



Gemeinde Sissach
Gemeinderat
Bahnhofstrasse 1
4450 Sissach

Mitwirkung Quartierplan 1 Bahnhof-Zentrum (QP1)

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident, sehr geehrte Gemeinderäte

Besten Dank für die Möglichkeit, zur Quartierplanung beim Bahnhof Sissach Stellung nehmen zu können.

Die Grünen Region Sissach haben sich intensiv mit dem Quartierplan 1 zwischen Cheesmeyer-Haus und dem Bahnhof auseinandergesetzt. Sissach hat nach wie vor eine grosse Anziehungskraft, weshalb die Bevölkerung weiter wächst. Die Baulandreserven werden kleiner und liegen immer weiter vom Zentrum entfernt.

Aus diesem Grund begrüssen die Grünen Region Sissach die geplante Überbauung mitten im Zentrum mit den Mischnutzungen von Wohnen und Arbeiten, Verkaufsgeschäften und Praxen. Wir erhoffen uns eine ansprechende, moderne Architektur und sind froh, dass die einengenden Kernzonenvorschriften betreffend den Dachformen hier keine Anwendung finden.

Als besonders wertvoll für Sissach erachten wir den geplanten Platz vor dem Cheesmeyer-Haus.

Erschliessung QP1

Nicht einverstanden sind die Grünen bezüglich der Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus des QP1. Das Verkehrsgutachten geht mit keinem Wort auf die Fussgängersituation ein, obwohl die Postgasse die wichtigste Verbindung für Fussgänger zum und vom Bahnhof ist und von PendlerInnen, AusflüglerInnen und SchülerInnen stark genutzt wird. Der Gartenweg ist kein Ersatz dafür, da er für diese NutzerInnen nicht der Wunschlinie entspricht. Eine Ein- und Ausfahrt zu einem so grossen und stark genutzten Parkhaus hat in der von Fussgängern hoch frequentierten Postgasse, nichts verloren. Ebenso wenig die Anlieferung mit LKWs, die erst noch rückwärts erfolgen soll (Planungsbericht, S. 22). In jedem Fall lehnen wir eine Anliefer-Zufahrt via Poststrasse ab, um den Autoverkehr auf der Bahnhofstrasse nicht zu bremsen (Verkehrsgutachten, S. 12). In der Postgasse aber würden die Sattelzüge beim Warten auf die Öffnung des Tores den Fussweg versperren und jedes Manövrieren ein Risiko für Fussgänger und Velofahrende darstellen. Das alles macht die Postgasse als Fussgängerverbindung untauglich, was den Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes RPG widerspricht, wonach Rad- und Fusswege geschaffen und erhalten werden. Wir beantragen, dass die Gemeinde zusammen mit der Bauherrschaft und allenfalls der SBB nach besseren Lösungen



sucht. Die Gemeinde ist schliesslich massgeblich am Parkhaus beteiligt, da sie eine grosse Anzahl Parkplätze für die öffentliche Nutzung erstellen lässt.

Folgende drei Alternativen sind aus unserer Sicht prüfenswert:

- Ein- und Ausfahrt beim Postplatz
- Ein- und Ausfahrt auf der Rössligasse, also auf Gemeindeflächen. Es ist damit zu rechnen, dass in wenigen Jahren eine Einstellhalle für das Tobler-Areal gebaut wird. Mit einer Erschliessung von der Rössligasse her, wird der Erschliessungsverkehr auf einen Ort konzentriert, wofür andere Strassen vom Autoverkehr entlastet werden.
- Ein- und Ausfahrt bei den heutigen Velo-Parkplätzen auf dem SBB-Areal. Dies bedingt zwingend eine Verlegung (nicht Aufhebung) eines Teils der Veloparkplätze, die allenfalls gegen Westen verschoben, oder in die Postgasse verlegt werden können, da diese weit weniger stören als die geplante Ein- und Ausfahrt für Autos.

Die Grünen Region Sissach werden sich vehement gegen den Quartierplan Q1 stellen, wenn die vorliegende Erschliessung über die Postgasse bestehen bleibt.

Ein Quartierplan, zwei Baufelder

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die beiden gemeinsam entwickelten Areale westlich und östlich des Gartenweges in zwei getrennten QPs behandelt werden. Auch die gemeinsame Vernehmlassung über die QP 1 und 2 betonen den funktionalen Zusammenhang der beiden Vorhaben. Deshalb soll ein einziger QP mit zwei Baufelder erlassen werden. Damit kann die Planung ideal abgestimmt und Synergien genutzt werden, wie z.B. eine gemeinsame Parkingeinfahrt.

Gemeinsame Einfahrt Parkings QP1 und QP2

Wir verlangen zudem, dass die beiden Tiefgaragen von QP1 und QP2 (s. entsprechende Stellungnahme) über die gleiche Zufahrt bedient werden. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Zentrum und Herz von Sissach eine zweite belastende Einfahrt mit entsprechendem Autoverkehr erhalten soll, wenn eine einfache Verbindung zwischen den Einstellhallen geschaffen werden kann. Für die AnwohnerInnen des QP2 ist eine grössere Einfahrt mit separaten Streifen eine Verbesserung gegenüber der geplanten schmalen Einfahrt.



Anzahl Parkplätze

Der Kanton verlangt eine hohe Mindestanzahl Parkplätze pro Wohneinheit (1.3). Jedoch lässt er mit Paragraph 70, Absatz 2 RBV den Gemeinden etwas Handlungsspielraum: „In besonderen Fällen kann die Baubewilligungsbehörde nach Anhören des Gemeinderates die Zahl der vorgeschriebenen Plätze herabsetzen.“ Der QP1 ist mit Sicherheit ein besonderer Fall, da er unmittelbar beim Bahnhof mit dem öffentlichen Verkehr bestens erschlossen ist, mitten im Zentrum liegt und von verschiedensten Geschäften umgeben ist. Die Parkplätze für die geplanten Geschäfte sind bereits sinnvoll reduziert. Nicht aber die Parkplätze der Wohnungen. Die eher kleinen Wohnungen sind ideal für Erwerbstätige, die mit dem öffentlichen Verkehr pendeln. Es kann also von einer unterdurchschnittlichen Anzahl Privatautos ausgegangen werden. Es macht wenig Sinn, teure unterirdische Parkplätze zu erstellen, die dann nicht genutzt werden und nur die Mieten verteuern. Dies haben bereits grosse Investoren für Standorte in Zentrumsnähe eingesehen. Die Gemeinde soll ihren Spielraum nutzen und eine Herabsetzung der vorgeschriebenen Parkplätze verlangen. Die Reduktionsfaktoren ($R1 = 0.6$ und $R2 = 0.5$) zur Berechnung der maximal zulässigen Anzahl Parkplätze sollen im Quartierplanreglement festgesetzt werden.

Veloerschliessung und Veloparkplätze

Der Begleitbericht verwendet den Begriff Langsamverkehr, ohne zu definieren, ob nebst Fussverkehr auch der Veloverkehr mitgemeint ist. Fuss- bzw. Veloverkehr sollen stets eindeutig unterschieden werden.

Das QPR enthält keine rechtsverbindliche Angaben zur Veloerschliessung und -parkierung sowie Zufahrt zu den Velo-PP. Dies ist zu ergänzen. Es sollen die Veloparkplätze gemäss Richtlinie BL für Wohnungen und Geschäfte als Mindestanzahl festgesetzt werden. Die Veloabstellplätze sollen ebenerdig und eingangsnah platziert und wettergeschützt realisiert werden. Es ist im vorliegenden QP1 unklar, ob es eine fahrbare Velozufahrt zu den Veloabstellplätzen gibt, ob Konflikte mit dem Anlieferverkehr bestehen und um wieviele Plätze es sich handelt.

Öffentliche Parkplätze

Für die Gemeinde Sissach sollen 59 (bzw. 52, je nach Dokument) Parkplätze realisiert werden. Damit sollen einerseits die 35 durch die Überbauung wegfallenden Parkplätze beim Bahnhof ersetzt werden. Zur Kompensation der 59 zusätzlichen Parkplätze soll mindestens die gleiche Anzahl oberirdisch aufgehoben werden, bevorzugt im Strichcode. Die erwähnten 35 bewirtschafteten Parkplätze beim Bahnhof sind heute wenig ausgelastet. Die Menschen ziehen es vor, gratis in den blauen und gelben Zonen im Strichcode oder auf dem Postplatz zu parkieren. Eine Tiefgarage wird also kaum den Strichcode entlasten, wenn hier keine Parkplätze aufgehoben oder zumindest teurer bewirtschaftet werden, als es im Parking der Fall sein wird.

Ohne die oberirdische Kompensation der neu gebauten Parking-Plätze und die Bewirtschaftung der oberirdischen Parkplätze werden die öffentlichen Parkplätze der Einstellhalle leer bleiben oder an Pendler aus den umliegenden Dörfern vermietet werden, was wiederum Mehrverkehr generiert.

Deshalb sollen die öffentlichen Parkplätze im Parking erst in Betrieb genommen werden dürfen, wenn die verkehrspolizeilichen Anordnungen für die Aufhebung der entsprechenden Anzahl oberirdischer Parkplätze rechtskräftig sind. Eine Festvermietung an Dritte soll untersagt bleiben. Vorgaben betreffend öffentliches Parking sind entsprechend im öffentlich



rechtlichen Quartierplanreglement festzusetzen (nicht im privatrechtlichen Quartierplanvertrag). Das gilt ebenso für die öffentlichen Geh- und Fahrrechte.

Zugang Bahnhof SBB

Wir erachten es als zwingend, dass der Zugang zum Bahnhof und vom Bahnhof ins Dorfzentrum für Fussgänger oberirdisch bleibt. Wir erwarten den Verzicht auf eine Unterführung der Bahnhofstrasse für Fussgänger. Baulich muss die Bahnhofstrasse so gestaltet sein, dass der Fussgängervortritt gewährleistet ist und die Querung sicher und über eine grosse Breite erfolgen kann. Idealerweise soll eine Begegnungszone (Tempo 20, Fussgängervortritt, Parkieren nur auf markierten Plätzen) eingerichtet werden.

Die Aufhebung der Zebrastreifen und den Ersatz durch eine langgezogene Insel (Querungshilfe) ist unseres Erachtens nur eine akzeptable Massnahme, wenn sie mit einer Temporeduktion auf maximal Tempo 30 kombiniert wird. Zudem muss dieser Mittelbereich mit baulichen Massnahmen (z.B. Pfosten) gegen eine Befahrung gesichert werden. Bei Tempo 50 ist ein Queren in der Fläche nicht zumutbar. Zudem verursacht Tempo 50 unnötigen und übermässigen Lärm. Wir erwarten, dass die Gemeinde zumindest unmittelbar beim Bahnhof einen Fussgängerstreifen belässt für Kinder, Gehbehinderte und SeniorInnen, die darauf angewiesen sind. Auch sollen gegebenenfalls weitere Fussgängerstreifen wieder angebracht werden, wenn es die Erfahrungen erfordern.

Energie

Wir gehen davon aus, dass bei den Gebäuden eine Passivhaus-Bauweise angestrebt und die Möglichkeiten der Strom- bzw. Warmwasserproduktion ausgereizt wird. Diese Überbauung wird durch ihre zentrale Lage beim Bahnhof die Visitenkarte von Sissach darstellen. Deshalb soll sie auch vorbildlich sein bezüglich Energieverbrauch und eigener Produktion. Dies soll im Quartierplanreglement festgeschrieben werden.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Bedenken in die weitere Planung einfliessen lassen.

Mit freundlichen Grüssen
Grüne Region Sissach

Pascal Benninger
Präsident

Annkathrin Tschopp
Vorstand

Für Rückfragen:
Pascal Benninger, 079 296 66 30, kontakt@gruenesissach.ch