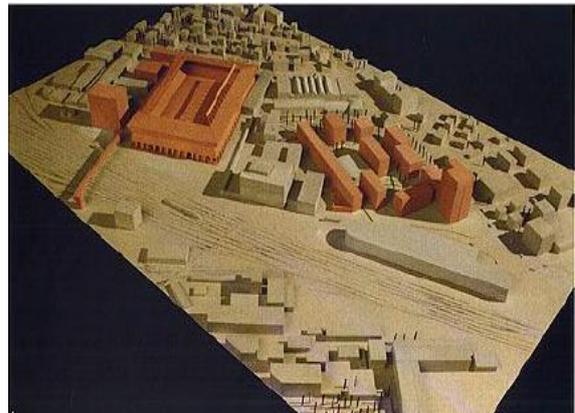




**Praxisbeispiel**  
**SONDERNUTZUNGSVORSCHRIFTEN**  
**FÜR SPORTSTADIEN MIT**  
**EINKAUFSNUTZUNG**



05.02.2013

## Übersicht



*Das Sportstadion als Identitätsstifter der Region Aarau. (Quelle: HRS Real Estate AG)*

Mit zweckmässigen Sondernutzungsvorschriften kann ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet werden, die Mobilität von stark verkehrserzeugenden Nutzungen stadtverträglich zu organisieren und abzuwickeln. Die im Areal Torfeld Süd der Stadt Aarau realisierte beispielhafte Regelung ist Gegenstand dieses Praxisbeispiels. Auf dem Areal mit einer Fläche von knapp 10 Hektaren werden 320 Wohnungen (bisher 15) gebaut und 1300 Arbeitsplätze (bisher 750) geschaffen. Zusätzlich sorgt ein Sportstadion für 10 000 Zuschauer/-innen mit Einkaufszentrumsflächen von rund 10 000 m<sup>2</sup> während Spitzenzeiten für ein hohes Verkehrsaufkommen. Mit einem Gestaltungsplan und den zugehörigen Sondernutzungsvorschriften sowie verschiedenen Erschliessungsprojekten werden für das Gebiet eine hohe städtebauliche Qualität sowie eine stadtverträgliche Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens angestrebt.

### **Beispiel Stadt Aarau**

Das knapp 10 Hektaren umfassende Gebiet Torfeld Süd in Aarau war neben dem ABB-Areal in Baden das bedeutendste Industriegebiet des Kantons Aargau. Es soll als Teil einer vernetzten Stadtstruktur funktional und stadträumlich ins Siedlungsmuster der Stadt Aarau und der angrenzenden Gemeinde Buchs eingebunden werden und einen spezifischen Beitrag zur Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Aarau und an die Identität und Lebensqualität der Region leisten.

Dank der innerstädtischen Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof und zu den Knotenpunkten des privaten und öffentlichen Verkehrs ist das Gebiet «Torfeld Süd» einerseits für Büro- und Gewerbestandorte, andererseits aber auch für die Realisierung von Wohnungen prädestiniert.

Heute befinden sich auf dem Areal Torfeld Süd rund 800 Parkplätze. Davon sind 320 in einer Tiefgarage und in einem Parkhaus untergebracht; der Rest ist ebenerdig angelegt, teilweise auf Flächen ohne spezielle Markierung. Mit den zukünftig vorgesehenen Nutzungen entstehen gut 1'500 Parkplätze. Der grösste Anteil des zukünftigen Verkehrsaufkommens wird in Bezug zu den rund 270 Parkplätzen für Kunden stehen.

## Beschrieb



*Im ehemaligen Industriearreal entstehen modernes Wohnen und attraktive Arbeitsplätze. (Quelle: Mobimo)*

## Hintergrund

Projekte mit hohem Verkehrsaufkommen im städtischen Raum haben es schwer. Eine erste Planung mit Stadion und Einkaufszentrum scheiterte 2005 an seiner Grösse. Es hat sich gezeigt, dass die Bevölkerung von Aarau mehr Grünräume, Rücksichtnahme auf die angrenzenden Quartiere und vor allem auch zusätzlichen Wohnraum wollte. 2007 wurde die Gebietsentwicklung im Torfeld Süd neu aufgegleist und der Standort des Stadions nochmals analysiert. Das Beschwerdeverfahren gegen die geänderte Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und den Gestaltungsplan mit Sondernutzungsvorschriften auf dem ehemaligen Industriearreal dauerte von 2009 bis 2012. Die Genehmigung des Regierungsrats erfolgte allerdings bereits im Mai 2011, so dass der erste Bau (Polygon für die Firma Rockwell Automation) bereits erstellt und im Herbst 2012 bezogen werden konnte.

Die Baueingabe für das Stadion folgte gestützt auf den Gestaltungsplan im Herbst 2012. Die Baubewilligung ist ab Frühling 2013 und die Fertigstellung der FC-Aarau-Arena im Jahr 2015 /16 zu erwarten. Mit dem

Gestaltungsplan Torfeld Süd und den Sondernutzungsvorschriften sind die Grundstruktur der Bebauung, der Erschliessung und der Freiräume festgelegt und die notwendige Koordination gesichert. Der Gestaltungsplan legt auch die Verkehrserschliessung und Parkierung fest. Mit den Sondernutzungsvorschriften stellt die Stadt Aarau die frühzeitige Integration von Massnahmen des Mobilitätsmanagements in den Planungsprozess sicher und leistet einen wichtigen Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung des durch die zukünftigen Nutzungen erzeugten Verkehrs.

Zu den wichtigsten Planungsgrundlagen für die Gebietsentwicklung Torfeld Süd gehören zusätzlich der Verkehrsrichtplan der Stadt von 2005, der Umweltverträglichkeitsbericht zum Gestaltungsplan Torfeld Süd und der neue Paragraph 30<sup>ter</sup> in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) mit dem Planungsbericht.

## **Angebot**

Die Mobilität wird in den Sondernutzungsvorschriften mit den folgenden Vorschriften und Massnahmen geregelt:

### Ziele

- Im Bereich Mobilität sind eine optimierte Anbindung des Stadions und des Einkaufszentrums an den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr sowie die Schaffung von Voraussetzungen für einen benutzerfreundlichen Fussgänger- und Veloverkehr als Ziele festgehalten.

### Erschliessung Individualverkehr

- Die Überbauung gemäss Gestaltungsplan bedingt zur genügenden Basiserschliessung durch den Individualverkehr die Realisierung der „Verbindungsspanne Buchs Nord“. Diese wird durch Buchs, die Stadt Aarau und den Kanton finanziert.
- Der gesamte Perimeter darf für Motorfahrzeuge nur innerhalb der Ein- und Ausfahrtsbereiche erschlossen werden. Aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen werden die Ein- und Ausfahrten in die öffentlichen Strassen beschränkt. Ein grösserer Teil des Areals wird MIV-frei. Der Gestaltungsplan schreibt zwei bauliche Durchfahrtssperren zum Verhindern von Durchgangsverkehr vor.
- Die Erschliessungen „Notzufahrt zum Stadion“ und zum bestehenden Parkhaus bleiben zulässig.

### Erschliessung öffentlicher Verkehr

- Eine neue WSB-Haltestelle „Torfeld“ muss spätestens mit der Inbetriebnahme des Einkaufszentrums und/oder der verkehrsintensiven Sport- und Freizeitnutzungen in Betrieb genommen werden.
- Ab Inbetriebnahme des Einkaufszentrums muss während dessen Öffnungszeiten mindestens eine Bushaltestelle im Bereich der Buchserstrasse mit einem Takt von deutlich unter 10 Minuten bedient werden.

- Soweit Überbauungen die Erschliessungsprojekte „Verbindungsspanne Buchs Nord“ und „WSB-Haltestelle Torfeld“ bedingen, diese jedoch noch nicht realisierungsreif sind, können je nach Bedarf, Übergangsmassnahmen zur genügenden Basiserschliessung durch den Motorfahrzeug- und den Busverkehr angeordnet werden. So z.B. Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs und ein Ausbau des Busverkehrs, insbesondere Bus-Shuttle zwischen Bahnhof Aarau und WSB-Haltestelle Buchs durch die Industriestrasse im 10-Minuten-Takt. Diese Übergangsmassnahmen müssten durch die verursachenden Bauherrschaften finanziert werden.

#### Fussgänger- und Veloerschliessung

- Die perimeter-externe Fussgänger- und Veloerschliessung muss durch eine Fussgänger- und Velopasserelle ins Torfeld Nord sowie eine Fussgänger- und Velounterführung Bahnhof Ost/Gais optimiert werden.
- Innerhalb des Perimeters werden die Hauptwege für den Fuss- und Veloverkehr in definierter Lage und Breite ausgeschieden.

#### Parkierung Personenwagen/Verkehrsregelung

- Der Grenz- und reduzierte Bedarf sowie das Angebot an Parkplätzen richten sich nach den kantonalen und kommunalen Vorschriften und Richtlinien.
- Die Parkplätze für Kundinnen, Kunden, Besucherinnen und Besucher des Einkaufszentrums und der verkehrsintensiven Sport- und Freizeitnutzungen sind mit lenkungswirksamen Gebühren ohne Karenzfrist, d. h. ab der 1. Minute zu bewirtschaften.
- Die Parkplätze für Beschäftigte aller Nutzungen sind zu marktgängigen Preisen zu vermieten. Zudem sind die Beschäftigten hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens zu beraten (Mobilitätsmanagement).
- Der Stadtrat kann die Bewirtschaftungspflicht bei Bedarf auf Parkplätze weiterer Nutzungen – auch nach deren Bewilligung – ausdehnen.
- Der Stadtrat überprüft die Gebühren periodisch auf ihre Lenkungswirksamkeit hin und verfügt deren Erhöhung spätestens, wenn das dem Umweltverträglichkeitsbericht zugrundeliegende Verkehrsaufkommen (7'700 jahresdurchschnittliche Fahrten täglich) überschritten wird; der Stadtrat veranlasst dazu periodische Zählungen; für die Ein- und Ausfahrten grösserer Parkierungsanlagen kann er das Anbringen von Zähleinrichtungen auf Kosten der Bauherrschaft anordnen.
- Bewirtschaftung und Betrieb der Parkplätze des Einkaufszentrums sowie des Stadions sind so einzurichten, dass im Fall der Überlastung des übergeordneten Verkehrsnetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann (Lichtsignalanlagen, temporäre Tarifaufstufungen). Der Stadtrat verfügt im Einvernehmen mit dem Kanton die Einführung und Änderung der Dosierung nach Bedarf.
- Die Betreiberschaft des Einkaufszentrums hat einen für die Kundinnen und Kunden attraktiven und kostengünstigen Hauslieferdienst zu unterhalten.

- Für die Parkierung von Besucherinnen und Besucher des Stadions können innerhalb des Perimeters maximal 100 Parkplätze zusätzlich für besondere Bedürfnisse des Stadionbetriebs erstellt werden. Sie dürfen jedoch nicht für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Ausserhalb des Perimeters sind die übrigen Parkplätze als Zweitnutzung anderer Parkieranlagen oder als temporäre Nutzung geeigneter Flächen verbindlich zu sichern. Liegen diese Anlagen ausserhalb nützlicher Distanz, sind sie mit einem Shuttle-Dienst zu bedienen.

- Mit dem Baugesuch ist ein in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden ausgearbeitetes Konzept vorzulegen, welches die weiträumige Einweisung der motorisierten Stadionbesucher zu den Parkplätzen sicherstellt.

### Veloabstellanlagen

- In der Nähe der Eingänge der Bauten sind ungedeckte und ein angemessener Anteil gedeckter Veloabstellplätze mindestens in vorschriftsgemässer Anzahl zu erstellen.

### **Erfahrungen**

Der Stadt Aarau ist es gelungen, mit den umschriebenen Sondernutzungsvorschriften einen wichtigen Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung des durch die zukünftigen Nutzungen erzeugten Verkehrs zu leisten. Werden die letzten verfahrensmässigen Hürden genommen, bilden die gesetzten Rahmenbedingungen auch wertvolle Leitplanken für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Sie sichern insbesondere auch Übergangsmassnahmen, falls sich die geplanten grösseren Infrastrukturprojekte für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr aus technischen, rechtlichen oder finanziellen Gründen verzögern.

Die vorgesehenen Verkehrszählungen bei grösseren Parkieranlagen und der definierte Schwellenwert für das Verkehrsaufkommen bilden wichtige Elemente der Wirkungskontrolle und tragen durch ihre konkrete Ausformulierung zur Rechtssicherheit für Bauherrschaften und Stadt bei. Wird z. B. der Schwellenwert überschritten, kann der Stadtrat bei der Parkplatzbewirtschaftung die Gebühren erhöhen oder andere Massnahmen verfügen.

Die Bauherrschaft hat die Erarbeitung der Vorschriften kritisch und konstruktiv begleitet. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass der Widerstand der durch die verkehrsintensiven Nutzungen betroffenen Bevölkerung trotz der definierten Vorschriften bestehen bleiben kann. So sind gegen das geplante Stadion drei Einsprachen eingegangen.

## Profil

### Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- ✓ Güterverkehr

### Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

### Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
- ✓ Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- ✓ Fahrzeuge und Ausrüstung

### Geeignete Gemeindegrösse

- < 5'000 EinwohnerInnen
- 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

### Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- Ländliche Gemeinde
- Touristische Gemeinde

### Realisierungszeit

- 6 Monate
- 1 Jahr
- 2 Jahre
- ✓ 5 Jahre

### Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

### Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 20'000.--)

### Bemerkungen

Die Beurteilung umfasst das Erarbeiten der SNV, deren Umsetzung und den Kontrollprozess nach dem endgültigen Etablieren in der komplexen Situation des Torfeld Süd.

## **Wirkung**

### **Umwelt und Energie**

Mit dem durch die Gestaltungsplanvorschriften angestrebten hohen Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird die Umweltbelastung minimiert. Durch das reduzierte Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr wird Energie gespart und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert. In den MIV-frei definierten Räumen entsteht weniger Lärm. Generell wird mit der Aufwertung des öffentlichen, städtischen Raums ein Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität in der Stadt geleistet.

### **Gesellschaft**

Sich zu Fuss oder mit dem Velo bewegen wird durch die entsprechenden Massnahmen gefördert. Dies wirkt sich positiv auf die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung aus.

### **Wirtschaft**

Die optimierte Verkehrserschliessung, v. a. mit dem öffentlichen Verkehr, und die festgesetzten Rahmenbedingungen schaffen die Voraussetzungen, dass auch im städtischen Raum noch stark verkehrserzeugende Nutzungen und eine grössere Anzahl neuer Arbeitsplätze möglich sind. Durch die dadurch entstehende Aufwertung des Standorts mit seinen Nutzungen wird die Attraktivität gefördert. Lokale Unternehmen und Grundeigentümer profitieren vom Imagegewinn.

## Werkzeugkasten

### Vorgehen

Nachstehend sind die wichtigsten Elemente zusammengestellt, die aus Sicht der Verfasser in Sondernutzungsvorschriften (SNV) geregelt werden sollten.

### Zweckartikel

Der Zweckartikel regelt den übergeordneten Rahmen der SNV. Er soll auch das Thema Mobilität aufgreifen und insbesondere folgende Elemente aufweisen:

- Diskutieren von Massnahmen, um den Modalsplit zugunsten einer höchstmöglichen Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs zu beeinflussen
- Abstimmen des induzierten Verkehrs auf die Kapazitätsreserven des Strassenverkehrs
- Minimieren des Verkehrsaufkommens im MIV bei Bedarf

### Erschliessung

SNV und Sondernutzungsplan definieren Minimalanforderungen zum Erschliessen durch die einzelnen Verkehrsmittel. Zudem können Darlegungen aus der Nutzungsplanung konkretisiert werden.

### Parkierungsanlagen MIV – Anzahl und Ausrüstung Parkfelder

Die Anzahl bereitgestellter Parkfelder für den Individualverkehr ist eine wesentliche Steuerungsgrösse für das Verkehrsaufkommen eines Gebiets. Sie wird daher in den SNV im Sinne von Leitplanken wie folgt geregelt:

- Aufgezeigt wird (ohne eine absolute Zahl zu nennen), dass die gemäss VSS-Norm 640 281 im Bereich des Maximums hergeleitete Anzahl Parkfelder bei genau bekannter oder definierter Nutzung als Obergrenze zu betrachten ist.
- Eine absolute Anzahl Parkfelder (im Rahmen der durch die VSS-Norm 640 281 zugelassenen Spielräume) wird als Obergrenze festgelegt, wenn eine hohe Steuerungswirkung der Anzahl Parkfelder notwendig ist (v. a. aufgrund von Kapazitätsengpässen).
- Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können die in der VSS-Norm gegebenen Spielräume in Richtung eines Minimums bei der Anzahl Parkfelder gelenkt werden.

Bei grösseren Parkierungsanlagen kann es zweckmässig sein, eine Dosierung einzurichten oder sich einem übergeordneten Parkleitsystem (PLS) anzuschliessen. In diesem Fall soll die Bauherrschaft bereits in den SNV

verpflichtet werden, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Es soll empfohlen werden, die Voraussetzungen zum Installieren von Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu schaffen.

#### Parkierungsanlagen MIV – Bewirtschaftung

Eine Parkraumbewirtschaftung ab der 1. Minute ist in den SNV explizit zu fordern. Je nach Gemeinde sind dazu weitere Voraussetzungen notwendig, im Kanton Aargau z. B. das Schaffen entsprechender Voraussetzungen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

#### Abstellplätze Velo

Um die Anzahl Abstellplätze und deren Ausstattung festzulegen, soll auf die aktuelle Norm SN 640 065 verwiesen werden. Formulierungen wie "ausreichende Anzahl" sind in den SNV aufgrund des zu hohen Interpretationsspielraums zu vermeiden. Es soll empfohlen werden, Voraussetzungen für die Installation von Auflademöglichkeiten für Elektrozweiräder zu schaffen.

#### Mobilitätskonzept

Bei grösseren Unternehmenseinheiten (z. B. ab einer bestimmten Mitarbeitendenzahl) oder bei speziellen Nutzungen (z. B. bei grösseren Gebäudeeinheiten ab 2'000 m<sup>2</sup> GF) kann die Bauherrschaft über die SNV verpflichtet werden, ein Mobilitätskonzept mit unternehmensspezifischen Massnahmen festzulegen, zu erarbeiten und zu betreiben. Es sollten folgende Punkte thematisiert werden:

- Ziele
- Projektbeschrieb mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung Anzahl Parkfelder und Veloabstellplätze, öV- und Langsamverkehrs-Anbindung)
- monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohnende)
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Ökobonus)
- Informationen und Anreize zum Benützen des Langsamverkehrs
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot
- Monitoring
- Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden; Zuständigkeiten

Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.

#### Monitoring

Bei grösseren Anlagen, speziellen Nutzungen sowie bei knappen Kapazitäten soll ein Monitoring bzw. eine Wirkungskontrolle verlangt werden. Dieses regelt:

- die einzuhaltenden Schwellenwerte der Verkehrserzeugung (z. B. gestützt auf den Kapazitätsnachweis)
- die zu erhebenden Daten und die Dauer der Erhebung

- die Zuständigkeiten und Kostenträger für die Datenerhebung
- die Periodizität und Art der Berichterstattung
- die bei regelmässigem Überschreiten vorgesehenen Massnahmen
- die für die Massnahmenanforderung und Umsetzung zuständigen Instanzen.

#### Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden; Zuständigkeiten

Der zuständigen Behörde wird bei regelmässiger Überschreitung des Schwellenwertes die Möglichkeit eingeräumt, weitergehende Massnahmen zu verlangen. Diese können auch explizit definiert und z.B. wie folgt festgelegt sein:

- Anreize zum Benutzen des öV erhöhen
- Betriebsbeitrag an öV-Erschliessung
- Parkierungs-Gebühr für Mitarbeitende erhöhen
- Parkierungs-Gebühr mit Lenkungswirkung für Besuchs-Parkplätze erhöhen
- Dosierung einführen

Mit dem Festlegen des Monitorings ist zwischen der zuständigen Behörde und der Bauherrschaft gegenseitig Sicherheit geschaffen, um Massnahmen nur in definierten Fällen und ggf. in definiertem Umfang umzusetzen. Gleichzeitig ist dauerhaft sichergestellt, dass die im Rahmen der Planung gesetzten Rahmenbedingungen (z. B. Kapazitätssicherung) eingehalten sind.

#### **Finanzierung**

Das Stadion Torfeld Süd wird privat finanziert. Im Jahr 2007 haben die Stimmberechtigten dem Verpflichtungskredit von CHF 1.6 Mio. brutto, abzüglich Beiträge Dritter von CHF 600'000, für die Planung des Torfeld Süd zugestimmt. Zudem werden durch das Projekt Investitionsausgaben der öffentlichen Hand (Stadt Aarau, Ortsbürgergemeinde, Kanton) in der Grössenordnung von 60 Mio. Franken ausgelöst.

#### **Marketing**

Das Projekt Torfeld Süd wird zu einem unverwechselbaren Teil von Aarau und leistet damit einen spezifischen Beitrag an die Identität der Stadt.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Website der Stadt Aarau: [www.aarau.ch](http://www.aarau.ch)
- Website zum neuen Stadtviertel: [www.torfeldsued.ch](http://www.torfeldsued.ch)
- Beratungsangebot für Gemeinden in Kanton Aargau: [www.aargaumobil.ch/gemeinden/beratung/](http://www.aargaumobil.ch/gemeinden/beratung/)

Weitere Downloads:

- Planungsbericht:  
[www.aarau.ch/documents/Planungsbericht.pdf](http://www.aarau.ch/documents/Planungsbericht.pdf)
- Verkehrstechnisches Gutachten:  
[www.aarau.ch/documents/TFS\\_GP\\_Verkehrstechnisches\\_Gutachten.pdf](http://www.aarau.ch/documents/TFS_GP_Verkehrstechnisches_Gutachten.pdf)
- Gestaltungsplan:  
[www.aarau.ch/documents/2011\\_05\\_11\\_TFS\\_GP\\_SNV\\_genehmigt\\_unterzeichnet.pdf](http://www.aarau.ch/documents/2011_05_11_TFS_GP_SNV_genehmigt_unterzeichnet.pdf)

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
Entfelderstrasse 22  
CH-5001 Aarau  
Tel: +41 (0)62 835 33 49  
[karin.wasem@ag.ch](mailto:karin.wasem@ag.ch)

aargaumobil  
Die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau  
Postfach 2135  
CH-5001 Aarau  
Tel: +41 (0)62 508 20 24  
[info@aargaumobil.ch](mailto:info@aargaumobil.ch)

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html)

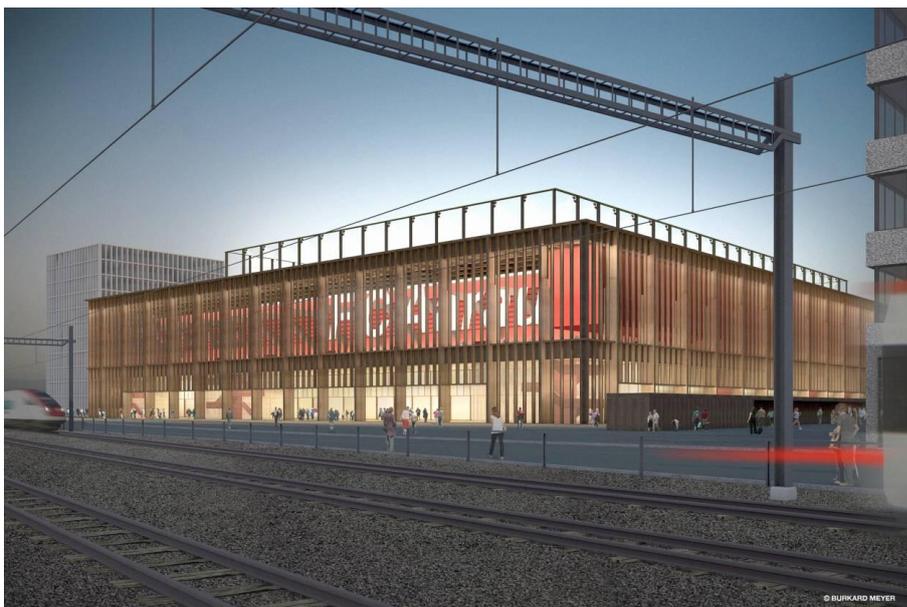
Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Planungsbüro Jud  
Gladbachstrasse 33  
CH-8006 Zürich  
Tel: +41 (0)44 262 11 44  
[info@jud-ag.ch](mailto:info@jud-ag.ch)

## Bildergalerie



*Stadion, modernes Wohnen und attraktive Arbeitsplätze im Torfeld Süd (Quelle: HRS Real Estate AG).*



*Stadion mit Einkaufsnutzung (Quelle: HRS Real Estate AG).*



*Visualisierung Einkaufsnutzung (Quelle: HRS Real Estate AG).*



*Im ehemaligen Industrieareal entstehen modernes Wohnen und attraktive Arbeitsplätze. (Quelle: Mobimo)*