verständlich gelöst.



Schnitt Haselstrasse, Abschnitt Ost entlang des Kurparks



Genehmigung

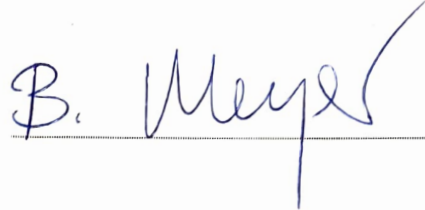
Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium im Juni 2026 genehmigt.

Sachmitglieder

Markus Schneider



Barbara Meyer



Karin Bächli



Fachmitglieder

Stephan Erne



Dominik Bueckers



Stefania Koller



Urs Mrose



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11