



Eine Altstadt wartet darauf, vom Verkehr befreit zu werden

Rund 15000 Fahrzeuge passieren täglich die mittelalterliche Hauptgasse von Mellingen (AG). Die geplante Umfahrung wird nicht nur der Altstadt einen Entwicklungsschub geben. Doch zuerst muss das Gericht entscheiden.

Lindenplatz in Mellingen, kurz nach halb acht Uhr. Der Verkehr ist so dicht wie der Nebel an diesem Novembertag. Langsam, aber stetig bewegt sich die Autoschlange durch den Kreisel Richtung Altstadt. Dann bremst ein Autofahrer bei der Ausfahrt abrupt. Er überlässt einem Lastwagen den Vortritt, der auf der Gegenspur durch das grössere der beiden Tore beim über 550 Jahre alten Zeitturm fährt. Sitzt in der Kabine des Sattelschleppers etwa ein Geisterfahrer? Nein, denn durch das Tor auf der «richtigen» Fahrbahn wäre das grosse Gefährt nicht hindurch gekommen. Es scheint, als habe sich das spezielle Verkehrsregime beim Zeitturm etabliert. Denn die vorher beschriebene Szene wiederholt sich an diesem Morgen noch einige Male. Es gibt aber auch Chauffeure, welche das Mellingener Nadelöhr nicht kennen. Die abgewetzten Stellen an der Decke des kleineren Tors zeugen davon. Es komme hie und da zu prekären Situationen, erzählt Gemeindeamman

Bruno Gretener später im Gemeindehaus. «Ich habe einmal erlebt, dass ein Chauffeur eines Sattelschleppers fast eine halbe Stunde manövriert hat, nachdem er im kleineren Tor steckengeblieben ist. Es entstand ein ellenlanger Rückstau.»

Den Teufelskreis durchbrechen

Mellingen ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (Isos) aufgeführt. Der mittelalterliche Ortskern ist eigentlich ein Standortvorteil; im Marketing würde man von einer «unique selling proposition» sprechen. Doch die Altstadt wirkt durch den dichten Verkehr zu den Stosszeiten alles andere als attraktiv. Täglich passieren sie rund 15000 Fahrzeuge, davon sind rund acht Prozent Lastwagen. Wenn sie durch die enge Hauptgasse rollen, versteht man sein eigenes Wort kaum. Weil die Verkehrssituation unbefriedigend ist, halten sich auch viele Liegenschaftsbesitzer in der Altstadt zurück, in ihre Gebäude zu in-

vestieren. In den vergangenen Jahrzehnten hat der Kanton Aargau verschiedene Stadt- und Ortskerne vom Durchgangsverkehr befreit, beispielsweise in Aarau, Bremgarten, Ennetbaden, Laufenburg oder Rheinfelden. Auch in Mellingen soll es eine Verkehrssanierung geben. Im Mai 2011 genehmigte das Aargauer Stimmvolk mit 60 Prozent Jastimmen einen Kredit von 36 Millionen Franken für den Bau einer Umfahrung. «Sie ist für uns eminent wichtig», sagt Gretener. Dank ihr könnte die Gemeinde den Teufelskreis durchbrechen, die Altstadt vom Durchgangsverkehr befreien und die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in den historischen Gassen massiv erhöhen. Auch die Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger würde verbessert. Gemäss Angaben des Kantons, des Bauherrn der Umfahrung, würde sich das Verkehrsaufkommen ohne Umfahrung im Jahr 2025 in der Altstadt auf circa 18500 Fahrzeuge pro Tag erhöhen. Mit der Umfahrung prognostiziert der Kan-



ton eine Verkehrsbelastung von rund 4800 Fahrzeuge pro Tag für das Jahr 2025.

Doch vorerst ist Warten angesagt. Denn beim kantonalen Verwaltungsgericht ist eine Beschwerde des Verkehrs-Clubs der Schweiz und des WWF Schweiz hängig. Nach Ansicht der beiden Umweltverbände zerstöre die zur Umfahrung gehörende neue Brücke über die Reuss die Naturlandschaft von nationaler Bedeutung. In der Zwischenzeit hat die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission dazu ein Gutachten verfasst. Dessen Inhalte sind jedoch noch nicht veröffentlicht. Erst mit dem Gerichtsentcheid wird klar, welche Änderungen nötig sind, damit die Umfahrung gebaut werden kann.

Begegnungszone in der Altstadt

«Für uns ist die Umfahrung die Initialzündung, um die Gemeinde insgesamt weiterzuentwickeln», sagt Gretener. Beispielsweise ergeben sich beim öV neue Möglichkeiten der Linienführung. Allenfalls wird das öV-Angebot sogar ausgebaut. «Wir sind momentan blockiert in der Planung, weil viele Projekte Schnittstellen zur Umfahrungsstrasse haben.» Fest steht immerhin, dass die Altstadt aufgewertet wird. In den vier Seitengassen ist dies bereits erfolgt. Nachdem die zum Teil 100-jährigen Werkleitungen im Untergrund ersetzt worden waren, erhielten die Gassen eine «Auffrischung». Die Trottoirs verschwanden, dafür wur-





Pittoresk: Die Altstadt liegt direkt an der Reuss.

Unten: In den historischen Gassen sind Pflastersteine und Natursteinplatten gelegt worden.

Bilder: Severin Nowacki

«Die Haltestelle Mellingen-Heitersberg ist ein Glücksfall für uns.»

den am Rand bei den Häusern und als Abgrenzung zur Strasse hin Pflastersteine gesetzt. Zwischen den Pflastersteinen ist ein Gehweg mit Natursteinplatten aus Soglio, einem Ort im Bergell, gelegt worden. Die Neugestaltung des Strassenraums verbessert die Situation für Personen, die mit Kinderwagen unterwegs sind, oder für Rollstuhlfahrer. Und sie ermöglicht es den Ladenbesitzern, ihre Waren und Produkte auch unter freiem Himmel zu präsentieren. Wirte können Tische und Stühle vor ihren Restaurants aufstellen. Für Autofahrer ist das Parkieren einfacher geworden.

Sobald die Umfahrungsstrasse fertig gebaut ist, wird auch die Hauptgasse saniert und aufgewertet. «Es ist angedacht, eine Begegnungszone zu machen», sagt Gretener. Autos sollen weiter in die Altstadt hineinfahren und dort parkieren können. Die reine Durchfahrt wird allerdings zu bestimmten Zeiten

nicht mehr möglich sein. «Allenfalls werden wir die Bushaltestellen in die Altstadt verlegen, um den restlichen Verkehr zusätzlich zu beruhigen.» Zudem soll eines der beiden Tore beim Zeitturm für den Verkehr geschlossen werden. «Damit gelangen Fussgänger bequemer von der Altstadt zur Birrfeldstrasse/Lenzburgerstrasse», sagt Gretener.

Den Hauptachsen entlang verdichten

Die beiden letztgenannten Strassen sind Teil der Mellinger Kernzone. Der Gemeindeammann zeigt sie auf der grossen Karte, auf der die Gesamtrevision der Zonenplanung abgebildet ist. Hier sind die Potenziale der Innenverdichtung ersichtlich. «Entlang diesen Achsen nahe der Altstadt soll sich die Gemeinde entwickeln.» Einerseits sind die grösseren Baulandreserven bereits aufgebraucht, andererseits sind Einzonungen aufgrund des neuen Raumplanungsgesetzes kein



In der Stadtscheune befinden sich das Ortsmuseum und die Bibliothek.

Vom Bahnhof Mellingen-Heitersberg verkehren Postautos nach Baden, Brugg, Bremgarten, Dättwil, Mägenwil, Widen und Wohlen.



Thema. Das grösste Verdichtungspotenzial befindet sich bei der Birrfeldstrasse. Die neue Zonenplanung sieht hier auch Aufzonungen vor, also das Erhöhen des Nutzmasses. Eine dreigeschossige Wohnzone könnte zum Beispiel in eine viergeschossige umgezont werden. «Es ist aber nicht die Idee, dass wir möglichst in die Höhe bauen, sondern dass wir in erster Linie die im kantonalen Richtplan vorgeschriebene Dichte erreichen», sagt Gretener. Zudem ist ein Landabtausch geplant. Damit ein Stück Land in der Kernzone als Bauland eingezont werden kann, soll ein flächengleiches Stück Bauland, das in Bezug auf die geplante Entwicklung am falschen Ort liegt, ausgezont werden. Die Gespräche mit den Landeigentümern sind im Gang.

Potenzial für 7000 Einwohner

Die Gesamtrevision der Zonenplanung, über welche die Gemeindeversammlung im Sommer 2016 befinden wird, ist Teil des sogenannten «Entwicklungskonzepts – Vision 2035+». Bei beiden hat die Planungskommission mit dem Planungsbüro Planar AG für Raumentwicklung, Zürich, zusammengearbeitet. Und bei beiden konnte die Bevölkerung mitwirken. Die öffentliche Auflage der Zonenplanung ist kurz vor Redaktionsschluss zu Ende gegangen. «Die jetzige Gesamtrevision der Zonenplanung ist ein erster Schritt, es braucht aber weitere, um die Vision 2035+ zu realisieren», sagt Gretener. Das Konzept sieht vor, dass sich Mellingen als kleinregionales Zentrum im unteren Reusstal mit gutem Wohn-, Arbeitsplatz- und Schulangebot sowie attraktiven Einkaufsmöglichkeiten weiterentwickelt. Mellingen habe Poten-

Der Gemeindeammann

Bruno Gretener (FDP) ist seit 2001 im Gemeinderat und seit 2006 Gemeindeammann. Das Amt macht 50 Prozent aus, daneben ist der Absolvent der Höheren Wirtschafts- und Verwaltungsschule als Präsident des Abwasserverbandes Region Mellingen und als Vizepräsident des Vereins Gnadenenthal (Zentrum für Pflege und Betreuung Reusspark) tätig. 2013 wurde Gretener in den Grossen Rat des Kantons Aargau gewählt. Der 48-Jährige ist verheiratet und Vater von zwei Söhnen. Seine Hobbys sind Rennvelofahren, Skifahren, Fussballspielen



im FC Grossrat, Wandern und Pilzsammeln im Bündnerland.

pb

zial für 7000 Einwohner, sagt Gretener. Das sei aber die Obergrenze und nicht das Ziel.

Tatsächlich befindet sich die Gemeinde nach wie vor in einer Wachstumsphase. In den vergangenen zehn Jahren ist die Bevölkerungszahl kontinuierlich gestiegen, von knapp 4300 auf heute rund 5200 Einwohner. Viel dazu beigetragen hat die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. «Die 2004 in Betrieb genommene Haltestelle Heitersberg ist ein Glücksfall für uns», sagt Gretener, «sie hat Mellingen und der ganzen Region einen Attraktivitätsschub gegeben.» Die Reisezeiten mit der S-Bahn betragen lediglich 26 Minuten nach Zürich respektive 17 Minuten nach Aarau. Daneben verkehren verschiedene Postautolinien von und nach Mellingen-Heitersberg.

Das «Neugrüen» polarisiert

Trotz Wachstum und Bauboom sind im Reussstädtchen derzeit viele Wohnungen frei. Gemäss der Aargauer Leerwohnungszählung waren es im vergangenen Juni deren 177, viele davon befinden sich in der vor zwei Jahren fertig gebauten Siedlung «Neugrüen». Die rund 200 nach höchsten Minergie-Standards erstellten Wohneinheiten kamen praktisch gleichzeitig auf den Markt. Das 31000 Quadratmeter grosse «Neugrüen» ist so etwas wie ein Dorf im Dorf. Und es löst unterschiedliche Reaktionen aus. Die NZZ beispielsweise hat das «Neugrüen» als «vorbildliche Wohnsiedlung» gelobt: «Auf einer drei Hektaren grossen Fläche hat die Firma Dietrich Schwarz Architekten aus Zürich ein dörflich schönes Quartier mit 198 Wohnungen in Reihenhäusern, kubischen Wohnblocks und einem Kopfbau hingezaubert», heisst es in dem Artikel. Die Siedlung könne als «zeitgenössische Antwort auf die kleine Altstadt» interpretiert werden. Und: «All jene Architekten, deren von ökologisch und botanisch langweiligem Abstandsgrün umgebenen Megablöcke in Zürichs Aussenquartieren bei ähnlicher Dichte nur seelenlose Atmosphäre bieten, könnten vom «Neugrüen» lernen.» Andererseits bezeichnen Kritiker die neue Wohnsiedlung als «Kartonsiedlung», «Kasernenbau» oder «Neugrau». Der Gemeindeammann weiss um die kontroversen Ansichten. «Einwohner, die im ländlichen Gebiet von Mellingen wohnen, können mit dem Konzept des «Neugrüen» eher weniger anfangen, Neuzuzüger aus dem urbanen Raum haben ein solches Umfeld hingegen gesucht.»

Ortsparteien suchen Nachwuchs

Gesucht hat auch die Gemeinde. Und zwar eine Gemeinderätin respektive ei-

Mellingen ist mit seinem breiten Schulangebot vor allem für Familien attraktiv.





*Oben: Das Alterszentrum Grüt liegt nahe bei der Altstadt.
Unten: Die Siedlung «Neugrüen» wirkt noch nicht sehr belebt.*

Der Gemeindeschreiber

Patrick Sandmeier ist seit 2013 Gemeindeschreiber in Mellingen. Davor arbeitete er während mehr als elf Jahren in Endingen als Gemeindeschreiber und Bauverwalter. Der 44-Jährige hat einen Master in Public Management absolviert. Sandmeier ist verheiratet und frischgebackener Vater eines Sohnes. Seine Hobbys sind Sport und Reisen.

pb





Im Norden der Gemeinde steht das grösste Tanklager (Öl und Benzin) der Schweiz.

nen Gemeinderat. Am 18. Oktober sollte gewählt werden. Doch bis zum Anmeldetermin Anfang September hatten sich keine Kandidaten für das Amt gemeldet. Erst als durch einen Zeitungsartikel bekannt wurde, dass sich niemand für die Ersatzwahl zur Verfügung gestellt hatte, meldete sich die parteilose Maria Giovanna Suter-Spagnuolo. Sie wurde dann mit 309 Stimmen gewählt. Im Zusammenhang mit der mangelhaften politischen Partizipation war auch Kritik an der Entwicklung von Mellingen zu hören. «Wenn Siedlungen wie das «Neugrüen» mit fast 200 Wohnungen gebaut werden, holt man Leute in die Gemeinde, die mit dem Dorf nichts zu tun haben und sich nicht mit dem Ort identifizieren», sagte Roger Fessler, Vorstandspräsident der Mellingener SVP, gegenüber der «Aargauer

Zeitung». Gemeindeammann Gretener ortet das Problem aber nicht primär in der Entwicklung der Gemeinde. «Alle Ortsparteien kämpfen mit Nachwuchsproblemen.» Dadurch sei es schwierig geworden, Kandidaten zu finden. Und: «Es war nicht das erste Mal, dass sich erst für den zweiten Wahlgang Kandidaten gemeldet haben.»

Philippe Blatter

Informationen:
www.mellingen.ch

Die Gemeinde im HLS

Mellingen

1242 erstmals als Stadt erwähnt, ging Mellingen 1273 durch Kauf an Habsburg über. 1296 verlieh Herzog Albrecht Mellingen das Stadtrecht. 1415 eroberten Zürich und Luzern die Stadt zuhanden der eidgenössischen Orte. Landesherren waren von nun an bis 1712 die acht alten Orte, nachher nur noch Zürich, Bern und Glarus. Verwaltungstechnisch gehörte Mellingen zur Grafschaft Baden, verstand es aber, auch nach 1415 seine Rechte als Stadt zu wahren: Markt, gerichtliche Autonomie mitsamt der um 1400 erworbenen Blutgerichtsbarkeit, Wahl der Behörden (über 100 öffentliche Ämter), eigene Gesetzgebung und Verwaltung unter der Leitung eines Schultheissen. Von der Einführung der Reformation 1528 bis zum Villmergerkrieg 1712 wurde die Stadt zwölfmal besetzt. 1798 beschloss Mellingen, seine städtische Verfassung aufzugeben. Es wurde dem Distrikt Bremgarten im helvetischen Kanton Baden zugeschlagen. Die am 19.2.1803 abgehaltene erste Gemeindeversammlung nach neuer Rechtsordnung bildet den Ausgangspunkt der heutigen modernen Gemeinde als Bestandteil des Bezirks Baden im neu geschaffenen Kanton Aargau. Mit Alters- und Pflegeheim (hervorgegangen aus dem 1313 gegründeten Spital), Bezirksschule (gegründet 1862), vier Schulhäusern und grossen Sportanlagen nimmt Mellingen heute die Funktionen eines Schul-, Kultur- und Sozialzentrums des Unteren Reusstales wahr. Sechs Postautolinien erschliessen Mellingen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die SBB-Linie Aarau-Wettingen (Teilstück der 1877 eröffneten Nationalbahn) wurde in den letzten Jahrzehnten für den Personenverkehr beinahe bedeutungslos, nicht aber für das in den 1960er-Jahren in der Nähe der Station gebaute grösste Öl- und Benzin-tanklager der Schweiz. Das starke finanzielle Engagement der Gemeinde beim Bau der Bahn hatte Mellingen nach deren Konkurs 1878 in eine schwere politische Krise (fast vollständige Verarmung der Bürgergemeinde) gestürzt.

Rainer Stöckli, Historisches Lexikon der Schweiz, Version vom 23.10.2008, www.hls-dhs-dss.ch