



**Stadt Liestal**

Erläuterungen zur Abstimmung

vom 14. Juni 2026

# Initiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof»

## **An die Stimmberechtigten**

Am 17. Juni 2025 reichte ein Initiativkomitee die nichtformulierte Gemeindevorlage betreffend einer verbesserten Sichternstrasse beim Bahnhof ein. Die Initiative verlangt eine Einwohnerratsvorlage mit vier Anpassungen an der Strasse in der Höhe von mindestens CHF 300'000.

Für den Stadtrat hat die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität. Um die Initiative sinngemäss umzusetzen, müsste das Tempo von 20km/h auf 30km/h erhöht werden. Dies reduziert allerdings die Verkehrssicherheit. Der Stadtrat lehnt die Initiative daher ab.

Der Einwohnerrat folgt der Argumentation des Stadtrats. Er beschloss am 28. Januar 2026, der nichtformulierten Initiative keine Folge zu leisten. Gemäss §123 des Gemeindegesetzes ist das Begehren somit der Urnenabstimmung zu unterstellen. Die Stimmberechtigten sind nun aufgefordert, über das Initiativbegehren abzustimmen.

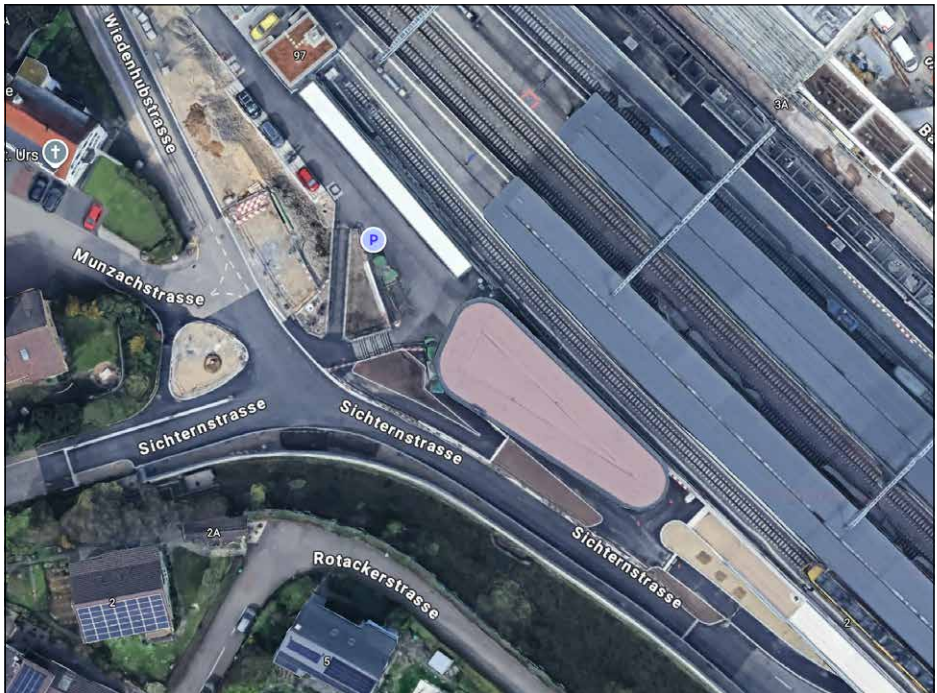
# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>3</b>
1.1. Geschichte und aktuelle Situation	3
1.2. Was will die Initiative?	4
1.3. Überprüfung der Begegnungszone	4
1.4. Ablehnung der Vorlage im Einwohnerrat	7
1.5. Abstimmung	7
<b>2. Die Vorlage im Detail</b>	<b>8</b>
2.1. Hintergründe zur Begegnungszone	8
2.2. Die Initiative	8
2.3. Erfahrungen mit der Begegnungszone	9
<b>3. Die Vorlage im Einwohnerrat</b>	<b>10</b>
3.1. Bericht der Bau- und Planungskommission	10
3.2. Beratung und Ablehnung durch den Einwohnerrat	10
<b>4. Stellungnahme des Initiativkomitees</b>	<b>11</b>
4.1. Stellungnahme des Initiativkomitees	11
4.2. Empfehlung des Initiativkomitees	12
<b>5. Stellungnahme des Stadtrats</b>	<b>13</b>
5.1. Einschätzung des Stadtrates zur Initiative	13
5.2. Einschätzung der Kantonspolizei zur Initiative	13
5.3. Ergänzungsmassnahmen nach einem Jahr Betriebserfahrung	14
5.4. Was passiert bei einer Annahme der Initiative?	14
5.5. Ablehnung der Initiative	15
<b>6. Die Abstimmungsfrage</b>	<b>15</b>

# 1. Das Wichtigste in Kürze

## 1.1. Geschichte und aktuelle Situation

An der Sichtenstrasse in Liestal wurde Tempo 20 eingeführt, weil der Bereich als Begegnungszone gestaltet wurde und sich in der Nähe des Bahnhofs Liestal viele Fussgänger, Velofahrer und Autos begegnen. Die tiefere Geschwindigkeit soll die Sicherheit erhöhen, besonders für Fussgänger und Schulkinder, den Verkehr im Quartier beruhigen, Lärm reduzieren und verhindern, dass die Strasse für quartierfremden Durchgangsverkehr genutzt wird. Zudem stand die Massnahme auch im Zusammenhang mit dem Vierspurausbau der Gleisanlagen beim Bahnhof Liestal, durch den es zu Veränderungen im Verkehrsraum kam. Tempo 20 passt deshalb auch zur baulichen Gestaltung der Strasse mit Verengungen, Schwellen und anderen verkehrsberuhigenden Elementen, welche das langsamere Fahren unterstützen und dazu beitragen sollen, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden trotz der Veränderungen rund um den Bahnhof sicherer und gleichberechtigter im Strassenraum bewegen können.



Situationsplan Sichtenstrasse beim Bahnhof 2024

## 1.2. Was will die Initiative?

Mit der nichtformulierten Gemeindeinitiative wollen die Initiantinnen und Initianten den Stadtrat beauftragen, die im Jahr 2024 neu erstellte Begegnungszone am Bahnhof (Seite Sichtenstrasse) umzubauen. Gemäss Initianten hat sich diese nicht bewährt: Die Verkehrssicherheit insbesondere für die Schulkinder sei zu gering und die aktuelle Situation führe zu Stau.

Bei Annahme der Initiative wird der Stadtrat somit beauftragt, eine Kreditvorlage zuhanden des Einwohnerrats auszuarbeiten. Gemäss Initiative sollen mit einer Ausgabe von über CHF 300'000 folgende Anpassungen erfolgen:

1. Bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengung auf der Sichtenstrasse im Bereich des Bahnhofs
2. Rückbau der Fahrbahnschwelle (vertikaler Versatz)
3. Verbreiterung des oberen Trottoirs
4. Wiederherstellung des Fussgängerstreifens auf Höhe Wiedenhubstrasse

## 1.3. Überprüfung der Begegnungszone

Für den Stadtrat hat die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität. Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass mit dem von den Initianten geforderten Umbau die Verkehrssicherheit nicht verbessert werden kann. Im Gegenteil: Die Risiken für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden würden sogar steigen, da mit der Erstellung eines Fussgängerstreifens die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angehoben werden müsste. Denn ein Fussgängerstreifen ist in einer Begegnungszone nicht zulässig (Art. 4 Abs. 2 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Hinzu kommt, dass die angedachten Massnahmen Kosten von über CHF 300'000 zur Folge hätten (Forderung der Initiative). So kurz nach der Fertigstellung bereits wieder grössere Anpassungen vorzunehmen, ist für den Stadtrat nicht nachvollziehbar.

## Bremsweg im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit

20 km/h vs. 30 km/h



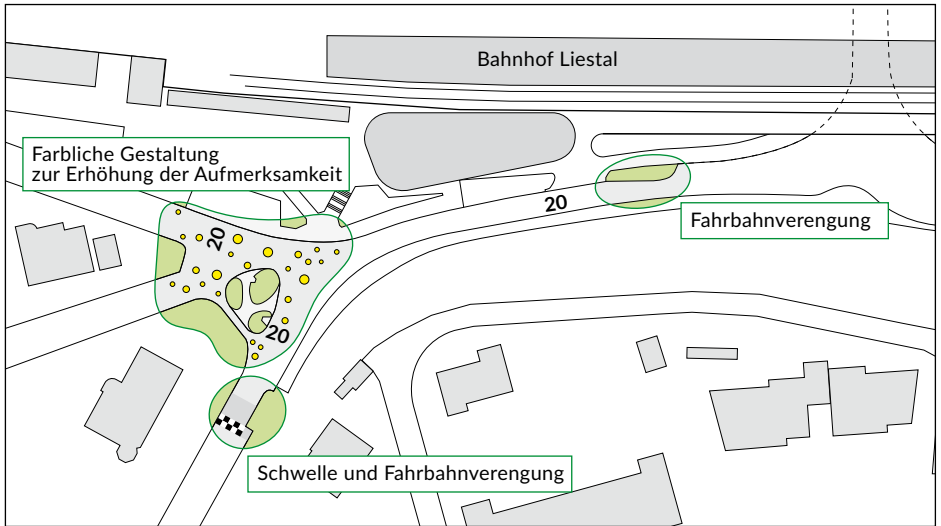
Bei 30 km/h ist der Bremsweg über

→ **2,25x so lang** wie bei 20 km/h!

Grafik Bremsweg im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass im Jahr 2024 diverse negative Rückmeldungen zur neuen, teilweise noch nicht fertiggestellten bzw. fertig markierten Begegnungszone aus dem Sicherternquartier kamen. Er hatte damals in Aussicht gestellt, die Begegnungszone ein Jahr nach der Inbetriebnahme neu zu evaluieren. Diese Einschätzung erfolgte im Sommer 2025. Die Kantonspolizei wurde ebenfalls zu einer Stellungnahme eingeladen. Sie sieht «bezüglich der Wirksamkeit der heutigen Begegnungszone keine massgebenden Probleme».

Das Ergebnis der Evaluation zeigte zwei Möglichkeiten zur Optimierung auf, die bereits umgesetzt wurden. Dabei handelte es sich um die Entschärfung der Schwelle beim oberen Eingangstor sowie um eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) im Bereich der Verzweigung Sicherternstrasse/Wiedenhubstrasse. Die Massnahmen tragen aus Sicht des Stadtrats der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden deutlich besser Rechnung als der geforderte Rückbau der Begegnungszone in eine Tempo-30-Zone.



Situationsplan Sichertersstrasse beim Bahnhof aktuell

**Die Kantonspolizei erwähnt in ihrer Stellungnahme:**

«Bezüglich der Verkehrssicherheit kann festgehalten werden, dass aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsniveaus in einer Begegnungszone (gegenüber einer Tempo-30-Zone) u.a. das Risiko betreffend die Schwere eines Verkehrsunfalls nochmals abnimmt. Zudem gewährt auch ein Fussgängerstreifen keine absolute Sicherheit, wird mit diesem doch lediglich der Vortritt geregelt.»

Der Stadtrat empfiehlt daher, die Initiative «Für eine verbesserte Sichertersstrasse beim Bahnhof» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

#### **1.4. Ablehnung der Vorlage im Einwohnerrat**

Mit Vorlage Nr. 2025-61 hat der Stadtrat dem Einwohnerrat beantragt, die nichtformulierte Gemeindeinitiative als rechtsgültig zu erklären und aufgrund der Abklärungen als erfüllt abzuschreiben. Wie von der vorbereitenden Bau- und Planungskommission vorgeschlagen, erklärte der Einwohnerrat die Initiative einstimmig für rechtsgültig und beschloss mit 34 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme bei 0 Enthaltungen, der Initiative keine Folge zu leisten.

In seiner Begründung kam die Bau- und Planungskommission zum selben Schluss wie zuvor der Stadtrat: Die Initiative verfehlt das Ziel, die Verkehrssicherheit auf der Sichertstrasse hinter dem Bahnhof zu verbessern. Neben den anfallenden Baukosten, die für den Rückbau der Begegnungszone und die Einrichtung einer Tempo-30-Zone erforderlich wären, würde die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht verbessert.

#### **1.5. Abstimmung**

Gemäss §123 des Gemeindegesetzes muss die nichtformulierte Gemeindeinitiative aufgrund der Nicht-Folgeleistung durch den Einwohnerrat dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden.

## 2. Die Vorlage im Detail

### 2.1. Hintergründe zur Begegnungszone

Im Rahmen des Ausbaus der SBB-Gleisanlagen auf vier Spuren wurden die Fussweg- und Velozugänge zum Sichtenquartier aufgewertet. Die Bahngeleise rückten näher ans Quartier und ein grosszügiger Durchgang unter den Geleisen verkürzt den Weg zum Bahnhof, womit die Verbindung für Zufussgehende komfortabler wurde. Ausserdem gelangt der Veloverkehr über die neu gebauten Stege rascher sowohl zum Bahnhof als auch zur neuen Velostation. Die Fuss- und Velobewegungen nehmen dadurch in diesem Strassenabschnitt zu und vermischen sich mit dem bisherigen motorisierten Verkehr. Die Verkehrspläne zur Begegnungszone wurden im ordentlichen Verfahren öffentlich aufgelegt und sind rechtskräftig.

### 2.2. Die Initiative

Am 17. Juni 2025 reichte das Initiativkomitee «Für eine verbesserte Sichtenstrasse beim Bahnhof» mit 525 gültigen von total 548 eingereichten Unterschriften die nichtformulierte Gemeindeinitiative «Für eine verbesserte Sichtenstrasse beim Bahnhof» ein.

Die nichtformulierte Initiative hat folgenden Wortlaut:

**„Für eine verbesserte Sichtenstrasse beim Bahnhof“**

*Die neue Verkehrssituation auf der Sichtenstrasse beim Bahnhof hat sich nicht bewährt. Die untere Fahrbahnverengung verursacht unnötigen Stau. Die obere Fahrbahnverengung drängt den bergwärtsfahrenden Verkehr auf das intensiv genutzte Trottoir. Dies wird besonders zu Stosszeiten gefährlich, und die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler ist nicht gewährleistet. Zudem ist die Sicherheit der Kindergartenkinder gefährdet, da die Begegnungszone keine Fussgängerstreifen erlaubt. Somit wissen die Kinder nicht, ob und wo sie die Strasse überqueren dürfen.*

*Daher ist die Sichtenstrasse baulich zu verbessern!*

*Für mehr Sicherheit für die Kinder und die Schüler und Schülerinnen und sowie für einen reibungslosen Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden.*

Die unterzeichnenden, in der Stadt Liestal stimmberechtigten Personen, stellen, gestützt auf § 122 Absatz 1 Buchstabe b des Gemeindegesetzes, das folgende, nichtformulierte Gemeinde-Initiativ-Begehren:

«Der Einwohnerrat Liestal beschliesst eine Ausgabe von über CHF 300'000 für die bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengungen auf der Sichertnerstrasse im Bereich des Bahnhofs, für den Rückbau der Fahrbahnschwelle sowie für die Verbreiterung des oberen Trottoirs in diesem Bereich und lädt den Stadtrat ein, den Bereich für die Kinder und die übrigen Fussgängerinnen und Fussgänger mit einem Fussgängerstreifen sicher zu machen.»

### 2.3. Erfahrungen mit der Begegnungszone

Die Begegnungszone ist seit Frühjahr 2024 in Betrieb. Der Stadtrat hatte damals in Aussicht gestellt, den neu gestalteten Strassenabschnitt nach einem Jahr zu überprüfen. Diese Überprüfung fand im Sommer 2025 statt. Aus Sicht des Stadtrats erfüllt die Begegnungszone ihre Ziele, die Sicherheit für den Langsamverkehr zu verbessern und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern. Die Schwelle war in der Praxis auch aus Sicht des Stadtrats zu steil und wurde im Herbst 2025 flacher gestaltet. Gemäss Kanton sind keine Rückstaus auf die Oristalstrasse registriert worden.

# **3. Die Vorlage im Einwohnerrat**

## **3.1. Bericht der Bau- und Planungskommission**

Die Bau- und Planungskommission (BPK) hat das Geschäft vorberaten. Die BPK erachtete die Initiative einstimmig als rechtsgültig und lehnte die Initiative mit 6 Ja bei einer Enthaltung ab. Dies begründete die Kommission in ihrem Bericht vom Dezember 2025, nachdem sie eine Vor-Ort-Besichtigung durchgeführt hatte. Zudem lud die Kommission das Initiativkomitee und den Stadtrat ein, ihre Argumente darzulegen.

Die Bau- und Planungskommission erkennt als zentralen Punkt der Initianten die Umwandlung der heutigen Begegnungszone bzw. 20er-Zone in eine 30er-Zone. Die BPK kann nicht nachvollziehen, dass eine 30er-Zone die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere der Kinder, erhöhen könnte. Alle Erfahrungen und Statistiken zur Verkehrssicherheit zeigen, dass mit steigender Geschwindigkeit das Risiko für schwere Verletzungen deutlich zunimmt. Ein Fussgängerstreifen regelt lediglich den Vortritt und bietet keine zusätzliche Sicherheit vor Unfällen.

## **3.2. Beratung und Ablehnung durch den Einwohnerrat**

Der Einwohnerrat hat das Geschäft an seiner Sitzung vom 28. Januar 2026 beraten und folgende Entscheide gefällt:

- a. Der Einwohnerrat erklärt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichertenstrasse beim Bahnhof» einstimmig für rechtsgültig.
- b. Der Einwohnerrat lehnt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichertenstrasse beim Bahnhof» mit 34 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme bei keiner Enthaltung ab.

# 4. Stellungnahme des Initiativkomitees

## 4.1. Stellungnahme des Initiativkomitees

### **Sicherheit ist nicht gewährleistet**

Die neue Verkehrssituation auf der unteren Sicherternstrasse hat sich nicht bewährt, denn die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist nicht gewährleistet. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben in Begegnungszonen zwar – rein rechtlich gesehen – den Vortritt vor dem fahrenden Verkehr. Doch vielen Auto- und Velofahrenden ist dies nicht bewusst. Darum sind insbesondere Kleinkinder auf ihrem Weg in die Kindertagesstätte im Munzachquartier gefährdet wie auch die Primarschülerinnen und Primarschüler auf ihrem Weg ins Rotackerschulhaus. Schon von klein auf wird den Kindern eindringlich beigebracht, dass sie nur auf den gelben Fussgängerstreifen eine Strasse überqueren dürfen. Jedoch – ein solcher fehlt auf der „Sicherternkreuzung“.

### **Fussgängerstreifen statt Strassenpunkte**

Auch dem Einwohnerrat scheint die heutige Verkehrssituation nicht ganz geheuer zu sein. Hat er doch im März ein Postulat überwiesen, mit dem geprüft werden soll, „wie die Strassenoberfläche in den Liestaler Begegnungszonen farblich gestaltet werden könnte, um sie für Zu-Fuss-Gehende und anderen Langsamverkehr sicherer und angenehmer zu machen“ (Originalzitat). Der Einwohnerrat setzt für die Sicherheit auf der Sicherternstrasse also auf nichtssagende, rechtlich irrelevante Punkte anstatt auf einen klaren Fussgängerstreifen, so wie das die Initiative fordert.

### **Bessere Verkehrsführung**

Die obere Verengung der Begegnungszone ist zu eng. Damit gefährdet sie die Fussgängerinnen und Fussgänger, denn Fahrzeuge weichen auf den seitlichen Fussgänger-Bereich aus. Doch dieser ist den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Die obere Pforte der Begegnungszone muss verbreitert werden. Und zwar – bergseitig gesehen – nach links, wo noch Raum vor der neuen Stützmauer besteht.

## **Kosten**

Die 300'000 Franken, die die Initiative fordert, sind hoch, doch formal-rechtlich zwingend. Kleinere Beträge sind aufgrund der Gemeindeordnung Liestals für eine Initiative gar nicht zulässig. Die baulichen Massnahmen, die die Initiative fordert, würden aber deutlich weniger kosten.

Auf Wunsch der einwohnerrätlichen Bau- und Planungskommission (BPK) hat das Initiativkomitee einen kosten-tieferen, indirekten Gegenvorschlag unterbreitet. Damit war die BPK aber auch nicht umzustimmen. Hätten BPK und Einwohnerrat den unterbreiteten, indirekten Gegenvorschlag angenommen, hätte das Initiativkomitee die Initiative zurückgezogen.

## **Quartiersolidarität**

Die neue Verkehrssituation gefährdet nicht nur die Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere die Kleinen und Kleinsten. Sie behindert auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Sicherternquartiers in ihrem Quartierzugang. Liestal ist auch eine Solidargemeinschaft unter den Quartieren. Darum ist ein Ja zur Initiative aus allen Quartieren auch ein Ja zur gegenseitigen Unterstützung.

## **4.2. Empfehlung des Initiativkomitees**

Darum: Fussgängerstreifen + bessere Verkehrsführung = Sicherheit.

Darum: JA zur Initiative „Für eine verbesserte Sicherternstrasse beim Bahnhof“

# 5. Stellungnahme des Stadtrats

## 5.1. Einschätzung des Stadtrats zur Initiative

Die Initiative fordert im Wesentlichen den Rückbau der beiden Fahrbahnverengungen bei der Ein- und Ausfahrt der Begegnungszone sowie die Entfernung der geschwindigkeitsreduzierenden Schwelle. Im oberen Abschnitt sei zudem eine Verbreiterung des Trottoirs umzusetzen. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen soll die Sicherheit weiter erhöhen.

Der Stadtrat beurteilt diese Massnahmen wie folgt:

- Eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des talwärts fahrenden Verkehrs ist weiterhin notwendig. Dafür braucht es die Schwelle grundsätzlich. Sie wurde baulich bereits entschärft.
- Der Ort der Verbreiterung des Trottoirs ist nicht genau spezifiziert. Aus Sicht des Stadtrats würde eine Verbreiterung im Abschnitt Munzach-/Widmannstrasse am meisten Sinn ergeben, was jedoch mit Landerwerb und hohen Kosten verbunden wäre.
- Ein Fussgängerstreifen bei der Einmündung Wiedenhubstrasse ist innerhalb einer Begegnungszone rechtlich nicht bewilligungsfähig, da Zufussgehende in der gesamten Zone bereits Vortritt haben. Entsprechend muss das Tempo auf 30 km/h erhöht werden, was der Forderung der Initiative – nämlich der Verkehrssicherheit der Schulkinder – zuwiderläuft.

## 5.2. Einschätzung der Kantonspolizei zur Initiative

Auf Anfrage geht die Kantonspolizei davon aus, dass bei der Umsetzung der Initiative der gesamte Strassenraum umgestaltet werden muss. Unter anderem müssen für die Anordnung eines Fussgängerstreifens wieder klar abgegrenzte oder erhöhte Trottoirbereiche geschaffen werden. Auch bei einer Tempo-30-Zone müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Entsprechend kann auch bei einer Tempo-30-Zone die untere Einengung nicht einfach entfernt werden.

### 5.3. Ergänzungsmassnahmen nach einem Jahr Betriebserfahrung

Der Stadtrat kündigte an, nach dem ersten Betriebsjahr mögliche Optimierungen zu prüfen. Die Evaluation ergab zwei Handlungsfelder, deren Umsetzung inzwischen erfolgt ist:

- Die Schwelle (vertikaler Versatz) im oberen Teil der Begegnungszone Sichertstrasse wurde auch vom Stadtrat als zu abrupt empfunden, weshalb er die Entschärfung der Schwelle in Auftrag gegeben hat. Mit der entschärften Schwelle in Kombination mit der lokalen Verengung geht der Stadtrat von einer weiterhin genügenden Verkehrsberuhigung aus.
- Zusätzlich wurde durch eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich erhöht.

### 5.4. Was passiert bei einer Annahme der Initiative?

Bei Annahme der Initiative wird der Stadtrat dem Einwohnerrat eine Kreditvorlage unterbreiten, welche die geforderten Anpassungen vorsieht. Mit der Umsetzung der Forderungen der Initiative würden bestehende Sicherheitsvorteile teilweise aufgehoben. In einer Tempo-30-Zone haben Zufussgehende keinen generellen Vortritt; der Verkehr auf der Fahrbahn wird gegenüber dem heutigen Zustand stärker begünstigt.

Die Initiative würde die Vortrittsregelung weitgehend auf den Stand vor dem Bahnhofumbau zurückführen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten würden voraussichtlich das Unfallrisiko erhöhen (vgl. Einschätzung der Kantonspolizei). Gleichzeitig wäre mit einer Abnahme der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu rechnen.

Die angegebenen Kosten von über CHF 300'000 wurden nicht detailliert ausgewiesen. Ob die vom Initiativkomitee geforderten Massnahmen innerhalb dieses Kostendachs realisiert werden können, ist daher unklar. Der Stadtrat sieht für entsprechende Investitionen keinen ausgewiesenen Bedarf.

## 5.5. Ablehnung der Initiative

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ist mit den verlangten, teuren baulichen Massnahmen nicht gegeben. Deshalb macht es keinen Sinn, eine erst gerade fertiggestellte Strasse mit viel Geld erneut anzupassen. Der Stadtrat empfiehlt daher, die Initiative abzulehnen und NEIN zu stimmen.

## 6. Die Abstimmungsfrage

**Wollen Sie die nichtformulierte Gemeindeinitiative  
«Für eine verbesserte Sichertnstrasse beim Bahnhof»  
vom 17. Juni 2025 annehmen?**

Die Frage ist auf dem Stimmzettel mit JA oder NEIN zu beantworten.

### Empfehlung

Der Stadtrat und der Einwohnerrat empfehlen Ihnen,  
die Initiative abzulehnen und NEIN zu stimmen.

Liestal, 24. März 2026

**Im Namen des Stadtrats**

Der Stadtpräsident  
Daniel Spinnerler

Der Stadtverwalter  
Cemi Thoma

Link zu den Vorlagen des Einwohnerrats:  
<https://www.liestal.ch/politbusiness/2718227>



Der Stadtrat und der Einwohnerrat empfehlen Ihnen,  
am 14. Juni 2026 wie folgt abzustimmen:

**Nein** zur nichtformulierten Gemeindeinitiative  
«Für eine verbesserte Sichternstrasse  
beim Bahnhof»