

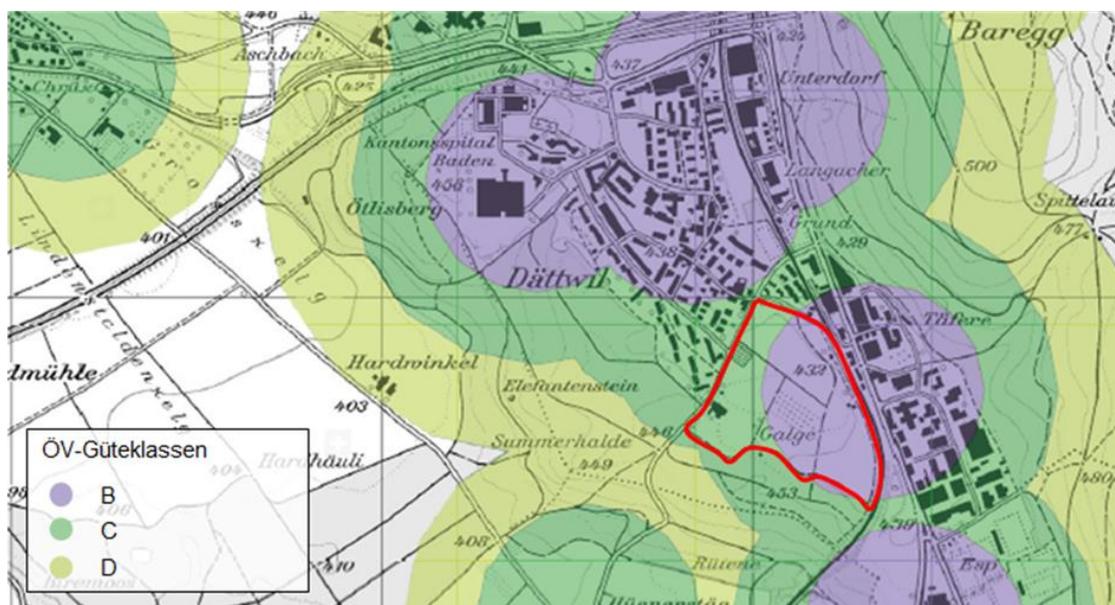


**Praxisbeispiel**  
**MOBILITÄTSMANAGEMENT**  
**IN PLANUNGSPROZESSEN**  
**VON WOHNBAUTEN**



01.04.2014

## Übersicht



*Gute Voraussetzungen: Erschliessung Areal Galgenbuck mit öffentlichen Verkehrsmitteln  
(Quelle: Planungsbüro Jud auf WebGIS-Basis des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE)*

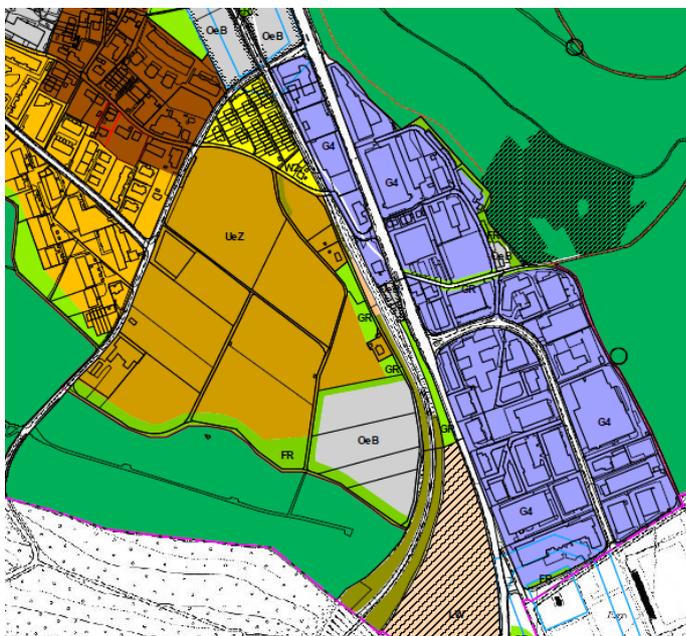
Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements sollen Anreize und Vorschriften geschaffen werden, damit die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner einer Wohnsiedlung vermehrt die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Fuss- und Veloverkehrs nutzen. Doch wie kann Mobilitätsmanagement im Planungsprozess von Wohnbauten in den Planungsinstrumenten verankert werden? Das Beispiel des Areals Galgenbuck in Baden zeigt einen möglichen Weg, wie diese Verankerung vom Beginn der Planung bis zur Festlegung von Rahmenbedingungen in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) umgesetzt werden kann.

### Beispiel Stadt Baden

Mit 15.6 ha ist das Areal Galgenbuck in Baden-Dättwil die letzte grosse, zusammenhängende und nicht überbaute Siedlungsreserve der Stadt Baden. Das Gebiet liegt rund 4 km oder zwölf Busminuten südlich vom Zentrum Baden. Es handelt sich bei Dättwil um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt. Um das Gebiet entwickeln zu können, war eine Anpassung des Richtplans nötig. Die ebenfalls nötige Anpassung der kommunalen BNO läuft momentan. Der Anteil der Wohnnutzung ist auf mindestens 85 % der anrechenbaren Geschossfläche von 100'000 m<sup>2</sup> festgelegt. Es wird mit bis zu 1'800 Einwohnerinnen und Einwohnern im Galgenbuck gerechnet.

Gestützt auf ein Leitbild, das aus einem 2008 durchgeführten Studienauftrag resultierte, hat die Stadt Baden 2011 einen Entwicklungsrichtplan (ERP) für das Areal Galgenbuck erlassen. Der behördenverbindliche ERP zeigt die gewünschte räumliche Entwicklung und enthält Konzepte zu verschiedenen Sachbereichen wie Siedlung, Verkehr, Freiraumgestaltung, etc. des Areals. Der ERP bildete dementsprechend auch eine wichtige Grundlage für die laufende Teilrevision der Nutzungsplanung und den Gestaltungsplan Galgenbuck, welche die Vorschriften bezüglich Mobilität grundeigentümergebunden festlegen soll.

## Beschrieb



*Galgenbuck in Baden Dättwil – Ausschnitt aus dem Zonenplan (Quelle: Stadt Baden)*

## Hintergrund

Die Planung des Areals Galgenbuck ist ein Pilotprojekt für nachhaltige Stadtentwicklung in Baden. Um das Gebiet nachhaltig entwickeln zu können ist unter anderem dem Mobilitätsbedürfnis der zukünftigen Bewohnerschaft besondere Beachtung zu schenken. Die durch ein Areal ausgelöste Mobilität manifestiert sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Um eine Effizienzsteigerung im Bereich Mobilität für Areale mit Wohnnutzung zu erreichen, gelten zwei Grundsätze: Einerseits muss das Verkehrsaufkommen minimiert, und andererseits die Verkehrsmittelwahl in Richtung einer vermehrten Nutzung des öV und des Velo- und Fussverkehrs gelenkt werden. Dies ist nicht nur hinsichtlich der Nachhaltigkeit von Interesse, sondern auch im Hinblick auf die bestehenden Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes im Umfeld eines Areals. Insbesondere bei der Mellingerstrasse wird die Kapazitätsgrenze bereits heute in den Spitzenstunden erreicht. Um die Verkehrsmittelwahl in die gewünschte Richtung zu lenken, sind eine gute Erschliessungsqualität des öV, ein qualitativ hochwertiges Angebot an Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr sowie standortbezogene Massnahmen des Mobilitätsmanagements notwendig.

## Angebot

Der 2008 durchgeführte Studienauftrag führte zu einem für das Mobilitätsmanagement relevanten Grundsatz der Entwicklung im Galgenbuck. Mit dem Ziel das neue Quartier mit reduziertem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entwickeln, sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft vermehrt auf die öffentlichen Verkehrsmittel bzw. den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die ausformulierten Aspekte wurden in den ERP übernommen und darin weiter konkretisiert. Aus dem ERP lassen sich die folgenden, für das Mobilitätsmanagement bedeutenden, Elemente und Inhalte ableiten:

### Allgemein:

Die Erschliessung des Galgenbucks soll von zwei Seiten her erfolgen. Einerseits über die Sommerhalden- und andererseits über die Mellingerstrasse. Für den MIV soll dabei keine Durchfahrtsmöglichkeit zwischen den beiden Erschliessungspunkten bestehen um Durchgangsverkehr zu vermeiden. Die Wege des täglichen Bedarfs sollen möglichst mit umweltschonenden Verkehrsmitteln bewältigt werden. Zu diesen Wegen gehören Verbindungen innerhalb des Quartiers, in den Ortsteil Dättwil bzw. ins Arbeitsquartier Langacker/Esp, in die Stadt bzw. zum Bahnhof Baden sowie zur regionalen Bahnhaltestelle Mellingen-Heitersberg.

### Öffentlicher Verkehr:

Der Grossteil des Areals Galgenbuck liegt heute in der öV-Güteklasse B (VSS-SN 640 290). In Zukunft soll das ganze Gebiet mindestens die Güteklasse B aufweisen. Der Galgenbuck ist heute durch zwei Buslinien direkt erschlossen. Bei der Haltestelle Dättwil Täferen halten zudem sechs Buslinien. Das grösste Potenzial zur Verbesserung der Erschliessung steckt in Buslösungen. So sind eine zusätzliche Busspur auf der Mellingerstrasse, neue Bushaltestellen und eine neue Hauptbuslinie Rütihof – Galgenbuck – Baden Zentrum vorgesehen.

### Fuss- und Veloverkehr:

Für den Veloverkehr ist das Potenzial gross, da bereits ein sehr gutes Radwegnetz mit Anschlüssen ans übergeordnete Netz besteht und es keine grösseren Steigungen zu den wichtigsten Zielen des täglichen Bedarfs gibt. Das Fusswegnetz soll feinmaschig und möglichst direkt zu den wichtigsten Zielen (z.B. Bushaltestellen, Naherholungsgebiete) geführt werden.

### Motorisierter Individualverkehr:

Die Erschliessung des Areals für den MIV ist sehr gut. So liegt der nächste Anschluss ans Nationalstrassennetz nur gut 1 km vom Areal entfernt. Um das Ziel einer autoreduzierten Siedlung zu erreichen und da bereits im

heutigen Zustand der Knoten Sommerhaldenstrasse/Mellingerstrasse zu Spitzenverkehrszeiten überlastet ist, muss das Wachstum des MIV möglichst klein gehalten werden. Eine der zentralen Festlegungen im ERP ist, dass der Zeitbedarf für die Fusswegverbindung bis zur öV-Haltestelle nicht höher sein soll als die Fusswegverbindung zum eigenen Autoparkplatz. Die Attraktivität der übrigen Verkehrsmittel (öV, Fuss, Velo) muss diesbezüglich gesteigert werden.

#### Parkierung:

Der Parkplatzbedarf wird grundsätzlich anhand der geltenden VSS-Norm (VSS-SN 640 281) berechnet. Gestützt auf die darin unter C, Kapitel 9.4, enthaltene Möglichkeit der Berücksichtigung spezieller örtlicher Verhältnisse wird im ERP festgehalten, dass der nach VSS berechnete Wert für die Wohnnutzung um den Reduktionsfaktor 0.7 auf 70% des Normbedarfes abgemindert wird (autoreduziertes Wohnen). Die Parkplätze werden zudem in Sammelgaragen (ohne direkten Hauszugang) erstellt.

#### Mobilitätskonzept:

Für die Sicherstellung der Arealerschliessung und zur Förderung der nachhaltigen Mobilität wird im ERP ein Mobilitätskonzept gefordert. Dieses enthält unterschiedliche Massnahmen wie für Mieter vergünstigte öV-Tickets, vergünstigte Mobility-Mitgliedschaften, Gutscheine für Veloreparaturen und CarSharing-Standorte.

Mit der geplanten Verankerung der konkreten Forderungen des ERP in der BNO der Stadt Baden können die Vorschriften grundeigentümergebunden festgelegt werden. Über die im ERP verankerte Gestaltungsplanpflicht wird sichergestellt, dass auch in den nächsten Planungsschritten die Massnahmen des Mobilitätsmanagements vertieft behandelt werden. Durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Baden und den Eigentümern im Planungssperimeter anerkennen die Landeigentümer die Ziele und Vorgaben des ERP, unter anderem die städtebauliche Grundstruktur, die Parkplatzreduktion, Gestaltungsplanpflicht, etc.

## Erfahrungen

Es hat sich gezeigt, dass trotz einer frühzeitigen Einbindung des Mobilitätsmanagements die Sicherung der Massnahmen zur Erreichung des Ziels einer autoreduzierten Siedlung viel Aufmerksamkeit erfordert. So ist bei jedem Planungsschritt sicherzustellen, dass die vorgesehenen Massnahmen im Sinne des anvisierten Ziels in jedem Instrument stufengerecht verankert und konkretisiert werden.

In Bezug auf die gegenüber der Regelbauweise reduzierte Anzahl realisierbarer Parkfelder ist festzuhalten, dass sich eine Reduktion bei Mietwohnungen leichter umsetzen lässt als bei Wohneigentum, da die Parkfelder bei der Bestimmung des Wiederverkaufswerts eine wichtige Rolle spielen. Der Wiederverkaufswert und die Attraktivität einer Wohnung mit dazugehörigem Parkfeld sind zum heutigen Zeitpunkt deutlich höher als wenn kein Parkfeld zur Wohnung gehört.

Für die Entwicklung eines Areals ist es wichtig, den Investoren und Bauherren nicht nur Vorgaben in Sachen Verkehr und Mobilität zu machen, sondern auch Planungssicherheit zu bieten, insbesondere bezüglich der zukünftigen ÖV-Erschliessung.

## 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 Investitionskosten umfassen das Mobilitätskonzept und den Aufbau der vorgesehenen Massnahmen. Durch die Berücksichtigung von Mobilitätsmanagement im Planungsprozess entstehen keine wesentlichen Mehrkosten. Die Betriebskosten berücksichtigen die Umsetzung, den Betrieb und den Unterhalt der im Mobilitätskonzept vorgesehen Massnahmen.

## Wirkung

### Umwelt und Energie

Durch die verschiedenen Massnahmen der Infrastrukturplanung und des Mobilitätsmanagements wird darauf hingewirkt, dass Fahrten vermehrt mit umweltverträglicheren Verkehrsmitteln abgewickelt werden (Parkplatz-Reduktion, Veloförderung), was den Ausstoss an CO<sub>2</sub> und den Energieverbrauch verringert. Da eine gegenüber der Regelbauweise reduzierte Anzahl Parkplätze für den MIV realisiert werden soll, wird auch graue Energie eingespart und der Bodenverbrauch reduziert. Ausserdem sollen beim Betrieb erneuerbare Energien bzw. lokale Energiequellen zum Einsatz kommen, was positiv zu bewerten ist.

### Gesellschaft

Da die Durchfahrt durch das Quartier für den MIV nicht möglich ist, kann einerseits die Wohnqualität bezüglich Strassenlärm und andererseits die Sicherheit auf den Plätzen und Wegen innerhalb des Quartiers als gut beurteilt werden. Ausserdem schafft die transparente Struktur der öffentlichen Räume eine familien- und kinderfreundliche Atmosphäre. Die Attraktivität des Aussenraums wird also durch die im ERP festgelegten Vorschriften und Massnahmen positiv beeinflusst.

### Wirtschaft

Durch die reduzierte Anzahl zu realisierender Parkfelder werden bei der Erstellung neben energetischen auch finanzielle Einsparungen gegenüber der Regelbauweise erreicht.

## Werkzeugkasten

### Vorgehen

Der Prozess der Entwicklung effizienter Areale ist ein kontinuierlicher Prozess, welcher von ersten planerischen Projektideen letztlich zu konkreten Bauprojekten auf dem Areal fortschreitet. Die Verankerung des Mobilitätsmanagements sollte dabei in allen Instrumenten stufengerecht vorgenommen werden. Dabei kann zwischen arealspezifischen (1-3) und generellen (4-5) kommunalen Instrumenten unterschieden werden. Diese werden mitbestimmt durch kantonale Vorschriften.

#### 1. Studienauftrag / Wettbewerb

Die Aufgabenformulierung sollte aus Sicht der Verfasser folgende Elemente enthalten:

- Prüfung der Realisierbarkeit autoarmer Nutzung
- Es sind hervorragende Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen
- Nutzung von öV, Fuss- und Veloverkehr wird durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements gefördert
- Veloabstellplätze sind nach örtlich gültigen Regeln bzw. den gültigen VSS-Normen SN 640 065 und SN 640 066 vorzusehen

#### 2. Sondernutzungsplanung

Eine der häufigsten Formen der Sondernutzungsplanung ist der Gestaltungsplan. In der Regel besteht er aus einem Plan und zugehörigen Sondernutzungsvorschriften. In den Sondernutzungsvorschriften sollte das Mobilitätsmanagement wie folgt verankert werden:

- Forderung nach einem Mobilitätskonzept, das zusammen mit dem Baugesuch einzureichen ist
- Wichtigste Punkte, die das Mobilitätskonzept zwingend enthalten muss (Ziele, Projektbeschreibung, monetäre Parkraumbewirtschaftung, Informationen und Anreize zum Benützen der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (z.B. Ökobonus), bedarfsgerechtes CarSharing-Angebot, Monitoring/Controlling)
- Mögliche Reaktion bei Nichterreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts

#### 3. Projekt / Baugesuch

Das zusammen mit dem Baugesuch eingereichte Mobilitätskonzept wird geprüft. Es umfasst unter anderem eine Beschreibung der zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen. Falls zum Beispiel die Bewilligung eines Baugesuchs an Zielvorgaben im Bereich des Verkehrsaufkommens (z.B. max. Anzahl zulässige Fahrten pro Zeiteinheit) geknüpft ist, sollen seitens der öffentlichen Hand auch die Sanktionen bei Nichterfüllung der

Vorgaben definiert und – falls nicht bereits in den Sondernutzungsvorschriften geregelt – als Auflagen bei der Baubewilligung festgesetzt werden.

#### 4. Richtplanungen und Programme

Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann schon auf Stufe des Richtplans, beispielsweise für Entwicklungsgebiete, die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts behördenverbindlich vorgeschrieben werden.

#### 5. Nutzungsplanung

In vielen Gemeinden wird in der BNO die Erstellung von Pflichtparkplätzen für den MIV geregelt. Die BNO oder entsprechende Regelungen zur Parkplatz-Erstellungspflicht können auch Bestimmungen zum Mobilitätsmanagement enthalten:

- Pflicht ein Mobilitätskonzept vorzulegen, wenn ein Projekt ein erwartetes Verkehrsaufkommen von mehr als XY Fahrten bzw. mehr als XY Parkfelder aufweist.
- Wichtigste Punkte, die das Mobilitätskonzept zwingend enthalten muss (Ziele, Projektbeschreibung, monetäre Parkraumbewirtschaftung, Informationen und Anreize zum Benützen der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (z.B. Ökobonus), bedarfsgerechtes CarSharing-Angebot, Monitoring/Controlling)
- Mögliche Reaktion bei Nichterreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts

### **Finanzierung**

Im Planungsprozess selbst entstehen durch die Berücksichtigung des Mobilitätsmanagements keine wesentlichen zusätzlichen Kosten. Der Aufbau und der Betrieb der Massnahmen sowie auch das Monitoring und die Wirkungskontrolle können jedoch mit erheblichen Kosten verbunden sein. Diese sind im Mobilitätskonzept zu quantifizieren, da sie in nachfolgende Budgets der Projektierung, des Baus und des Betriebs des Areals einfließen.

Bezüglich der Finanzierungsquellen bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, die sondiert werden müssen.

Beispiele dazu sind:

- Direkte Finanzierung über Bauherr- oder Eigentümerschaft
- Vorfinanzierung über Bauherr- oder Eigentümerschaft und dann Rückfinanzierung über Einnahmequellen wie Parkplatzbewirtschaftung, Miete, etc.
- Evtl. Teilfinanzierung von Massnahmen durch die öffentliche Hand oder durch Mobilitätsanbieter

Wichtig ist, dass die Finanzierung bereits im Mobilitätskonzept möglichst verbindlich ausgewiesen werden kann. Damit wird nicht zuletzt gegenüber der öffentlichen Hand plausibel dargelegt, dass das Mobilitätskonzept kein „blosser Papiertiger“ bleibt.

## **Marketing**

Das Merkmal des autoarmen Wohnens kann durchaus als Standortvorteil vermarktet werden. So kann dieses Merkmal als „unique selling proposition“ (USP) angesehen werden, welches das Image des Standorts verbessert. Auch für die Energiestädte ist die Umsetzung und Förderung von autoarmem Wohnen interessant, da der Energieverbrauch sowohl bei der Erstellung, als auch beim Betrieb sinkt. Dies hat einen positiven Einfluss auf die Bewertung der Energiestadt.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Stadt Baden, Stadtentwicklung: [www.baden.ch/xml\\_1/internet/de/application/d1/d1210/f633.cfm](http://www.baden.ch/xml_1/internet/de/application/d1/d1210/f633.cfm)
- Stadt Baden, Teilrevision BNO „Galgenbuck“: [www.baden.ch/xml\\_1/internet/de/application/d1/d20/f3588.cfm](http://www.baden.ch/xml_1/internet/de/application/d1/d20/f3588.cfm)
- Leitfaden „Nachhaltigkeitsorientierte Führung von Gemeinden“: [www.nogf.ch/index.php?lng=de&pag=42](http://www.nogf.ch/index.php?lng=de&pag=42)

Weiterführende Downloads:

- Dokumente zur Planung Areal Galgenbuck in Baden Dättwil (2008):  
Studienauftrag: [www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-studienauftrag.pdf](http://www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-studienauftrag.pdf)  
Kriterienraster: [www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-kriterien.pdf](http://www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-kriterien.pdf)  
Bericht: [www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-bericht\\_beurteilungsgremium.pdf](http://www.nogf.ch/upload/dokumente/leitfaden/12-b-nhb-galgenbuck-bericht_beurteilungsgremium.pdf)
- Entwicklungsrichtplan Galgenbuck in Baden Dättwil (2012):  
Bericht: [www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1526&Format=pdf](http://www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1526&Format=pdf)  
Erläuterungen: [www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1527&Format=pdf](http://www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1527&Format=pdf)  
Bestimmungen: [www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1528&Format=pdf](http://www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1528&Format=pdf)
- Muster Bau- und Nutzungsordnung (M-BNO) des Kantons Aargau:  
[www.ag.ch/media/kanton\\_aargau/bvu/dokumente\\_2/raumentwicklung/regionale\\_kommunale\\_planung\\_1/nutzungsplanung\\_1/Muster-Bau-und\\_Nutzungsordnung\\_M-BNO\\_Volltext\\_Empfehlung\\_15\\_BauV.pdf](http://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/raumentwicklung/regionale_kommunale_planung_1/nutzungsplanung_1/Muster-Bau-und_Nutzungsordnung_M-BNO_Volltext_Empfehlung_15_BauV.pdf)
- Kapazitätsnachweis (Information für Nutzungen mit Verkehrsaufkommen > 1500 Fahrten pro Tag):  
[www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet\\_verkehr/siedlung\\_verkehr/kapazitaetsnachweis/kapazitaetsnachweis\\_1.jsp#](http://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/siedlung_verkehr/kapazitaetsnachweis/kapazitaetsnachweis_1.jsp#)

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
Entfelderstrasse 22  
CH-5001 Aarau  
Tel. 062 835 33 49  
[karin.wasem@ag.ch](mailto:karin.wasem@ag.ch)

aargaumobil  
Die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau  
Postfach 2135  
CH-5001 Aarau  
Tel. 062 508 20 24  
[info@aargaumobil.ch](mailto:info@aargaumobil.ch)

Stadt Baden  
Entwicklungsplanung  
Rolf Wegmann  
Rathausgasse 5  
CH-5401 Baden  
Tel. 056 200 82 91  
[rolf.wegmann@baden.ag.ch](mailto:rolf.wegmann@baden.ag.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:

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
Entfelderstrasse 22  
CH-5001 Aarau  
Tel. 062 835 33 49  
[karin.wasem@ag.ch](mailto:karin.wasem@ag.ch)

## Bildergalerie



*Leitbild zum Areal Galgenbuck (Quelle: Stadt Baden, ERP Plan I)*