

Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich

044 563 84 80

[www.michael-emmenegger.ch](http://www.michael-emmenegger.ch)

[kontakt@michael-emmenegger.ch](mailto:kontakt@michael-emmenegger.ch)

## Zentrumsentwicklung Mellingen – Öffentliche Beteiligung: PLAZA Workshop 2 vom 1. Mai 2021

### Auswertung



Verfasserin: Mia Nold

Zürich, 27.05.21

## Inhalt

1	Ausgangslage, Vorgehen und Hinweise zur Auswertung.....	3
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Vorgehen Gruppenarbeit .....	3
1.3	Hinweise zur Auswertung .....	3
2	Rückmeldung zum Entwurf Zielbild Zentrum .....	4
2.1	Übersicht der Fragen und Hinweise.....	4
3	Ergebnisse zum Arbeitsstand «Öffentlicher Verkehr».....	5
3.1	Allgemeine Hinweise zum öffentlichen Verkehr .....	5
3.2	Bestvariante Durchfahrt Altstadt .....	6
3.3	Einschätzung der drei Varianten .....	7
3.3.1	Variante 3, «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr» .....	7
3.3.2	Variante 5b, «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr».....	8
3.3.3	Variante 8, «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» .....	8
4	Ergebnisse zum Arbeitsstand «Aufwertung Hauptgasse» .....	11
4.1	Allgemeine Hinweise zur Aufwertung der Hauptgasse.....	11
4.2	Bestvariante «Gestaltung Hauptgasse».....	12
4.3	Einschätzung der drei Varianten .....	13
4.3.1	Variante «Natursteinplatten vollflächig» .....	13
4.3.2	Variante «6-Feld-Streifen» .....	13
4.3.3	Variante «Rahmen» (Pflasterung / Schwarzbelag) .....	13
5	Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit .....	14
A1	Varianten «Durchfahrt Altstadt», thematisch gegliedert .....	18
A2	Varianten «Aufwertung Hauptgasse», thematisch gegliedert.....	21

## **1 Ausgangslage, Vorgehen und Hinweise zur Auswertung**

### **1.1 Ausgangslage**

Die Bauarbeiten für die Umfahrungsstrasse der Gemeinde Mellingen schreiten zügig voran. Die Inbetriebnahme der Umfahrung ist auf Sommer 2023 geplant. Eine Vereinbarung verpflichtet die Gemeinde Mellingen parallel zur Erstellung der Umfahrung zu einer Zentrumsentwicklung. Dabei soll die Mellinger Bevölkerung von Beginn weg in die Entwicklung einbezogen werden und Lösungen für das Zentrum gemeinsam mit allen Betroffenen gefunden werden. Im Projekt PLAZA (Planung-Zentrumentwicklung-Aufwertung Altstadt Mellingen) sind drei öffentliche Workshops vorgesehen. Die Coronapandemie führte zu Verzögerung und zu Anpassungen beim Vorgehen. Schliesslich fand der erste PLAZA-Workshop am 31. Oktober 2020 statt. 80 Personen diskutierten dort ihre zukünftigen Vorstellungen zum Zentrum von Mellingen. An diesem Workshop haben sich interessierte Personen für die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe «Öffentlicher Verkehr» oder «Aufwertung Hauptgasse» angemeldet. In jede Arbeitsgruppe wurden rund acht Personen gewählt, die im Januar 2021 ihre Arbeit aufgenommen haben. Am zweiten PLAZA-Workshop vom 1. Mai 2021, präsentierten sie ihren Arbeitsstand. Dieser wurde von 50 Teilnehmenden diskutiert und kommentiert. Erneut fand der Workshop unter COVID-19 Einschränkungen statt.

### **1.2 Vorgehen Gruppenarbeit**

Die Teilnehmenden arbeiteten in acht Tischgruppen unter Berücksichtigung des Schutzkonzeptes. Zum Einstieg in die Gruppenarbeit wurde der Entwurf des Zielbildes zur Entwicklung des Zentrums präsentiert. Immer zu zweit diskutierten die Anwesenden den Entwurf und notierten schliesslich ihre zentralen Fragen und Hinweise auf menti.com. Im ersten Workshopteil diskutierten die Gruppen den öffentlichen Verkehr anhand von drei Varianten zur Durchfahrt der Altstadt, gemäss vorgegebenen Fragen. Im zweiten Workshopteil fokussierten sich die Gruppen auf die Aufwertung der Hauptgasse und diskutieren diese anhand von ebenfalls drei Varianten zur Gestaltung der Hauptgasse. Sämtliche Erläuterungen wurden schriftlich festgehalten. Zum Schluss markierten die Gruppen die fünf wichtigsten Aspekte mit einem Kleber.

Die Ergebnisse des Workshops sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst und im Protokoll zum Workshop im Detail ausgeführt.

### **1.3 Hinweise zur Auswertung**

Die Grundlage der Auswertung ist das Protokoll des Workshops. Im ersten Auswertungsschritt wurden alle schriftlichen Aussagen zum Thema öffentlicher Verkehr und Durchfahrt Hauptgasse thematisch gegliedert (Anhang A1 und A2). Die Rückmeldungen zum Entwurf des Zielbildes zum Zentrum von Mellingen sind im Kapitel 2 zusammengestellt. Im zweiten Auswertungsschritt wurden sämtliche Aussagen gemäss den meistgenannten Nennungen zusammenfassend beschrieben. Dabei wurden die wichtigsten Aussagen (im Protokoll dementsprechend mit Kleber markiert) separat aufgeführt (Kapitel 3 und Kapitel 4). Der dritte Auswertungsschritt fokussierte auf die zentralen Erkenntnisse. Daraus wurden Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit abgeleitet (Kapitel 5).

## 2 Rückmeldung zum Entwurf Zielbild Zentrum

### 2.1 Übersicht der Fragen und Hinweise

Die folgende Tabelle zeigt sämtliche Fragen und Hinweise zum Entwurf des Zielbildes zum Zentrum von Mellingen. Die Rückmeldungen sind thematisch gegliedert.

	<b>Fragen zum Entwurf Zielbild</b>	<b>Hinweise zum Entwurf Zielbild</b>
<b>Allgemein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Können wir und das leisten?</li> <li>– Die Ziele sind gut. Aber kann man die umsetzen?</li> <li>– Was ist das Zielbild?</li> <li>– Wie werden die Ziele konkretisiert?</li> <li>– Klare Priorisierung der Ziele?</li> <li>– Ist der Perimeter richtig definiert und umsetzbar (Zentralplatz und Scheune Hirt)?</li> <li>– Was hat Priorität?</li> <li>– Macht die Bevölkerung mit?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Konkretisierung der Ziele nötig (messbar)</li> <li>– Konkrete Aussage und Definition machen</li> <li>– Machbare Ziele auf umsetzbare Frist reduzieren</li> <li>– Umsetzbarkeit auf Mellingen beziehen</li> <li>– Ziele und Umsetzung muss realisierbar sein</li> <li>– Lebensqualität/Vernetzung aller vier Bereiche sicherstellen</li> <li>– Qualität und «Quantität» berücksichtigen</li> <li>– Schrittweises Vorgehen und regelmässige «systematische Überprüfung» ist wichtig!</li> <li>– Mellingen soll belebt und nicht tot sein</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ist der Nutzungsmix schwierig?</li> <li>– Was ist der Stellenwert von Kultur und Geschichte?</li> <li>– Wie kann man Wohngebiet vernünftig mit Gastrobereichen vereinbaren?</li> <li>– Wie kann die Altstadt als zentrale Begegnungszone attraktiv gemacht werden?</li> <li>– Macht es Sinn die Hauptgasse als Begegnungszone zu definieren?</li> <li>– Was wollen wir: „Schlaf“-Stadt nach Modell Brugg oder ein belebtes Zentrum und Treffpunkt?</li> <li>– Wie kombinieren wir Geschäft und Freizeit?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schöne Gartenbeizen ermöglichen</li> <li>– Nutzung mit realistischen Bedürfnissen und Einbezug aller Beteiligten</li> <li>– Gewünscht ist eine lebendige Altstadt (keine Schlafstadt)</li> </ul>
<b>Mobilität, Verkehr und Parkierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Was passiert mit dem Verkehr?</li> <li>– Wie passiert die Regelung des Verkehrs?</li> <li>– Wie werden die Besucher in die Stadt und der Transitverkehr aus der Stadt geleitet?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es steht und fällt mit Verkehrslösung</li> <li>– Minimaler privater Autoverkehr anstreben</li> <li>– Die Innenstadt muss verkehrsfrei werden →Potential darf nicht verspielt werden!</li> <li>– Die Parkierung muss sichergestellt werden</li> <li>– Belastung Birrfeldstrasse zu gross. Zielkonflikt mit Freiraum Lindenplatz</li> </ul>
<b>Öffentlicher Raum und Freiraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Welche Freiräume sind gemeint?</li> <li>– Wo bleibt die Verbindung zwischen den beiden Reussufer?</li> <li>– Wie kann die Verbindung der Altstadt zu angrenzenden Gebieten (z.B. Birrfeldstrasse) gewährleistet werden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eine Aufwertung des Zentralplatzes ist notwendig</li> </ul>
<b>Bebauung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kann man eine dichtere Überbauung im Zentrum schaffen? Wo gibt es mehr Parkplätze für ein gutes Angebot?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Keinen Leerwohnungsstand kreieren</li> <li>– Ohne eigene Objekte oder Hauseigentümer im Boot = keine Entwicklung</li> </ul>

### 3 Ergebnisse zum Arbeitsstand «Öffentlicher Verkehr»

#### 3.1 Allgemeine Hinweise zum öffentlichen Verkehr

Die Teilnehmenden formulierten allgemeine Hinweise zum öffentlichen Verkehr (ÖV), welche in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind:

##### Allgemein

###### *Wichtige Aussage*

- Für eine Gruppe ist es wichtig, dass die ÖV-Verbindungen in Mellingen gut sind. Es darf keine Abwertung geben.
- Eine Gruppe ist der Meinung, dass eine zusätzliche Bus-Haltestelle «Meli / Gruemethof» notwendig ist.

###### *Weitere Aussagen*

- Eine Gruppe betont, dass «Mellinger für Mellingen» denken sollen. Schliesslich soll Mellingen den Wakker-Preis gewinnen.
- Eine Gruppe betont, dass die Ausfahrt aus dem Gebiet Gheid zukünftig besser möglich sein muss.
- Eine Gruppe spricht sich «klar für den ÖV» aus.
- «Ruf-Bus» statt «Städtli-Bus», dieser Meinung ist eine Gruppe.
- Eine Gruppe stellt die Frage, welche Fussweg-Distanzen Schülerinnen und Schüler zugemutet werden können.
- Eine Gruppe ist der Meinung, dass der Zentralplatz umzugestalten ist.
- Bei der Weiterbearbeitung der zukünftigen Verkehrsführung ist darauf zu achten, dass die Verbindung West / Ost nicht vernachlässigt wird.

##### Zubringer Altstadt

- Zwei Gruppen betonen, dass der Zubringerdienst in der Altstadt immer gewährleistet sein soll (1x wichtige Aussage).

Je eine Gruppe formuliert:

- Die Ausfahrten in der Altstadt sind über die Seitengassen zu fördern.
- Die Busfahrbahn als farbiger Belag ist zu prüfen.
- Es ist zu prüfen, ob die Busdurchfahrt durch die Altstadt zu reduzieren ist.
- Das Gewinn-Potential bei keinem Durchgangsverkehr ist aufzuzeigen.
- Sind Elektro-Velo mit Tempo 20 durch die Altstadt erlaubt?

## Parkierung

- Zwei Gruppen betonen, dass es nahe bei der Altstadt Parkplatzmöglichkeiten braucht. Das ehemalige Coop-Gelände bietet sich dafür an. Sowohl ober- als auch unterirdisch.
- Die Aufwertung der Hauptgasse braucht einen Spielraum, sagt eine Gruppe.

## 3.2 Bestvariante Durchfahrt Altstadt

Die acht Gruppen bestimmten eine Bestvariante «Durchfahrt Altstadt». Folgende Tabelle zeigt die Anzahl Nennungen zu den drei möglichen Bestvarianten. Die dazugehörigen Begründungen sind im Anschluss an die Tabelle aufgeführt.

Bestvariante:	Variante 3, «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr»	Variante 5b, «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr»	Variante 8, «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr»	«Variante X» (Zusätzliche Variante, von einer Gruppe erstellt)
Gruppe 1			X	
Gruppe 2			X	
Gruppe 3			X	
Gruppe 4			X	
Gruppe 5			X	
Gruppe 6		X (40%)	X (60%)	
Gruppe 7			(x) → Notalternative	X
Gruppe 8			X	
<b>Total Gruppen</b>		<b>1</b>	<b>8</b>	<b>1</b>

### Variante 3 «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr»

Variante 3 ist für keine Gruppe die Bestvariante.

### Variante 5b «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr»

Gemäss einer Gruppe ist die Variante 5b «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr», trotz hohem Verkehrsaufkommen in der Hauptgasse und den dadurch geringen Gestaltungsmöglichkeiten weiterzuvorführen. Insbesondere weil das Gewerbe und die Anbindung der «rechten Reussseite» mit dieser Variante am ehesten möglich ist. Die Gruppe ist der Meinung, dass eine Verkehrsreduktion und Aufhebung des Einbahnverkehrs sich zu einem späteren Zeitpunkt realisieren lassen.

### Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr»

Alle acht Gruppen haben sich zur Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» geäussert. Für sieben Gruppen ist dies die Bestvariante, mit folgenden Begründungen:

- Macht Mellingen zukunftsorientiert und zeigt, dass Veränderung möglich ist (wichtige Aussage).
- Erlaubt die grösste Gestaltungsmöglichkeit für die Hauptgasse und schafft eine Altstadt mit Qualität (wichtige Aussage).
- Dank des reduzierten Durchgangsverkehrs ist mehr Zubringerverkehr möglich. Das ist eine Chance für das Gewerbe (wichtige Aussage).
- Ein Lichtsignal ist nicht nötig, da Tempo 20 vorhanden (wichtige Aussage).
- Entlastet den Zentralplatz.
- Ist eine Chance für Rad-Fahrende und Zu-Fuss-Gehende.
- Reduziert den Stau in der Stettler- und der Bahnhofstrasse.

### «Variante X» als zusätzliche Variante

Eine Gruppe skizziert eine neue Bestvariante, die «Variante X». Die Variante verfolgt folgende Grundsätze:

- Ein massiver ÖV-Abbau ist nötig.
- Nur noch Güterumschlag in der Altstadt ermöglichen.
- Die Haltestelle Krone ist als Wendepunkt auszugestalten.
- An der Birrfeldstrasse ist ein Busterminal anzubringen.
- Zentralplatz als Knotenpunkt stärken (Busverbindung aus Wohlen) und Parkierungsmöglichkeiten ausbauen (3x wichtige Aussage).

## **3.3 Einschätzung der drei Varianten**

### **3.3.1 Variante 3, «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr»**

Sechs Gruppen formulierten für die weitere Bearbeitung der Variante 3 «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr» folgende Hinweise und Anmerkungen:

#### Allgemein

- Eine Gruppe ist der Meinung, dass die Variante 3 «absolut unbrauchbar» ist. Es ist unklar, weshalb bei dieser Variante die Umfahrung nötig ist.
- Gemäss einer Gruppe zementiert die Variante 3 den heutigen Status Quo. Es ist zu klären, ob diese Variante zeitgemäss ist.

### Aufwertung Hauptgasse

- Drei Gruppen betonen, dass eine Aufwertung und Neugestaltung der Hauptgasse bei dieser Variante nicht möglich sind.
- Der «Zeitturm» wird nicht zugänglich gemacht. Für eine Gruppe ist das ein absolutes «muss».

### Verkehr

- Für vier Gruppen verursacht die Variante 3 in der Altstadt zukünftig zu viel Verkehr, die Busdurchfahrt ist unattraktiv und verursacht Rückstau. Das ist zu vermeiden.

### **3.3.2 Variante 5b, «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr»**

Sechs Gruppen formulierten für die weitere Bearbeitung der Variante 5b, «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr» folgende Hinweise und Anmerkungen:

#### Allgemein

- Drei Gruppen sind der Meinung, dass die Variante 5b keine gute Lösung ist. Für eine Gruppe ist die Variante 5b «absolut unbrauchbar». Für die Gruppe ist unklar, weshalb bei dieser Variante die Umfahrung nötig ist.

#### Einbahnverkehr

- Gemäss vier Gruppen bringt der Einbahnverkehr zusätzliche Schwierigkeiten und schafft unklare Verhältnisse in der Hauptgasse.

#### Gewerbe

- Zwei Gruppen halten fest, dass diese Variante für das Gewerbe in der Altstadt ein Nachteil ist. Auch fehlt der Zugang vom Lindenplatz in die Altstadt.

### **3.3.3 Variante 8, «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr»**

Alle acht Gruppen formulierten für die weitere Bearbeitung der Variante 8, «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» Hinweise und Anmerkungen:

#### Allgemein

*Wichtige Aussage*



- Eine Gruppe betont, dass nur diese Variante die geforderte Attraktivität und nötige Lebensqualität in der Altstadt ermöglicht. Die Altstadt soll zum Verweilen einladen.

#### *Weitere Aussage*

- Eine Gruppe betont, dass im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung die Vorteile dieser Variante nachvollziehbar darzulegen, bzw. «zu verkaufen» sind.

### Verkehrsführung und Durchfahrt Hauptgasse

#### *Wichtige Aussagen*

- Der Verkehr ist in der Hauptgasse und der Altstadt so gut wie möglich zu reduzieren. Zu prüfen ist, ob ein Poller in der Hauptgasse den Verkehr besser organisiert. Dieser Meinung sind zwei Gruppen.
- Eine Gruppe betont, dass zukünftig keine landwirtschaftlichen Fahrzeuge in der Altstadt erlaubt sein sollen.

#### *Weitere Aussagen*

- Gemäss einer Gruppe ist diese Variante hinsichtlich «Verkehrsfreie Innenstadt» genau zu überprüfen. So ist zu klären, ob die Anzahl Busse reduziert werden kann und dass dadurch eine verpasste Chance für die Innenstadt ausgeschlossen werden kann.
- Eine Gruppe weist darauf hin, dass die Fahrbahn vor dem Brückentor einzumitten ist. Nur so sind auf beiden Seiten die Freiflächen möglichst gleichmässig vorhanden.
- Für eine Gruppe ist diese Variante eine «Notalternative», bei welcher der Verkehr (MIV) sich in der Hauptgasse nicht kreuzen soll. Die Gruppe spricht sich für eine neue Variante (Variante X) aus.

### Zubringerverkehr Altstadt

#### *Wichtige Aussagen*

- Zwei Gruppen sind der Meinung, dass der Zubringerverkehr nur von einer Seite in die Altstadt gelangen soll und der «Abfluss» des Zubringerverkehrs über die Seitengassen zu lösen ist.
- Gemäss einer Gruppe sind die Seitengassen nur von der Hauptgasse kommend zu befahren.

#### *Weitere Aussagen*

- Gemäss einer Gruppe ist die Bezeichnung «Zubringer» besser und verständlicher zu definieren.
- Gemäss einer Gruppe ist die Verkehrsführung des Zubringerverkehrs nochmals zu prüfen (Einbahn oder Gegenverkehr).

## Busverkehr

### *Wichtige Aussagen*

- Eine Gruppe betont, dass bei dieser Variante die Busdurchfahrt durch die Altstadt zu reduzieren ist.
- Eine Gruppe hält fest, dass der ÖV für Pendlerinnen und Pendler attraktiv sein muss. Für die Streckenführung der Linie 332-Z wird folgender Anpassungsvorschlag gemacht: Linie 332-Z bei neuem Kreisel Umfahrung wenden (Ägelmoos) → zurück zu Lindenplatz und Bewirtschaftung der Haltestelle Friedhof.

### *Weitere Aussagen*

- Für eine Gruppe ist es wichtig, dass die Busse keine Verspätungen haben.
- Zwei Gruppen äussern sich zur Linie 332/332-Z:
  - Die Durchfahrt durch die Hauptgasse ist zu reduzieren.
  - Das Gebiet «Gheid» ist ungenügend an das ÖV-Netz angeschlossen. Folgender Optimierungsvorschlag der Linie 332-Z ist nötig: Westlich von Friedhof via Friedweg - Kreuzzelgstrasse - Bremgartenstrasse.

## Gewerbe

### *Wichtige Aussage*

- Eine Gruppe betont die Wichtigkeit der Durchfahrt für Gewerbetreibende. Dieser Umstand ist zu prüfen.

### *Weitere Aussagen*

- Gemäss vier Gruppen ist eine gute Lösung für das Mellinger Gewerbe zu finden. Für das Gewerbe braucht es eine spezifische Regelung des Zubringerverkehrs. Ebenso ist das Problem des «auswärts einkaufen» zu lösen.

## Parkierung

### *Wichtige Aussage*

- Die Parkplätze für Anwohnende der Altstadt sind ausserhalb zu platzieren. Dieser Meinung ist eine Gruppe.

### *Weitere Aussage*

- Damit diese Variante zielführend ist, sind die Parkierungsmöglichkeiten beidseits der Reuss zu verbessern. Das sagt eine Gruppe.

## 4 Ergebnisse zum Arbeitsstand «Aufwertung Hauptgasse»

### 4.1 Allgemeine Hinweise zur Aufwertung der Hauptgasse

Die Teilnehmenden formulierten allgemeine Hinweise zur Gestaltung der Hauptgasse, welche in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind:

#### *Wichtige Aussagen*

- Eine Gruppe betont, dass für die Gestaltung der Hauptgasse das finale Durchfahrtsregime der Bestvariante «Durchfahrt Altstadt» entscheidend ist. Falls die Entscheidung auf Variante 3 «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr» fällt, sind in der Altstadt keine Gestaltungsmaßnahmen zu tätigen. Die Gruppe spricht sich für ein schrittweises weiteres Vorgehen wie folgt aus:
  1. Öffnung des Stadttors
  2. Strassenfläche mit Pflanzentöpfe markieren
  3. Bestimmen der Bestvariante «Durchfahrt Hauptgasse»
  4. Beobachtung des Verkehrsstroms
  5. Entscheid Bestvariante «Gestaltung Hauptgasse»
- Eine Gruppe spricht sich generell gegen einen asphaltierten Bodenbelag aus. Sie empfiehlt eine «Pflästerung» bei allen Varianten «Gestaltung Hauptgasse» zu prüfen (aufgeschnittene Flussteine, vgl. Kloster Einsiedeln).
- Gemäss einer Gruppe braucht es bei allen Varianten «Gestaltung Hauptgasse» innerhalb der Hauptgasse eine klare Markierung der Bus-Fahrbahn.
- Für drei Gruppen ist es wichtig, dass die Hauptgasse unterschiedlich genutzt werden kann. Es sollen Festbetriebe und Events möglich sein (1x wichtige Aussage).

#### *Weitere Aussagen*

- Gemäss zwei Gruppen ist sicherzustellen, dass alle Varianten behindertengerecht umgesetzt werden und die Altstadt rollstuhlgängig ist.
- Eine Gruppe spricht sich klar für eine Begegnungszone in der Hauptgasse aus.
- Eine Gruppe wünscht eine Lösung für die «Hundebedürfnisse» in der Altstadt.
- In der Hauptgasse ist ein Brunnen anzubringen und eine sinnvolle Beleuchtung (Stehleuchte, Bodenbeleuchtung und hängend). Die Gruppe spricht sich weiter für eine neue Weihnachtsbeleuchtung aus.
- Eine Gruppe möchte wissen, wer für die Fassadenerneuerungen zuständig ist.
- Eine Gruppe spricht sich klar fürs Mellinger Gewerbe aus.
- Der Zeitturm (Uhrwerk) ist öffentlich zugänglich zu machen.

## 4.2 Bestvariante «Gestaltung Hauptgasse»

Die acht Gruppen bestimmten eine Bestvariante «Gestaltung Hauptgasse». Folgende Tabelle zeigt die Anzahl Nennungen zu den drei möglichen Bestvarianten. Die dazugehörigen Begründungen sind im Anschluss an die Tabelle aufgeführt.

Bestvariante:	Variante «Natursteinplatten vollflächig»	Variante «6-Feld-Streifen»	Variante «Rahmen» (Pflasterung / Schwarzbelag)
Gruppe 1			X
Gruppe 2			X
Gruppe 3			X
Gruppe 4			X
Gruppe 5			X
Gruppe 6		X	
Gruppe 7			X
Gruppe 8			X
<b>Total Gruppen</b>		<b>1</b>	<b>7</b>

### Variante «Natursteinplatten vollflächig»

Die Variante «Natursteinplatten vollflächig» ist für keine Gruppe die Bestvariante.

### Variante «6-Feld-Streifen»

Die Variante «6-Feld-Streifen» ist für eine Gruppe die Bestvariante. Die Gruppe formulierte dazu keine Begründungen.

### Variante «Rahmen» (Pflasterung/Schwarzbelag)

Für sieben Gruppen ist dies die Bestvariante. Folgende Begründungen wurden geäußert:

- Die Variante bringt viele Vorteile und kaum Nachteile. Sie ermöglicht einen Platzcharakter (*2x wichtige Aussage*).
- Die Variante passt sowohl zur Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» und zur «Variante X» (*1x wichtige Aussage*).
- Die Pflastersteingestaltung ist eine (optische) Aufwertung.
- Die lange, gerade Hauptgasse wird durch die Rahmengestaltung und die Pflasterung unterbrochen.
- Ein gutes Preis-/Leistungs-Verhältnis und der Unterhalt der Werkleitungen ist sichergestellt.

### 4.3 Einschätzung der drei Varianten

#### 4.3.1 Variante «Natursteinplatten vollflächig»

##### *Wichtige Aussagen*

keine

##### *Weitere Aussagen*

- Für drei Gruppen ist diese Variante zu teuer.
- Zwei Gruppen erachten die Werkleitungssanierung bei dieser Variante als sehr aufwändig.
- Für eine Gruppe ist die Variante zu wenig zukunftsorientiert. Gemäss einer Gruppe ist die Variante zu modern.
- Die Aufhebung der Trottoirs ist für eine Gruppe zentral. In Kombination mit dem Busverkehr durch die Hauptgasse ist deshalb diese Variante deshalb nicht sinnvoll.

#### 4.3.2 Variante «6-Feld-Streifen»

##### *Wichtige Aussage*

- Gemäss einer Gruppe ist diese Variante zu konkretisieren. Dabei soll sich die Gestaltung an der Linienführung der Busse orientieren.

##### *Weitere Aussagen*

Drei Gruppen haben Kritikpunkte formuliert:

- Die Variante ist optisch nicht ansprechend.
- Es werden Lärmemissionen und mehr Unterhaltsarbeiten befürchtet. Die Materialkombination Belag und Naturstein ist heikel. Hier besteht die Gefahr, dass der Stein bricht.
- Eine Gliederung der sechs Streifen ist nicht nötig. Die Bestuhlung und Bepflanzung gliedert den Strassenraum.

#### 4.3.3 Variante «Rahmen» (Pflästerung / Schwarzbelag)

##### *Wichtige Aussagen*

- Eine Gruppe betont, dass der Rahmen (Natursteinplatten) für Rollatoren und Kinderwagen genügend breit und dadurch geeignet sein soll.
- Eine Gruppe spricht sich explizit für die Variante «Rahmen mit Pflästerung» aus. Dadurch wird der historische Kontext aufgegriffen, eine passende Anbindung an die Seitengassen sichergestellt und ist ästhetisch ansprechend.

### *Weitere Aussagen*

Drei Gruppen haben sich zur Pflästerung geäussert.

- Für eine Gruppe sind die Pflastersteine einen Nachteil. Dadurch werden einheitliche Beläge in der Altstadt verunmöglicht.
- Eine Gruppe betont, dass es heutzutage lärmdämmende Pflastersteine gibt.
- Busse verursachen Lärm in der Hauptgasse. Eine Gruppe empfiehlt, zu Beginn Schwarzbelag einzusetzen und zu einem späteren Zeitpunkt auf Pflastersteine umzustellen.
- Gemäss einer Gruppe ist der Rahmen (Natursteinplatten) bis zum heutigen Fussgängerstreifen beim Lenzburgertor zu führen. Auch die Kirchgasse und Bruggerstrasse sind mit dem Rahmen auszugestalten.

## **5 Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit**

Die Schussfolgerungen gliedern sich in die Themen Entwurf Zielbild Zentrum, öffentlicher Verkehr mit Durchfahrt Altstadt und Aufwertung Hauptgasse. Für sämtliche Themen wurden Empfehlungen abgeleitet, die in der weiteren Arbeit zu überprüfen sind.

### Entwurf Zielbild Zentrum Mellingen

Die häufigsten Fragen und Hinweise beziehen sich auf die Realisierbarkeit des Zielbildes:

- Mehrfach wird die Frage gestellt, ob die Ziele des Entwurfs des Zielbildes für Mellingen realistisch und umsetzbar sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ziele möglichst konkret und messbar sein sollen.

Weitere Fragen und Hinweise wurden zu den Verkehrs- und Nutzungszielen gestellt:

- Die Zielsetzungen zu den Nutzungen in der Altstadt werden mehrfach als unklar beurteilt. Es ist nicht ersichtlich, welche Ausrichtung dabei verfolgt wird. Soll die Altstadt eine attraktive und zentrale Begegnungszone werden oder eher eine «Schlaf-Stadt» nach dem Modell der Stadt Brugg?
- Unklar ist, ob der angestrebte Nutzungsmix aus Wohnen, Gastronomie, Gewerbe und Kultur in der Altstadt gelingen wird.

Weitere Fragen und Hinweise zu den Zielen zu Mobilität, Verkehr und Parkierung:

- Zwei Mal wurde gesagt, dass der Autoverkehr auf ein Minimum zu reduzieren ist. Das Potential einer verkehrsfreien Innenstadt ist nicht zu verspielen.
- Eine griffige Verkehrslösung (Verkehrsführung, Parkierung) für die zukünftige Entwicklung des Zentrums von Mellingen ist zentral. Unter anderem wird auf einen Zielkonflikt zwischen dem zukünftigen Lindenplatz als Aufenthaltsort und der hohen Verkehrsbelastung der Birrfeldstrasse hingewiesen.

- Unklar scheint auch die Verbindung zwischen den beiden Reussufern zu sein und ob die Altstadt die angrenzenden Gebiete verbinden mag.

#### *Empfehlungen für die weitere Arbeit*

- Die Ziele des Entwurfs des Zielbildes Mellingen hinsichtlich Realisierbarkeit und Messbarkeit überprüfen. Klären, ob die Ziele mit möglichen Umsetzungsmassnahmen zu ergänzen sind.
- Nutzungen in der Altstadt schärfen (welche Nutzungsschwerpunkte, welcher Nutzungsmix, was ist die passende Verkehrslösung für die Altstadt). Die Ziele des Entwurfs des Zielbildes allenfalls anpassen.
- Überprüfen, ob ein zusätzliches Ziel zur Anbindung der angrenzenden Gebiete an die Altstadt und zur Verbindung der beiden Reussufer zu formulieren ist.

#### Öffentlicher Verkehr und Durchfahrt Altstadt

Für sieben der acht Gruppen ist die zukünftige Durchfahrt durch die Altstadt mit der *Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr»* zu regeln. Diese Bestvariante ermöglicht den grössten Gestaltungsspielraum für die Hauptgasse und fördert eine Altstadt mit Qualität.

Auffallend ist, dass alle sieben Gruppen Optimierungsvorschläge formulieren, die in der Weiterbearbeitung der Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» zu berücksichtigen sind:

- Gute und pünktliche ÖV-Verbindungen sind wichtig. Fünf Gruppen sprechen sich gleichzeitig für eine Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Hauptgasse aus, um die Lebensqualität in der Altstadt zu steigern.
- Mehrfach wird gesagt, dass zu prüfen ist, ob die Busdurchfahrten durch die Hauptgasse reduziert werden können. Drei Gruppen sind der Meinung, dass die Linienführung des Busses 332/332-Z zu überprüfen ist. Sowohl hinsichtlich Durchfahrt Hauptgasse als auch verbesserte Erschliessung des Gebiets «Gheid» (genauer Anpassungsvorschlag ist der Seite 10 zu entnehmen).
- Die Mehrheit der Gruppen äussert sich zum Zubringerverkehr in der Altstadt. Unklar ist die Bezeichnung «Zubringer». Gesagt wird, dass der Zubringerverkehr zukünftig nur von einer Strassenseite (Hauptgasse oder Seitengassen) in die Altstadt gelangen soll und über die Seitengassen die Altstadt verlassen soll.
- Vier Gruppen betonen, dass für das Mellinger Gewerbe eine angemessene Lösung zu finden ist. Wie der Zubringerverkehr, benötigen auch die Gewerbetreibenden spezifische Regelungen für die Durchfahrt durch die Altstadt.
- Zwei Gruppen sind der Meinung, dass in der Hauptgasse Strassenpoller anzubringen sind und sich Fahrzeuge in der Hauptgasse zukünftig nicht mehr kreuzen dürfen.

- Zwei Gruppen betonen, dass die an die Altstadt angrenzenden Gebiete und besonders die rechte Reussseite besser an die Altstadt anzubinden sind. Dazu braucht es vertiefende Auseinandersetzungen.

Die *Variante 5b «Busse in beide Richtungen & Einbahnverkehr»* ist gemäss einer Gruppe in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen. Insbesondere weil die Bedürfnisse des Gewerbes und die Anbindung der «rechten Reussseite» bei dieser Variante am besten berücksichtigt werden.

Die *Variante 3 «Busse in beide Richtungen & Gegenverkehr»* wurde von keiner Gruppe als Bestvariante beurteilt.

Eine Gruppe skizziert ihre eigene Bestvariante, die *«Variante X»*. Die Gruppe spricht sich für einen massiven ÖV-Abbau in der Hauptgasse aus. In der Altstadt soll nur noch Güterumschlag möglich sein.

#### *Empfehlungen für die weitere Arbeit:*

- Die Bestvariante «Durchfahrt Hauptgasse» für die weitere Arbeit festlegen:
  - o Entscheiden, ob nur die Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» als Bestvariante für die Weiterbearbeitung zu verfolgen ist.
  - o Festlegen, welchen Stellenwert die weiteren drei Varianten in der weiteren Arbeit haben.
- Sämtliche Optimierungsvorschläge der Variante 8 «Busse in beide Richtungen & nur Zubringerverkehr» überprüfen und den Umgang damit festlegen.
- Auf Grundlage der Bestvariante die nächsten Arbeitsschritte mit der Arbeitsgruppe «Öffentlicher Verkehr» besprechen und festlegen.
- Überprüfen, ob ein pendlerfreundlicher, attraktiver und pünktlicher öffentlicher Verkehr und eine gleichzeitige Reduktion des Durchgangverkehrs durch die Hauptgasse umsetzbar sind.
- Die Linienführung des Busses 332/332-Z analysieren. Die Anpassungsvorschläge der Gruppen dazu überprüfen.
- Lancieren einer vertieften Analyse des Zubringerverkehrs in der Altstadt. Ein passendes Zu- und Abfahrtssystem erarbeiten.
- Klären, was eine gute Verkehrslösung für das Mellinger Gewerbe ist. Allenfalls gemeinsam mit den Gewerbetreibenden von Mellingen nach Lösungsvorschlägen suchen.
- Verkehrsführung und Strassenmarkierungen in der Hauptgasse vertieft studieren sowie die Ideen der Gruppen dazu prüfen: Verlegung der Fahrbahn in Strassenmitte,



Verkehrspoller anbringen, kein Kreuzen der Fahrzeuge in der Hauptgasse ermöglichen.

### Aufwertung und Gestaltung der Hauptgasse

Sieben der acht Gruppen präferieren die *Variante «Rahmen» mit Pflästerung / Schwarzbelag* zur Gestaltung der Hauptgasse:

- Die Mehrheit der Gruppen haben sich zur Pflästerung geäußert. Einerseits wird gesagt, dass der Rahmen bereits von Anfang an mit Pflastersteinen auszugestalten ist. Andererseits wird empfohlen, in der Strassenmitte Schwarzbelag zu verwenden und diesen zu einem späteren Zeitpunkt durch Pflastersteine zu ersetzen. Pflastersteine greifen den historischen Kontext auf, sind ästhetisch ansprechend und verbinden die Seitengassen mit der Hauptgasse.
- Wichtig ist, dass der Rahmen (Platten wie auch Pflästerung) für Kinderwagen und Rollatoren sowie generell für Menschen mit Einschränkungen gut passierbar ist.

Eine Gruppe spricht sich für die *Variante «6-Feld-Streifen»* aus. Die Gestaltung soll sich dabei an der Linienführung des Busses orientieren.

Die *Variante «Natursteinplatten vollflächig»* ist für keine Gruppe die Bestvariante.












Eine Gruppe betont, dass die Gestaltung der Hauptgasse vom Durchfahrtsregime der Altstadt abhängig ist. Die Gruppe empfiehlt, ein schrittweises Vorgehen bei der Neugestaltung der Hauptgasse. So sollen erste verkehrliche Anpassungen wie die Öffnung des Stadttorts für den Langsamverkehr erfolgen und erst im Anschluss an ein eingespieltes Verkehrsregime die Gestaltung der Hauptgasse festgelegt werden.







### *Empfehlungen für die weitere Arbeit:*

- Die Bestvariante «Aufwertung Hauptgasse» für die weitere Arbeit festlegen:
  - o Entscheiden, ob nur die Variante «Rahmen» als Bestvariante für die Weiterbearbeitung zu verfolgen ist.
  - o Festlegen, welchen Stellenwert die beiden anderen Varianten in der weiteren Arbeit haben.
- Auf Grundlage der Bestvariante die nächsten Arbeitsschritte mit der Arbeitsgruppe «Aufwertung Hauptgasse» besprechen und festlegen.
- Definieren, wie die gegenseitigen Abhängigkeiten von Durchfahrtsregime und Gestaltung der Hauptgasse sind und festlegen, wie die Planung dieser beiden Teilprojekte auszugestalten ist.


## ANHANG

### A1 Varianten «Durchfahrt Altstadt», thematisch gegliedert



Variante 8	Zu beachten in weiterer Bearbeitung	Begründung Bestvariante
<u>Generell</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität der Altstadt erhalten (V8)  (6)</li> <li>- Lebensqualität für Altstadt erhalten, in Städtli spüren, erleben (V8)  (6)</li> <li>- Altstadt fürs Verweilen und zu den Perlen (V8) (6)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr Qualität für Altstadt (V8) (3)</li> <li>- Grösster Handlungsspielraum (V8) (2)</li> <li>- Grösste Gestaltungsmöglichkeit in Hauptgasse möglich (V8)  (5)</li> <li>- Mellingen kann sich verändern Oberziel! (V8)  (8)</li> <li>- Ist zukunftsorientiert (V8)  (8)</li> <li>- Für öffentliche Ausschreibung Bestmöglichkeit Öffentlichkeitsarbeit, (Verkaufen) (V8) (8)</li> </ul>
<u>Verkehrsführung, Durchfahrt</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Poller in der Mitte. Durchfahrt nur Bus, Zubringer nur von links und rechts   (V8) (1)</li> <li>- Poller in Hauptgasse? für Bus, Zubringer nur von Brücke oder Tor (V8) (1) </li> <li>- So <u>wenig</u> Verkehr wie möglich! (V8)  (6)</li> <li>- Keine Landwirtschafts-Fahrzeuge durch Altstadt! (V8)  (8)</li> <li>- Innenstadt verkehrsfrei unmöglich? Verpasste Chance für Innenstadt? (V8) (5) (Komm. Mia →dh. Nochmals prüfen ob Reduktion Busse nicht doch irgendwie möglich ist)</li> <li>- Verkehrsführung in den Gassen Einbahn/ Gegenverkehr (V8) (1)</li> <li>- Strasse einmitten bei Brückentor (V8) (5)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- + + + + Einsparung Lichtsignal da Tempo 20 (Voraussetzung) (V8)  (8)</li> <li>- Chance für Velo und Fussgänger (V8) (2)</li> <li>- Stau weg bei Stettlerstrasse – Bahnhofstrasse (V8) (8)</li> <li>- (1) →mit Optimierung, Poller in Mitte</li> </ul>
<u>Zentralplatz</u>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nur bei Variante 8 wird Zentralplatz entlastet (V8) (8)</li> </ul>




<u>Zubringer</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abfluss Zubringer über Seitengasse (V8) (3) </li> <li>- Was ist als Zubringer «definiert»? (v8) (1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kein/ weniger Durchgangsverkehr erlaubt mehr Zubringer  (8)</li> </ul>
<u>Gewerbe</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchfahr für Gewerbe prüfen (V8)  (4)</li> <li>- Gewerbelösungen (V8) (3)</li> <li>- Gewerbe erhalten → Zubringer (V8) (6)</li> <li>- Problem: «auswärts einkaufen» (V8) (2)</li> <li>- ABER: für Gewerbe in Mellingen eine Lösung finden. (durch Gruppe mündlich ergänzt) (4)</li> </ul> <p>-&gt;braucht im Interesse für Gewerbe von Mellingen eine Lösung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kann Chance für Gewerbe sein (in der Altstadt) (V8) (2)</li> </ul>
<u>Parkierung</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkplätze Anwohner nur ausserhalb (V8) (1) </li> <li>- Noch besser mit Parkierungsmöglichkeiten beidseits Reuss (V8) (8)</li> </ul>	
<u>Bus</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV muss für Arbeitspendler gut sein. Ev. 332-Z bei neuem Kreislauf Umfahrung wenden (Ägelmoos), zurück zu Lindenplatz &amp; Bewirtschaftung Haltestelle Friedhof (V8)  (5)</li> <li>- Bus Reduktion (3) </li> <li>- 332-Linie mit nur einer Durchfahrt (V8) (3)</li> <li>- Bus 332-Z → westlich Friedhof via Friedweg Kreuzzelgstrasse auf Bremgartenstrasse (V8) (4)</li> <li>- Busse dürfen keine Verspätungen haben (V8) (5)</li> <li>- Anschliessung Gheid ungenügend (V8) (5)</li> </ul>	




<b>Variante 3</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>	<b>Begründung Bestvariante</b>
<u>generell</u>	<b>Variante 3:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absolut unbrauchbar → wofür wäre dann die Umfahrung? (V3 +5b) (7)</li> <li>- Keine Kontrolle möglich (V3/5b) (5)</li> </ul>	
<u>Rotlicht:</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es bleibt wie es ist aber langsamer zeitgemäss? (V3) (3)</li> <li>- Rückstauzone, Rotlicht? Stadtseite (V3) (3)</li> <li>- Rückstau muss IMMER vermieden werden: alles muss fließen (V3) (8)</li> </ul>	
<u>Busdurchfahrt</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Busse noch unattraktiver? (V3) (5)</li> <li>- Zu viel Verkehr (v3) (4)</li> </ul>	
<u>Aufwertung Hauptgasse</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung Hauptgasse sinnlos (V3) (4)</li> <li>- Keine Aufwertung der Altstadt (V3) (8)</li> <li>- Kein Platz für Gestaltung (V3) (8)</li> <li>- Zeitturm <u>muss</u> zugänglich gemacht werden (V3) (8)</li> <li>- Keine Aufwertung für Hauptgasse möglich (V3) (5)</li> </ul>	
<b>Variante 5b</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>	<b>Begründung Bestvariante</b>
<u>Verkehrsführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbahnverkehr wechselnde Seiten je 12 Stunden (auch für Bus) (V5b?) (2)</li> <li>- Wer hat Vorfahrt? Ost oder West (V5b) (3)</li> <li>- Einbahnverkehr = nicht realistisch (V5b) (4)</li> <li>- Keine Kontrolle möglich (V3/5b) (5)</li> <li>- Absolut unbrauchbar → wofür wäre dann die Umfahrung? (V3 +5b) (7)</li> <li>- Einbahnverkehr bringt nur Nachteile (5b) (8)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Weiterverfolgen:</u> Aber mehr Verkehr in Hauptgasse, weniger Platz (V5b) (6)</li> <li>- Reduktion (weniger Verkehr, kein Einbahnverkehr mehr) später möglich (V5b) (6)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachteil (1500 Fr.) für Gewerbe in Altstadt (Blockierung) (V5b) (8)</li> <li>- Kein Zugang vom Lindenplatz. Schlecht für Gewerbe (5b) (8)</li> <li>- Keine gute Lösung (5b) (8)</li> </ul>	
<b>Variante X</b>	<b>Begründung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Notalternative:</u> zu 8 → ohne Kreuzung in Städtli (7)</li> <li>- <u>Massiver ÖV-Abbau</u> überzeugt uns nicht! Argumente? (7)</li> <li>- Wendeplatz Krone (Vx) (7)</li> <li>- Busterminal Birrfeldstrasse (Vx) (7)</li> <li>- Zentralplatz (Bus von Wohlen) → beachten (Vx) (7)</li> <li>- Parken → daran denken (Vx) (7)</li> </ul>	

**A2 Varianten «Aufwertung Hauptgasse», thematisch gegliedert**

<b>Allgemein</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufgeschnittene Flusssteine (Kloster Einsiedeln), «Pflästerung» prüfen (alle V)  (1)</li> <li>- Kein Asphalt (alle V) 1)</li> <li>- Behindertengerecht (alle V) 1)</li> <li>- Lösung für Hundebedürfnisse. Platz für das Geschäft von Hunden (generell) (2)</li> <li>- Brunnen muss rein (generell) (2)</li> <li>- Stehleuchten, Bodenbeleuchtung, oben hängend (5)</li> <li>- Neue Weihnachtsbeleuchtung (5)</li> <li>- Klare Markierung für Busse  (5)</li> </ul>
<b>Variante Natursteinplatten</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zu teuer (4)</li> <li>- zu wenig zukunftsorientiert (4)</li> <li>- zu teuer bei Werkleitungs-Sanierung (4)</li> <li>- Teuer (5)</li> <li>- Etwas zu modern (5)</li> <li>- Verantwortlich bei Fassadenerneuerung? (5)</li> <li>- Seitengassen nur Fahrtrichtung von Hauptgasse weg  (5)</li> <li>- Zu teuer (6)</li> <li>- Nicht zu bevorzugen bei Busverkehr! (6)</li> <li>- Trottoirs weg vorrangig (6)</li> <li>- Unterhalt für Werkleistungen sehr aufwändig (8)</li> <li>- Keine Begegnungszone, kein Verkehr (8)</li> </ul>
<b>Variante 6-Feld Streifen</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmemissionen</li> <li>- Optisch unschön (4)</li> <li>- Verunsicherung bei 6-Feld-Streifen nicht gross (5)</li> <li>- Noch weiter auszuarbeiten vgl. Linienführung Bus wie braune Fläche  (6)</li> <li>- Übergang Belag-Naturstein brechen ab. Mehr Unterhalt (8)</li> <li>- Gliederung 6-Feld-Streifen unnötig, da Bestuhlung und Bäume gliedern (8)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pflastersteine: Laufender Übergang in die Seitengassen (V4) (2)</li> <li>- Nachteil Pflastersteine: Keine einheitlichen Beläge in der Altstadt (V4) (2) (2)</li> <li>- Pflastersteine: schöne Ästhetik und historische Anbindung (V4) (2)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei V3 ÖV keine Massnahmen  (3)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schrittweise (3) <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Stadttor (3)</li> <li>2. Strassenflächen mit Töpfen (3)</li> <li>3. Definitive Variante bestimmen (V8)  (3)</li> </ul> </li> <li>- Verkehrsstrom beobachten (3)</li> </ul>
<b>Variante Rahmen</b>	<b>Zu beachten in weiterer Bearbeitung</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Lenzburgertor, Platten bis zum aktuellen Fussgängerstreifen</li> <li>- Verbindung Grosse Kirchgasse-Bruggerstrasse auch Platten (4)</li> <li>- Eventuell im Moment mit Schwarzbelag (Lärm durch Bus) (4)</li> <li>- Natursteinplatten müssen genug breit sein → Rollator, Kinderwagen...  (5)</li> <li>- Rahmen mit Pflasterung gefällt uns gut (optisch) (5)</li> <li>- Rahmen: Passt am besten zu 8 oder X (7) </li> <li>- Mellinger denken für Mellingen (7)</li> <li>- Mellingen gewinnt Wakker-Preis! (7)</li> </ul>