

# Entwicklung nur in kleinen Schritten

Sissach | Gemeinderat Stephan Marti über die Begegnungszone

Der seit Juli 2020 amtierende Sissacher Verkehrschef Stephan Marti äusserst sich erstmals öffentlich zu seinen Vorstellungen, wie die Begegnungszone «Strichcode» weiterentwickelt werden soll. Marti strebt «schrittweise Verbesserungen» an, ohne allzu stark vom Status quo abzuweichen.

David Thommen

Daniel Stocker (FDP) stand vor allem bei Links-Grün in Sissach in der Dauerkritik: Er unternehme viel zu wenig gegen die vielen Autos in der 2008 eröffneten Begegnungszone. Vermisst wurde ein Konzept, wie den Menschen im Ortskern mehr Raum zum gemütlichen Flanieren verschafft werden könnte. Trotz Tempo 20 und generellem Vortritt für die Fussgänger komme die gewünschte Begegnung zwischen den Menschen im Dorfkern quasi unter die Räder, heisst es.

Stocker lehnte die geforderten einschneidenden Beschränkungen für den Verkehr und den Abbau von Parkplätzen stets ab, da das Gewerbe im Dorf auf eine gute Erreichbarkeit für die Kunden angewiesen sei. Allerdings hatte er Massnahmen in Aussicht gestellt, um die Situation dennoch zu verbessern: Etwa ein neues Parkhaus beim Bahnhof, was den Abbau von einzelnen Parkplätzen im Ortskern erlaubt hätte, oder kleine abgegrenzte Areale in der Begegnungszone mit Sitzbänken und Bäumen oder Flächen für kleine kulturelle Veranstaltungen. Stocker nannte diese Bereiche «Perlen» und «Inseln». Zur Umsetzung kam es aber nicht: Der FDP-Mann wurde im Februar 2020 vom Sissacher Wahlvolk abgewählt.

Stockers Nachfolger im Departement Verkehr, Wasser und Abwasser ist Stephan Marti, der 2020 neu in den Gemeinderat gewählt wurde. Marti, ebenfalls ein Bürgerlicher, gehört der Vereinigung Pro-Sissach an. Er habe sich die nötige Zeit genommen, um die Situation eingehend zu studieren und Möglichkeiten für Verbesserungen zu prüfen, sagt er gegenüber der «Volksstimme». Nun spricht er erstmals öffentlich darüber.

Vorweg: Radikal andere Ansätze als seinerzeit Stocker präsentiert Marti nicht. Er spricht von einem «phasenweisen Vorgehen». Die Situation im Ortskern will er in kleinen Schritten verbessern. Marti nennt im Wesentlichen drei Punkte.

## Ein Parkleitsystem

Zuerst soll ein Parkleitsystem eingerichtet werden. Eine Analyse habe ergeben, dass viel Verkehr in der Begegnungszone durch auswärtige Kunden verursacht werde. Neu sollen diese an den Ortseingängen West und Ost mittels Wegweisern direkt ins jeweils nächste der drei bestehenden Parkhäuser von Coop, Kantonalbank und Migros geleitet werden. Damit könne der Parkplatz-Suchverkehr in der Begegnungszone unterbunden werden.

Im Idealfall zeige das Leitsystem die Anzahl freier Plätze in den jeweiligen Parkhäusern auf einer elektronischen Tafel in den Bereichen westliche Bahnhofstrasse und östliche Hauptstrasse in Echtzeit an. Die technischen Voraussetzungen dafür seien in den Parkhäusern von Migros und Kantonalbank grundsätzlich vor-

handen, sagt Marti, und Coop habe eine Modernisierung ihres alten Parkhauses in Aussicht gestellt, damit die automatische Meldung über freie Parkplätze möglich werde.

Eine Erhebung hat laut Marti ergeben, dass alle drei Parkhäuser zu fast allen Zeiten ungenutzte Kapazitäten hätten. Nun müsse das Angebot vor allem den auswärtigen Besuchern noch bekannter gemacht werden.

Zumindest wünschenswert wäre es laut Marti, wenn dereinst auch die oberirdischen öffentlichen Parkplätze im Dorfkern mit Sensoren ausgerüstet würden. Dann könne den Verkehrsteilnehmern an den Eingängen ins Zentrum automatisch signalisiert werden, ob es überhaupt einen Sinn hat, sich in der Begegnungszone auf Parkplatzsuche zu machen.

Die Kosten für das Parkleitsystem liessen sich noch nicht beziffern, sagt Marti. Denn noch sei nicht abschliessend geklärt, was in technischer Hinsicht alles machbar sei. Er wünscht sich, dass der entsprechende Kredit bis Ende Jahr vor die Gemeindeversammlung gebracht werden kann.

Und Stockers einstige Idee mit einem neuen Parkhaus auf dem Bahnhofsareal? «Der Ansatz war im Grunde richtig», sagt Marti. Doch die Gespräche hätten mittlerweile gezeigt, dass die SBB dazu zumindest derzeit nicht Hand bieten. Ziel der Gemeinde bleibe es indessen, dass neue Parkplätze in unmittelbarer Umgebung der Begegnungszone geschaffen werden. Am ehesten könnte dieser Wunsch in Erfüllung gehen, wenn es grosse Bauvorhaben von privaten Investoren gibt. Marti denkt hier vor allem an die Neuüberbauung des ehemaligen Six-Madun-Areals (heute Tobler). Falls dort ein Quartierplan ausgearbeitet werde, könne die Gemeinde ihre Ansprüche anmelden. Der dortige Standort für ein Parkhaus mit direktem Zugang in die Begegnungszone wäre geradezu ideal, sagt der Gemeinderat.

Der längst laut gewordenen Forderung nach einer Reduktion der Anzahl Parkplätze in der Begegnungszone erteilt Marti eine Abfuhr: Die Sissacher Ladengeschäfte seien auf diese Parkplätze angewiesen, sagt er. Ein Abbau komme für ihn nur dann infrage, wenn in unmittelbarer Nähe Ersatz realisiert werden könne. Überdies seien ohnehin die meisten Parkplätze in Privatbesitz. Die Gemeinde könne somit nicht darüber verfügen, wie es ihr gerade passe.

## Zeitfenster für Lieferungen

In einem weiteren Schritt sollen laut Marti die Lieferzeiten in der Begeg-



Schadhafte Stellen auf dem «Strichcode»: Gemeinderat Stephan Marti stellt die Sanierung der Strasse in Aussicht.

nungszone für den kommerziellen Verkehr beschränkt werden, was eine weitere Beruhigung bringe. Es komme immer wieder vor, dass mehrere 20- oder 30-Töner gleichzeitig Waren anliefern, was regelmässig zu Rückstaus bis auf die Kantonsstrasse zur Folge habe. Neu soll möglichst ein einziges Zeitfenster pro Tag festgelegt werden, in dem die Brummis in die Zone fahren dürfen. Für die restliche Zeit schwebt Marti ein generelles Fahrverbot für den Schwerverkehr ab 3,5 Tonnen vor. Heute sei die Durchfahrt auch Sattelschleppern erlaubt. Für Ausnahmen – beispielsweise für Zügelwagen – soll eine Bewilligungspflicht gelten.

## Sanierung des Belags

In einer weiteren Phase wird laut Marti der Strassenbelag in der Begegnungszone komplett saniert. Die jetzige Lösung mit der zentralen Abflussrinne aus Metall, dem Belag aus Teer und den eingelassenen Bändern aus weissem Gneissstein sah zumindest zu Beginn hübsch aus. Innert weniger Jahre zeigte sich jedoch, dass die verschiedenen Materialien alle ganz unterschiedlich «arbeiten» – mit der Folge, dass sich im Teerbelag gravierende Risse bildeten und die Natursteinplatten zum Teil schon abgeplatzt sind. 2018, nur zehn Jahre nach dem Bau, stand bereits fest, dass die Strasse totalsaniert werden muss.

«Die bisherige (Strichcode)-Optik möchten wir beibehalten», sagt Marti. Die zentrale Regenrinne und die Bänder über die Strasse sollen bleiben. Jedoch sei man sich noch nicht im Klaren darüber, welche Ma-

terialien verwendet werden sollen. «Es könnten wiederum Natursteine in den Belag eingebaut werden», sagt Marti. Möglicherweise wäre es aber zweckdienlicher und vor allem langlebiger, den gleichen optischen Effekt mit aufgemalten Streifen zu erzielen.

Im Zuge der Sanierung sei denkbar, dass einzelne Stellen innerhalb der Begegnungszone farblich anders – auffälliger – gestaltet würden. Dort nämlich, wo den Verkehrsteilnehmern signalisiert werden soll, dass besonders grosse Vorsicht angebracht ist. «Vielleicht ziehen wir diese Massnahme auch vor», sagt Marti. Die vor allem auf Wunsch der Schule angebrachten provisorischen Schwellen bei der Einmündung des Gartenwegs könnten dank einer solchen Umgestaltung hoffentlich wieder abgebaut werden.

Ferner würde es Marti gerne sehen, wenn sogleich auch fixe Stellen für eine oder mehrere Geschwindigkeitsanzeigen («Smiley») festgelegt würden. Heute gebe es bei der Platzierung dieser Messstellen stets Diskussionen.

Die Sanierungsvorlage werde voraussichtlich «innerhalb von zwei oder drei Jahren vor die Gemeindeversammlung kommen», sagt der Gemeinderat. Der finanzielle Aufwand für Sissach werde beträchtlich sein. Was ebenfalls ansteht, ist die Sanierung der «Hauptstrasse Ost» in Richtung Gelterkinden auf dem Abschnitt von der «Volksstimme» über die Migros bis hoch zum Polizeiposten. Hier müssen auch alle Werkleitungen erneuert werden. Bei der Neugestaltung werde man eine eigenständige Optik suchen und nicht einfach den

«Strichcode» weiterziehen: «Wir haben Platz genug, um etwas Eigenes zu machen.» Zwar sollen die Fussgänger dort mehr Fläche bekommen und es werden weitere verkehrsberuhigende Elemente eingebaut, der Abschnitt wird jedoch auch in Zukunft nicht Bestandteil der Begegnungszone sein. Dort wird weiterhin Tempo 30 gelten.

## Zu wenig visionär?

Absehbar ist, dass Stephan Martis Visionen den Kritikern der heutigen Begegnungszone – namentlich der schon mehrfach in Erscheinung getretenen «Begegnungs AG» rund um alt SP-Landrat Stefan Zemp – nicht weit genug gehen werden. Vorschläge wie beispielsweise ein Einbahnverkehr oder die Sperrung der Strasse in der Mitte, womit zumindest der Durchgangsverkehr abgehalten werden könnte, werden vom neuen Gemeinderat nicht aufgenommen: «Mag sein, dass ich einige Leute enttäusche», sagt Marti: «Doch man muss pragmatisch bleiben. Idealistische Ansätze bringen nichts.» Für Sissach sei entscheidend, dass man auch die Bedürfnisse des Gewerbes berücksichtige – besonders jetzt in dieser schwierigen Zeit. Schon verhältnismässig kleine Eingriffe wie ein Einbahnsystem oder der Abbau von Parkplätzen könne dazu führen, «dass die Begegnungszone plötzlich tot ist». In anderen Ortschaften seien genau diese Fehler gemacht worden. Verbesserungen, so Marti abschliessend, seien zwar möglich, «aber nur ganz vorsichtig».

Die Diskussion dürfte damit – einmal mehr – lanciert sein.



Achtung, Gefahr: Dieser heute mit Schwellen beruhigte Übergang mitten in der Begegnungszone soll auffälliger markiert werden.



Hauptstrasse Ost: Dieser Abschnitt soll bald erneuert werden. Hier gilt danach weiterhin Tempo 30. Bilder David Thommen