

## Quartieraufwertung Obere Mühlemattstrasse

Zwischenbericht Phase 1, Stand 22.09.2021





---

## Impressum

<b>Auftraggeberin</b>	Stadt Zofingen
<b>Projektleiter</b>	Werner Ryter, Leiter Tiefbau und Planung Jonas Stöckli, Projektleiter Tiefbau und Planung
<b>Projektnummer</b>	20101
<b>Datei</b>	20101_Zwischenbericht_Quartieraufwertung_OM_210813
<b>Berichtversion</b>	22. September 2021
<b>Berichtverfasserinnen</b>	Stephanie Tuggener / stephanie.tuggener@kontextplan.ch Milena Meier / milena.meier@kontextplan.ch Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Eva Gerber / eva.gerber@kontextplan.ch
<b>Genehmigung Auftraggeber</b>	Genehmigt durch [Lenkungsausschuss/Begleitgruppe/Gemeinderat/etc.] am [Datum]

### Historie:

(Berichtsversion, Freigabe Kapitel, etc), Name PL/Projektbegleitung, Datum  
(Berichtsversion, Freigabe Kapitel, etc), Name PL/Projektbegleitung, Datum  
...



---

## Inhalt

---

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Verankerung stadtintern, Phase 0	4
1.2 Arbeitsschritte und Ziele Phase 1, Analyse und Bedürfniserhebung	4
1.3 Projektziele	5
1.4 Übergeordnete Ziele	5
<hr/>	
<b>2. Ergebnisse Phase 1, Analyse und Bedürfniserhebung</b>	<b>7</b>
2.1 Formate partizipative Bedürfniserhebung und Kommunikation	7
2.2 Ergebnisse Online-Umfrage	7
2.3 Ergebnisse Hausgespräche	8
2.4 Ergebnisse Quartierspionage Kinder und Jugendliche	9
2.5 Erkenntnisse verkehrliche Grundlagenanalyse	11
<hr/>	
<b>3. Rahmenbedingungen und Klärungsbedarf</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>4. Präzisierte Anforderungen und Projektziele</b>	<b>14</b>
4.1 Präzisierte Projektziele	14
4.2 Bewertungskriterien	15
<hr/>	
<b>5. Einblick in die Werkstatt: Konzeptideen Quartieraufwertung und Strassenraumentwurf (Phase 2)</b>	<b>16</b>

## Anhang

- Stellungnahmen zu Mitwirkungseingaben



# 1. Einleitung

Der vorliegende Zwischenbericht schildert die Arbeitsschritte und Ergebnisse der ersten Projektphase (Analyse und Bedürfniserhebung). Er dient als Projektdokumentation.

## 1.1 Verankerung stadintern, Phase 0

Vorgelagert an Phase 1 wurde das Projekt stadintern verankert. Dazu wurde eine Begleitgruppe gegründet und zur Ausgangslage befragt (Sommer-Herbst 2020). Im Januar 2021 fand eine erste Sitzung der Begleitgruppe statt, wo die Projektskizze vorgestellt und diskutiert wurde.

## 1.2 Arbeitsschritte und Ziele Phase 1, Analyse und Bedürfniserhebung

Die zentralen Arbeitsschritte umfassten die Erarbeitung und Vertiefung von fachlichen Grundlagen sowie die partizipative Bedürfniserhebung.

Diese Analysen wurden mit dem Ziel durchgeführt, die Anforderungen an das Projekt und die Projektziele zu schärfen.

Am Übergang in die zweite Projektphase, Konzeptideen BGK und Quartieraufwertung, werden die Erkenntnisse aus der ersten Phase aufbereitet und mit der Begleitgruppe diskutiert.

Ziel Phase 1: Anforderungen und Projektziele geschärft

### „Mer gstaute öisi Stross“ - Quartieraufwertung und partizipatives BGK Obere Mühlemattstrasse

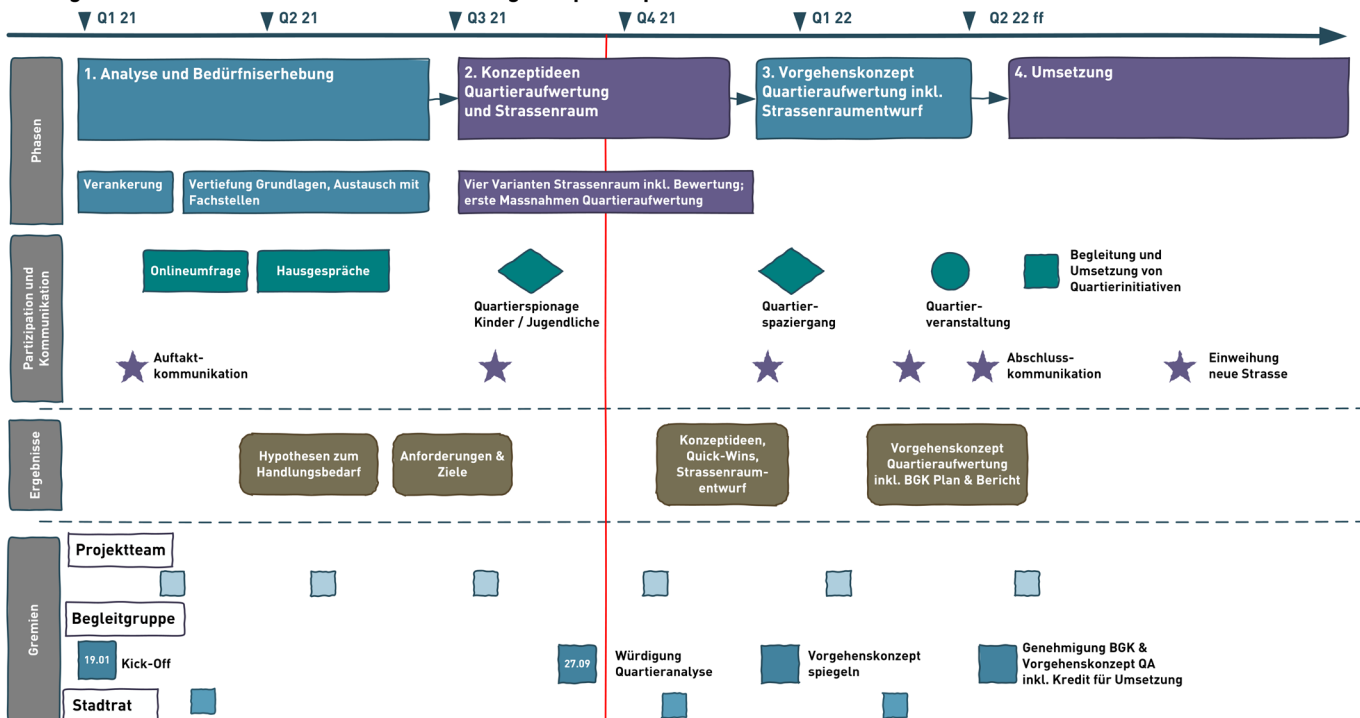


Abbildung 1 Prozessablauf



### 1.3 Projektziele

---

Die Projektskizze vom 4. Dezember 2020 beschreibt die Projektziele:

#### Räumliche Qualitäten:

- **Hohe Sicherheit für sämtliche Nutzergruppen**, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- **BehiG-Konformität**: Die Anforderungen sind umgesetzt und dienen allen Verkehrsteilnehmenden.
- **Hohe Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum: Es gibt Angebote/ Infrastruktur für die verschiedenen Nutzergruppen.
- Umwelt: **Ökologie / Biodiversität, Versickerung, Klima (Hitze)**: Der Versiegelungsgrad ist minimiert und es gibt schattenspendende Orte.

---

Ziel: Räumliche und soziale Qualitäten schaffen

#### Soziale Qualitäten:

- **Mitsprache und Teilhabe**: Die Anwohner\*innen und Grundeigentümer\*innen können ihre Bedürfnisse und Ideen im gesamten Prozess (Konzept, Projektierung, Umsetzung) einbringen.
- **Aktivierung und Engagement im Quartier**: Die Auseinandersetzung mit dem eigenen Lebensumfeld löst Eigeninitiativen im Quartier aus und fördert die Vernetzung in der Nachbarschaft.
- Die **Akzeptanz** für das BGK ist hoch

### 1.4 Übergeordnete Ziele

---

Die Projektziele leiten sich aus übergeordneten strategischen Zielen der Stadt Zofingen ab.

Das Legislaturprogramm 2018 – 2021<sup>1</sup> setzt einerseits einen Schwerpunkt auf Ökologie und Natur: «Wir tragen Sorge zu unserer natürlichen Umgebung und pflegen unseren Grün- und Erholungsraum». Konkret sollen im Rahmen dieses Legislaturziels die Artenvielfalt im Siedlungsraum gestärkt, das Verständnis für Biodiversität in der Bevölkerung erhöht sowie attraktive Grün- und Naherholungsräume gefördert werden.

---

Legislaturziel: Grün- und Erholungsraum pflegen

Das Projekt wurde als Massnahme im Aggloprogramm der 4. Generation eingegeben. Dort wurde definiert, dass der heute monostrukturierte Verkehrsraum der Oberen Mühlemattstrasse mittels eines einfachen Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu einem mehrfach nutzbaren, klimaverträglichen Stadt- raum umgestaltet wird. Dabei kommt dem städtischen Grün zur Klimaanpassung grosse Bedeutung zu.

---

Aggloprogramm 4. Generation: Siedlungsklima, Hitzeminderung

---

<sup>1</sup> [https://www.zofingen.ch/public/upload/assets/2829/Legislaturprogramm\\_Stadtrat\\_Zofingen\\_2018\\_2021.pdf](https://www.zofingen.ch/public/upload/assets/2829/Legislaturprogramm_Stadtrat_Zofingen_2018_2021.pdf)



Die Projektziele wurden im Antrag fürs Aggloprogramm bereits konkretisiert:

- \_ Rückbau und Umbau des monostrukturierten Strassenraumes
- \_ Entsiegelung, Reduktion der Verkehrsfläche (~ 2'000 m<sup>2</sup>)
- \_ Pflanzen von Strassenbäumen
- \_ Anlegen von Retentionsflächen, Versickerungsmöglichkeiten des Strassenwassers
- \_ Schaffen von Sitzgelegenheiten
- \_ Überprüfen Geschwindigkeitsregime



---

## 2. Ergebnisse Phase 1, Analyse und Bedürfniserhebung

### 2.1 Formate partizipative Bedürfniserhebung und Kommunikation

---

Es wurden verschiedene, sich ergänzende Formate für unterschiedliche Zielgruppen umgesetzt, um die Anliegen und Bedürfnisse aus Sicht der Bevölkerung zu sammeln. Die Partizipationsgefässe wurden kommunikativ begleitet.

- \_ Projektwebsite, <https://www.zofingen.ch/verwaltung/bauverwaltung/mer-gstaute-oeisi-stross.html/1063>
- \_ [Informations-Flyer](#) mit Antworttalon an alle Haushalte
- \_ Projektinstallation mit Briefkasten auf der Strasse zur Aktivierung und Information
- \_ **Online-Umfrage** (Zielgruppen: Quartierbevölkerung, Grundeigentümerschaften / Verwaltungen) während 3 Wochen im Frühling 2021
- \_ Drei **«Hausgespräche»** am Donnerstag, 24. Juni 2021, 16.00 - 18.00 Uhr / 19.00 - 21.00 Uhr und am Samstag, 26. Juni 2021, 10.00 - 12.00 Uhr
- \_ **Quartierspionage** für Kinder- und Jugendliche am Samstag 4. September nachmittags

---

Drei Partizipationsgefässe und Begleitkommunikation

### 2.2 Ergebnisse Online-Umfrage

---

Die Online-Umfrage richtete sich sowohl an die Quartierbevölkerung als auch an die Eigentümerschaften bzw. Verwaltungen. Der detaillierte Ergebnisbericht zur Onlinebefragung findet sich auf: <https://www.zofingen.ch/verwaltung/bauverwaltung/mer-gstaute-oeisi-stross.html/1063>.

Im Sinne eines **Fazits** kann festgehalten werden:

- \_ Ruhe als Wohnqualität wird extrem geschätzt
- \_ Hohe Zufriedenheit mit Nachbarschaft und Zusammenleben; Nachbarschaft und Zusammenleben ist den Befragten wichtig
- \_ Hohe Zufriedenheit mit Wohnumfeld
- \_ Parkierung: wichtiges und kontroverses Thema
  - / Zwei Drittel der Befragten haben keinen Bedarf an öffentlichen, kostenpflichtigen Parkplätzen
- \_ Verkehrssicherheit ist wichtig, ca. 80% der Befragten sind damit zufrieden
- \_ Rund 2/3 der Befragten sind interessiert an Vernetzung und Austausch
- \_ Wenig Rückmeldungen seitens Vermieter\*innen

---

83 Personen haben die Umfrage beantwortet



## 2.3 Ergebnisse Hausgespräche

An drei Hausgesprächen hatten Interessierte die Gelegenheit, ihre Anliegen persönlich einzubringen. Die Erkenntnisse aus der Online-Umfrage wurden vor Ort gespiegelt und eingeordnet.

Drei Hausgespräche

Die drei Hausgespräche waren sehr unterschiedlich. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben unterschiedliche Meinungen und Prioritäten, je nach Lebensphase oder Wohnort.

Meinungsvielfalt

Die räumliche Verteilung der Teilnehmenden ist ungleich. Es nahmen keine Personen aus den Mehrfamilienhäusern im nördlichen Drittel des Perimeters teil (vgl. Abbildung 2).

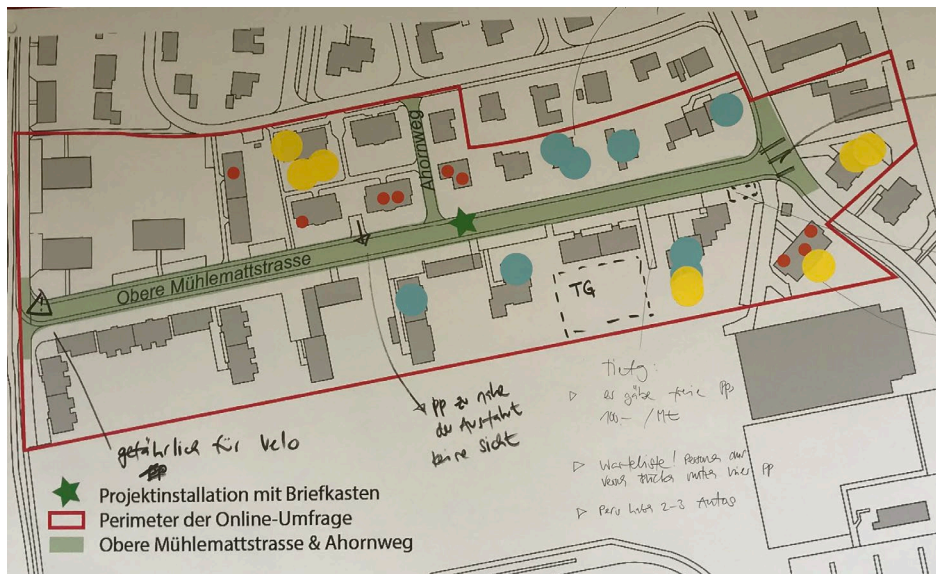


Abbildung 2 Übersicht Teilnehmende Hausgespräche (Klebpunkt = Teilnehmer\*in)

### Zentrale Erkenntnisse aus den Hausgesprächen:

- Es herrscht Einigkeit, dass das «Wildparkieren» stört
- Viele Anwohnerinnen und Anwohner sind der Ansicht, dass das Angebot an Parkplätzen bei vielen Liegenschaften zu knapp ist.
- Der Ahornweg ist wichtig für den Fuss- und Veloverkehr. Die Anwohnerschaft wünscht, dass die Strassen für den MIV nur von Seite Buchmattweg befahrbar ist (Nachtrag: Dies ist für die Rettungsdienste in Ordnung)
- Begegnung / Nachbarschaft: die Bedürfnisse sind unterschiedlich. Gewisse Gruppen wünschen mehr Austausch und nachbarschaftliche Aktivitäten (z.B. Boccia, Gespräche, Urban Gardening, Kindererlebnisweg...). Die Auswahl von sehr vielen Bildern mit Begegnungsorten unterstreicht dies. Es besteht eine Bereitschaft für Engagement (z.B. etwas selbst zu bauen, zu bewirtschaften). Andere haben keinen Bedarf.
- Es wurden sehr viele Bilder mit «Grün» gewählt. Viele Personen wünschen sich Bäume und Schatten. Andere sind der Meinung, dass es im Quartier schon genügend Grünflächen gebe.

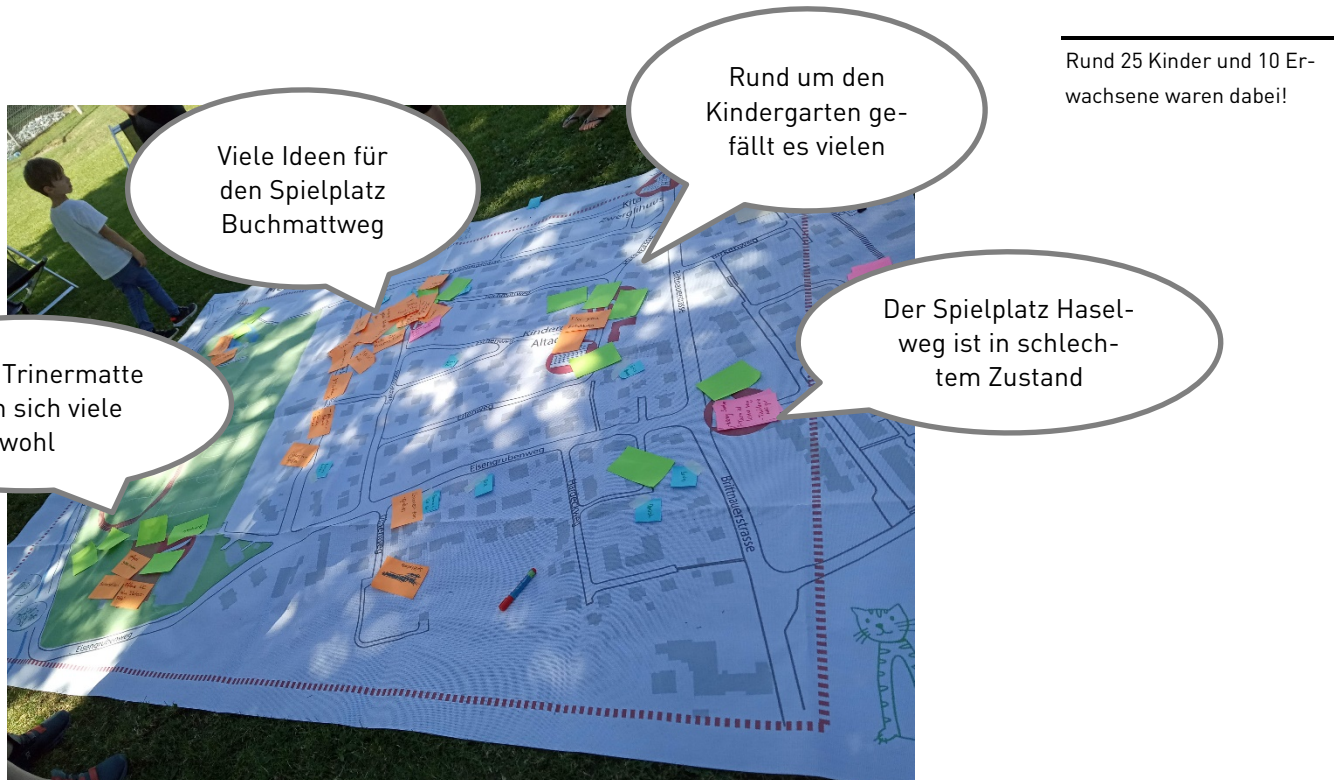




- \_ Aufenthaltsqualität:
  - / zahlreiche Leute wünschen sich ein «Wasserelement»
  - / Sitzgelegenheiten im Bereich der Bushaltestellen werden gewünscht
- \_ Die Verkehrssicherheit ist ein brennendes Thema. Diverse Defizite und Verbesserungsideen wurden genannt. Schnelles Fahren wird als störend empfunden.
- \_ Die Busverbindung sei nicht mehr gleich attraktiv wie früher («schlechtere» Anschlüsse, weniger interessante Linienführung)
- \_ Der bestehende Spielplatz hat Potenzial und soll aufgewertet werden.

## 2.4 Ergebnisse Quartierspionage Kinder und Jugendliche

An der Quartierspionage mit Kindern und Jugendlichen wurde auf spielerische Weise abgeholt, wo sie sich gerne aufhalten, wo weniger und was sie sich wünschen oder was sie vermissen.



Folgende Ideen, Anregungen und Wünsche wurden eingebracht:

### Allgemein

- \_ Wasser wird viel genannt
- \_ Klettern wird viel genannt
- \_ Farbe finden die Kinder ansprechend



- \_ Viele Ideen für Spielmöglichkeiten (Basketball, Pumptrack, Rutschbahn, Schachbrett, Kletterturm, Baumhaus, Steine, Sand, Trampolin, ...)
- \_ Jugendliche brauchen Orte «zum Abhängen» (Bank, etc.)
- \_ Natur ist wichtig (Bäume, Grün)
- \_ Kinder & Jugendliche würden gerne mitgestalten bei der Umsetzung

### **Spielplatz Buchmattweg**

- \_ Einige wussten nicht, dass dies ein öffentlicher Spielplatz ist.
- \_ Es hat viele Kinder aber wenig Spielgeräte. Fussballplatz ist sehr uneben. Ping-Pong-Tisch braucht ein Netz.

### **Weiteres**

- \_ WC bei Skaterpark sollen geöffnet werden
- \_ Spielplatz Haselweg ist in schlechtem Zustand, Spielturn wird vermisst
- \_ Bachzugang: Analog Zugang zur Wigger in Brittnau gestalten. Evtl. mit Zaun und Tor sichern



## 2.5 Erkenntnisse verkehrliche Grundlagenanalyse

Abbildung 3 zeigt die Ausgangslage aus verkehrlicher Sicht. Im Analyseplan sind Stärken und Schwächen abgebildet. Bei der Entwicklung von Strassenraumwürfen werden diese Themen weiter bearbeitet (auf Stärken aufbauen, Schwächen beheben).

Ausgangslage aus verkehrlicher Perspektive

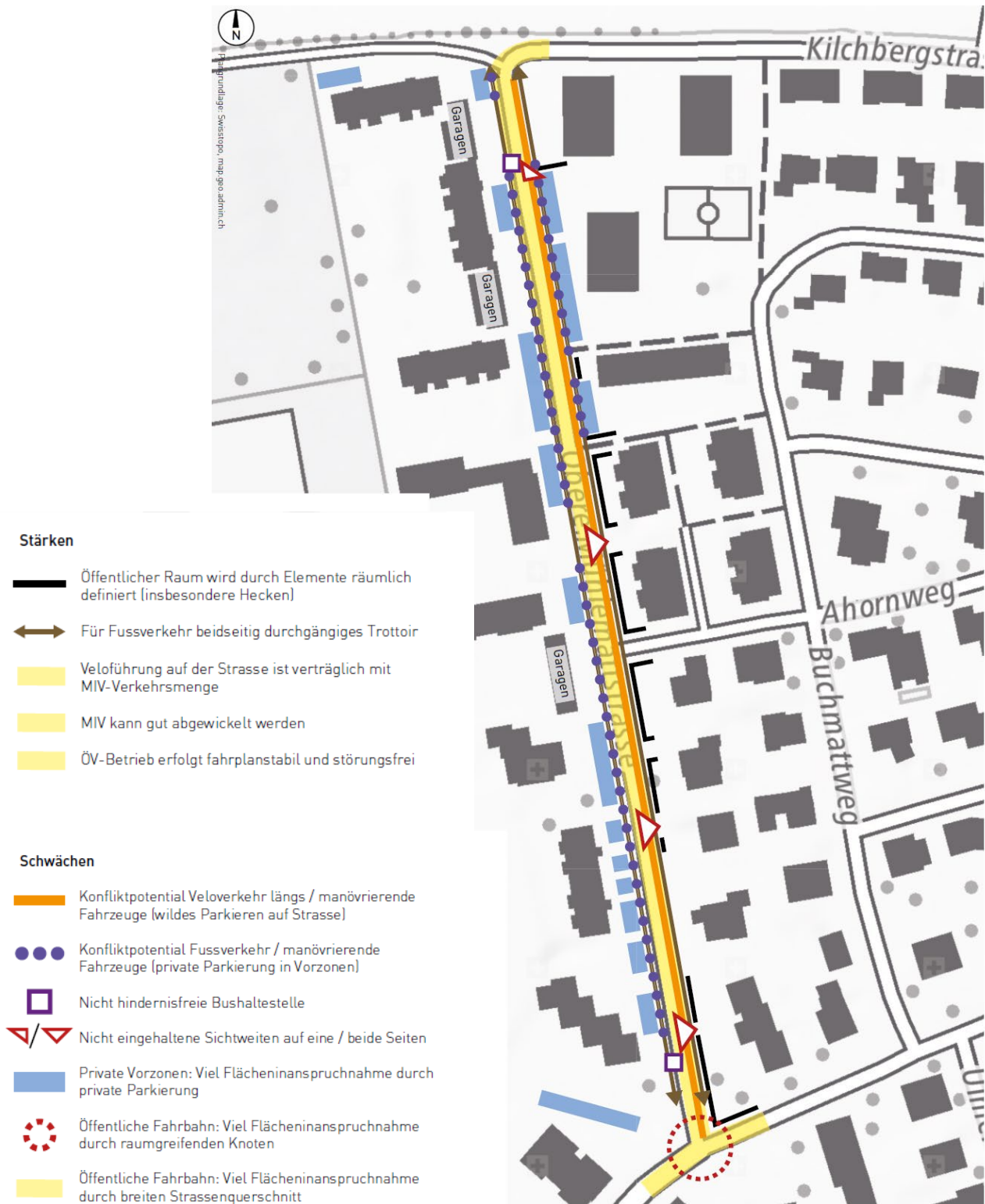


Abbildung 3 Analysekarte Verkehr



### 3. Rahmenbedingungen und Klärungsbedarf

Es gibt vielfältige, sich teils konkurrierende Interessen seitens der verschiedenen am Projekt beteiligten Akteure. In einem partizipativen Prozess ist es von hoher Wichtigkeit, diese Konflikte und Abhängigkeiten transparent zu machen und die Rahmenbedingungen möglichst klar zu definieren.

Gleichzeitig ist es in einem rollenden, evolutiven Prozess nie möglich, bereits zu Beginn alle Aspekte eindeutig zu definieren. Daher müssen die Rahmenbedingungen regelmässig überprüft und offener Klärungsbedarf identifiziert werden.

#### Rahmenbedingungen

In der ersten Projektphase wurden folgende Rahmenbedingungen definiert.

#### Parkierung

- Künftig gibt es bewirtschaftete Parkplätze (Parkgebühr), Anzahl noch offen (Grössenordnung ca. 10 Stück).
- Der Bus bleibt. Die Gestaltung der Bushaltestellen wird hindernisfrei.
- Die Stadt Zofingen akzeptiert die bestehenden, privaten Parkplätze (Eigentumsgarantie). Grundsätzlich ist kein Eingriff in private Parzellen geplant. Ausnahme: Wenn dies für die Umsetzung des Projekts erforderlich ist (z.B. aufgrund von Sichtzonen, Bushaltestelle). In solchen Fällen sucht die Stadt Zofingen den Dialog mit den betroffenen Grundeigentümerschaften. Reasersatz wird angestrebt.
- Das Wildparkieren ist im übrigen Quartier gemäss aktuellem Wissensstand kein Problem. Das Ressort Tiefbau wird demnächst ein Parkierungskonzept für das gesamte Gemeindegebiet erarbeiten, welches voraussichtlich die Bewirtschaftung von Parkplätzen in allen Quartieren zur Folge haben wird.
- Umgang mit dem - von der Quartierbevölkerung so wahrgenommenen - zu geringen Angebot an Parkplätzen auf privatem Grund: Es ist keine Aufgabe der Stadt Zofingen, private Parkierungsprobleme im öffentlichen Raum zu lösen. Die Stadt kann jedoch Impulse geben (informieren, sensibilisieren, Synergien aufzeigen, Grundeigentümerschaften vernetzen). Dazu wird in einer späteren Projektphase der direkte Kontakt mit den Grundeigentümerschaften gesucht.

#### Aufenthaltsqualität, Grün-/Freiflächen

- Gestaltung und Bewirtschaftung der Grün- / Freiflächen: Die Gestaltung erfolgt in einem partizipativen Prozess (Beteiligte: Stadt Zofingen, Planungsbüro, Bevölkerung). Die Umsetzung ist als Zusammenarbeit zwischen Quartierbevölkerung Bauunternehmung, Werkhof vorgesehen. Die Bewirtschaftung wird durch den Werkhof sichergestellt.

---

Voraussetzung für Partizipation: transparente Prozesskommunikation, klare Rahmenbedingungen

---

Rahmenbedingungen regelmässig überprüfen

---

Rahmenbedingungen Quartierentwicklung



- \_ In verhältnismässigem Rahmen ist es möglich, künftig ein Wasserelement zu realisieren.
- \_ Die Gestaltung von Grün- und Freiflächen orientiert sich am Leitbild Natur und Landschaft<sup>2</sup> der Stadt Zofingen

### **Finanzierung**

- \_ Gemäss Antrag Agglomerationsprogramm 4. Generation stehen CHF 750'000 zur Verfügung. Bis im Sommer 2022 sollte klar sein, ob das Projekt in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen wird. Falls nicht, müssten die Kosten auf ca. CHF 500'000 reduziert werden.

### **Klärungsbedarf**

---

Im Dialog mit der Quartierbevölkerung und bei der Projektentwicklung wurde Klärungsbedarf identifiziert. Eine Übersicht zu den Fragen aus der Mitwirkung, welche bereits durch die Stadt Zofingen beantwortet wurden, finden sich im Anhang.

### **Sozio-kulturelle-Quartieraktivitäten**

- \_ Wie weit möchte die Stadt gehen bzgl. der Unterstützung von sozio-kulturellen Quartieraktivitäten? Allenfalls auch längerfristige Projekte, über den Projektkredit hinaus? → Schnittstelle mit Bereich Kind Jugend Familie zu klären

---

<sup>2</sup> <https://www.zofingen.ch/public/upload/assets/701/Merkblatt%20-%20Leitbild%20Natur%20und%20Landschaft.pdf>



## 4. Präzisierte Anforderungen und Projektziele

Auf Basis der Analysen und der Erkenntnisse der partizipativen Bedürfniserhebung wurden die Projektziele und Anforderungen an die Quartieraufwertung präzisiert.

### 4.1 Präzisierte Projektziele

---

#### Räumliche und verkehrliche Qualitäten

- \_ Hohe **Sicherheit** für sämtliche Nutzergruppen, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- \_ **BehiG**-Konformität: Die Anforderungen sind umgesetzt und dienen allen Verkehrsteilnehmenden.

#### Klima, Umwelt

- \_ **Ökologie / Biodiversität, Versickerung, Klima (Hitze)** haben einen hohen Stellenwert.
  - / Der Versiegelungsgrad ist minimiert. Es gibt schattenspendende Orte.
  - / Der Grünraum wird naturnah gestaltet.

#### Sozial-räumliche Qualitäten

- \_ Hohe **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum: Es gibt Angebote/ Infrastruktur für die **verschiedenen Nutzergruppen**.
  - / Mögliche **Lärm**emissionen von neuen Nutzungen werden bedacht und möglichst minimiert
- \_ Der bestehende **Spielplatz** hat Potenzial und soll **aufgewertet** werden

#### Soziale Qualitäten

- \_ **Mitsprache** und **Teilhabe**: Die Quartierbevölkerung und Grundeigentümerschaften können ihre Bedürfnisse und Ideen im gesamten Prozess (Konzept, Projektierung, Umsetzung) einbringen. Verschiedene soziale Schichten des Quartiers beteiligen sich (**soziale Diversität**).
- \_ **Aktivierung** und Engagement im Quartier: Die Auseinandersetzung mit dem eigenen Lebensumfeld löst **Eigeninitiativen** im Quartier aus und fördert die **Vernetzung** in der Nachbarschaft.
  - / Die Quartierbevölkerung erhält die Gelegenheit, Flächen, welche durch die Umgestaltung neu entstehen, zu bespielen und zu gestalten
  - / Begegnungen und **Interaktion** finden statt.
- \_ Die **Akzeptanz** für das BGK ist hoch
- \_ Quartierentwicklung wird breit gedacht: z.B. Quartierfeste, Spielplatz, Parkplatz-App, Hockey auf der Strasse. Die Stadt leistet «Anschub-Unterstützung» bei der Umsetzung von Quartierinitiativen und Quartieraufwertungsmaßnahmen im Sinne der Projektziele.



## 4.2 Bewertungskriterien

Die präzisierten Projektziele dienen als Referenz bei der Bewertung von Quartieraufwertungsmassnahmen und den unterschiedlichen Varianten der Strassenraumgestaltung (vgl. Kapitel 5).

Projektziele definieren den Bezugsrahmen für Massnahmen

Folgendes Raster zeigt, wie die Projektziele operationalisiert und in Bewertungskriterien übersetzt wurden:

<b>Handlungsfelder Projektziele</b>	<b>Bewertungskriterien</b> ...Detailbeschreibung
<b>Räumliche und verkehrliche Qualitäten</b>	<b>Angebot MIV</b> ... Verkehrssicherheit ... Linienführung (betriebliche Einschränkungen / Veränderungen)
	<b>Angebot öV</b> ... BehiG-Konformität ... Linienführung
	<b>Angebot Veloverkehr</b> ... Verkehrssicherheit ... Linienführung
	<b>Angebot Fussverkehr</b> ... Verkehrssicherheit ... Linienführung / Orientierung
<b>Klima, Umwelt</b>	<b>Ökologie / Biodiversität / Stadtklima</b> ... Versickerung ... Bäume, Schatten ... Naturelemente
<b>Sozial-räumliche Qualitäten</b>	<b>Lärm</b>
	<b>Akzeptanz</b> ... Erkenntnisse aus Quartiersspaziergang, allgemeine Akzeptanz
	<b>Aufenthaltsqualität</b> ... Begegnungsorte ... Aufwertung Spielplatz ... Wasserelemente
	<b>Vielfältige Nutzungsmöglichkeit / Multifunktionalität</b> ... Spielen und Bewegen ... Verweilen
<b>Soziale Qualitäten</b>	<b>Potenzial Eigeninitiativen, Aktivierung, Aneignung</b> ... Mitsprache, Teilhabe ... Interaktion, Vernetzung ... Soziale Diversität, versch. Nutzergruppen ... Nutzungsoffenheit, Adaptierbarkeit

Die Bewertungskriterien werden in allen folgenden Projektschritten zur Anwendung kommen. Sie dienen erstens dazu, die Varianten der Strassenraumentwürfe zu bewerten und zu vergleichen. In einem späteren Schritt um z.B. die Ausgestaltung von Freiflächen oder sozio-kulturellen Quartierentwicklungsmassnahmen zu bewerten.



## 5. Einblick in die Werkstatt: Konzeptideen Quartieraufwertung und Strassenraumentwurf (Phase 2)

In Phase 2 geht es darum, die Erkenntnisse aus der partizipativen Bedürfniserhebung und den Analysen zu verdichten und in einem Strassenraumentwurf sowie Quartierentwicklungsmassnahmen zu konkretisieren.

Aktuell fokussieren die Arbeiten auf vier verschiedenen Varianten eines Strassenraumentwurfs. Die Arbeit an Quartierentwicklungsmassnahmen folgt später.

Die vier Varianten charakterisieren sich wie folgt (vgl. PDF mit Plänen in der Beilage):

Stand der Arbeit: Vier Varianten Strassenraumentwürfe

Variante 1a	Variante 1b
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr, <b>Kein Trottoir</b></li> <li>- Geschwindigkeitsregime: <b>Begegnungszone (Tempo 20)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vortrittbereich Fussverkehr: Gesamte Strasse</li> <li>o Vortrittbereich Verkehr: Keiner</li> </ul> </li> <li>- Bushaltestellen hindernisfrei</li> <li>- Freifläche für Gestaltung (Grünraum, PP, Begegnungsorte, etc.): ca. 1'470m<sup>2</sup></li> <li>- Anordnung öffentliche Parkplätze platzsparend im 90° Winkel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr, <b>Kein Trottoir</b></li> <li>- Geschwindigkeitsregime: <b>Tempo-30-Zone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vortrittbereich Fussverkehr: Keiner</li> <li>o Vortrittbereich Verkehr: Gesamte Strasse</li> </ul> </li> <li>- Bushaltestellen hindernisfrei</li> <li>- Freifläche für Gestaltung (Grünraum, PP, Begegnungsorte, etc.): ca. 1'470m<sup>2</sup></li> <li>- Anordnung öffentliche Parkplätze platzsparend im 90° Winkel</li> </ul>
Variante 2a	Variante 2b
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Separate Fläche für den fahrenden Verkehr, <b>einseitiges Trottoir</b></li> <li>- Geschwindigkeitsregime: <b>Begegnungszone (Tempo 20)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vortrittbereich Fussverkehr: Strasse und Trottoir</li> <li>o Vortrittbereich Verkehr: Keiner</li> </ul> </li> <li>- Bushaltestellen hindernisfrei</li> <li>- Freifläche für Gestaltung (Grünraum, PP, Begegnungsorte, etc.): ca. 1'270m<sup>2</sup></li> <li>- Anordnung öffentliche Parkplätze seitlich (Längsparkfelder) oder mit Strassenverengung im 30° Winkel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Separate Fläche für den fahrenden Verkehr, <b>einseitiges Trottoir</b></li> <li>- Geschwindigkeitsregime: <b>Tempo-30-Zone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Vortrittbereich Fussverkehr: Trottoir</li> <li>o Vortrittbereich Verkehr: Strasse</li> </ul> </li> <li>- Bushaltestellen hindernisfrei</li> <li>- Freifläche für Gestaltung (Grünraum, PP, Begegnungsorte, etc.): ca. 1'270m<sup>2</sup></li> <li>- Anordnung öffentliche Parkplätze seitlich (Längsparkfelder) oder mit Strassenverengung im 30° Winkel</li> </ul>





## Anhang

### Stellungnahmen zu Mitwirkungseingaben

Mitwirkungsgefäss	Idee / Frage	Stellungnahme
1. Sitzung Begleitgruppe	Pflanzgartenparkplätze sind ebenfalls mit einzubeziehen.	Diese Parkplätze befinden sich ausserhalb des Projektperimeters. Die Bearbeitung wird im Rahmen des neuen, städtischen Parkierungskonzepts erfolgen.
	Aus Lichtverschmutzung beachten, auch zeitgemässe Beleuchtung installieren.	Wird im Projekt berücksichtigt
	Witterungsschutz an Bushaltestellen.	Wird im Projekt berücksichtigt
Hausgespräche	Die Idee einer Einbahnstrasse wurde sehr häufig vorgeschlagen. An 1. Begleitgruppensitzung auch von Busbetrieb geäussert. Dies auch im Zusammenhang mit den engen Platzverhältnissen an der Kilchbergstrasse.	Sicht Tiefbau: Kein Platzgewinn möglich, da eine bestimmte Strassenbreite für die Benützung der privaten 90° Parkplätze erforderlich ist. Verursacht mehr Fahrkilometer. Fördert das nicht Einhalten des Verkehrsregimes. Mehr Gefahrenpotential für Velofahrer mit ÖV und Auto. Abschliessende Beurteilung zusammen mit Kilchbergstrasse.
	Was hat es mit der «Laternegebühr» auf sich?	Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen (inkl. Motorräder) sowie von Anhängern von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund ist in allen Zonen bewilligungs- und gebührenpflichtig. Als öffentlicher Grund und Boden gelten alle Strassen und Plätze, welche dem Allgemeingebrauch dienen, sowie Privatstrassen mit öffentlichem Verkehr. Als regelmässiges Abstellen gilt ein mindestens dreimaliges Abstellen während einer Woche. Für die Dauerparkierung gilt folgender Tarifrahmen: Personenwagen CHF 30.– bis CHF 50.– pro Monat. Definiert im Parkgebührenreglement: <a href="https://www.zofingen.ch/public/upload/assets/623/Parkgeb%C3%BChrenreglement.pdf">https://www.zofingen.ch/public/upload/assets/623/Parkgeb%C3%BChrenreglement.pdf</a>
	Die Busverbindung (Linienführung und Abfahrtszeiten) wurde angepasst.	Die Buslinie ist ein «Nebenprodukt» der Buslinie Nr. 1 (statt lange Standzeit am Bahnhof). Die Busverbindung führte bis 2004 über die Frikartstrasse und wurde danach wegen Wartezeiten beim Bahnübergang via Luzernerstrasse umgeleitet. Nachdem die Unterführung Strengelbacherstrasse gebaut war, wurde die Buslinie wieder auf die Frikartstrasse zurückgelegt. Eine Anpassung der Linienführung oder eine Aufhebung der Buslinie ist gemäss Sektion öffentlicher Verkehr (Kanton Aargau) nicht vorgesehen. Anpassungen



		müssten die Stadt und zofingenregio explizit wünschen. Die Haltestellen Frikartstrasse werden demnächst in beide Fahrrichtungen bedient. Mit der aktuellen Linienführung kann mit der Frikartstrasse das grösste Einzugsgebiet befahren werden, wodurch die Stadt kein Bedarf für Anpassungen sieht.
	Kilchbergstrasse ist eng für den Begegnungsfall Bus-Auto. Die Fahrbahn ist 4.81 m breit. Parkplätze auf dem Trottoir verunmöglichen teilweise die Passierbarkeit des Trottoirs in Zusammenhang mit nicht zurückgeschnittener Hecke. Betonwürfel werden als störend und gefährlich gesehen.	Stadtinterne Prüfung läuft.
Quartiersspionage Kinder und Jugendliche	Hinweisschild bei öffentlichen Spielplätzen erstellen, damit ersichtlich ist, dass der Spielplatz öffentlich ist.	Stadtinterne Prüfung läuft.