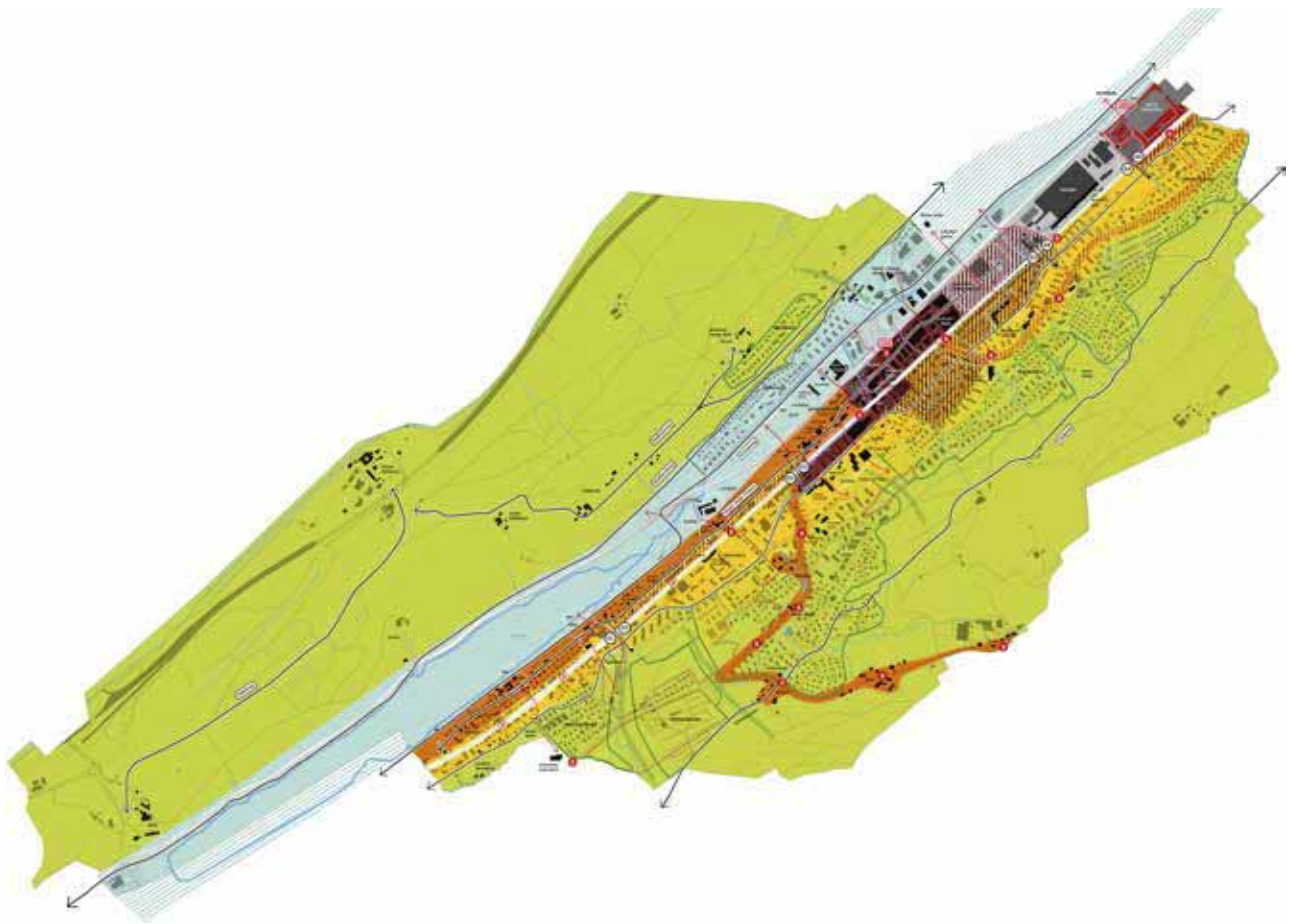


MASTERPLAN

Gemeinde Ebikon

Verabschiedet vom Gemeinderat Ebikon
am 1. April 2015



**HOSOYA
SCHAEFER
ARCHITECTS**

AG Zürich

**Studio
Vulkan**
Landschafts
architektur

IBV HÜSLER AG

gemeinde
 **ebikon**

Bearbeitung:

Hosoya Schaefer Architects

Markus Schaefer
Alexander Kneer
Marija Blagojevic

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

Robin Winogrand
Elisabeth Huber

IBV Hüsler

Luca Urbani
Serena Marra

Im Auftrag vom Gemeinderat Ebikon

Begleitgremium Masterplan Ebikon:

Peter Schärli
Gemeinderat Ebikon, Leiter Ressort Bau

Nathalie Mil
Projektleiterin, Gebietsmanagerin LuzernOst, LuzernPlus

Nicole Imfeld
Gemeinde Ebikon, Leiterin Bauabteilung

Urs Christen
Gemeinde Ebikon, Bauabteilung, Leiter Tiefbau

Philipp Rössli
Architekt, Vertreter Fachkommission Architektur, Gemeinde Ebikon

Kurt Lustenberger
Architekt, Vertreter Fachkommission Architektur, Gemeinde Ebikon

Roger Michelon
Ortsplaner Gemeinde Ebikon, Planteam S AG

Beratend ohne Stimmrecht:

Daniel Ender
Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, vif

Ernst Schmid
Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, vif

Cüneyd Inan
Gebietsmanager Kantonale Dienststelle Raum und Wirtschaft, rawi

Daniel Heer
Verkehrsverbund Luzern, vvl

Korintha Bärtsch
Kantonale Dienststelle Umwelt und Energie, uwe

Bei der Bezeichnung von juristischen Personen wird im vorliegenden Dokument nur die männliche Form verwendet.

MASTERPLAN

Gemeinde Ebikon

Verabschiedet vom Gemeinderat Ebikon
am 1. April 2015

INHALT

	Impressum	2
	Inhalt	4
1.	EIN MASTERPLAN FÜR EBIKON	8
1.1	Der Masterplan als Werkzeug	8
1.2	Die Bezugsgrössen Ebikons	10
1.2.1	Metropolitanraum Zürich - Agglomeration Luzern	10
1.2.2	Rontal - Luzern Ost	10
1.2.3	Gemeinde	12
1.2.4	Kantonsstrasse	12
1.2.5	Zentrum	12
1.3	Sieben Entwicklungsziele für Ebikon	14
1.4	Systematik des Masterplans	22
1.4.1	Gliederung	22
1.4.2	Vernetzung	22
1.4.3	Stärkung der Mitte	22
1.4.5	Identität	23
1.5	Lesehilfe Masterplan	24
2.	MASSTAB GEMEINDE	28
2.1	Die Bänder	29
2.2	Bautypologische Prinzipien für die Bänder	30
2.3	Band „Stadt Ebikon“	32
2.3.1	Struktur	34
2.3.2	Bebauung	38
2.3.3	Freiraum	39
2.3.4	Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien	40
2.3.5	Chancen und Risiken	41
2.4	Band „Altes Dorf Ebikon“	42
2.4.1	Struktur	42
2.4.2	Bebauung	44
2.4.3	Freiraum	45
2.4.4	Vertiefende Studien und Leitbilder	46
2.4.5	Chancen und Risiken	47
2.5	Band „Neues Dorf Ebikon“	48
2.5.1	Struktur	48
2.5.2	Bebauung	50
2.5.3	Freiraum	51
2.5.4	Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien	53
2.5.5	Chancen und Risiken	53
2.6	Band „Hang Ebikon“	54
2.6.1	Struktur	54
2.6.2	Bebauung	55
2.6.3	Freiraum	56
2.6.4	Chancen und Risiken	59

2.7	Band „Tal Ebikon“	60
2.7.1	Struktur	60
2.7.2	Bebauung	63
2.7.3	Freiraum	64
2.7.4	Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien	66
2.7.5	Chancen und Risiken	66
2.8	Band „Industrie Ebikon“	68
2.8.1	Struktur	68
2.8.2	Bebauung	70
2.8.3	Freiraum	70
2.8.4	Chancen und Risiken	70
2.9	Band „Mall Ebikon“	72
2.9.1	Struktur	72
2.9.2	Bebauung	74
2.9.3	Freiraum	74
2.9.4	Chancen und Risiken	74
2.10	Quervernetzung / "Spiessli"	76
2.10.1	"Spiessli" Innerschachen	76
2.10.2	"Spiessli" Sigitöbli	76
2.10.3	"Spiessli" Schmiedhof	77
2.10.4	"Spiessli" Zentrum	77
2.10.5	"Spiessli" Oberdierikonstrasse	77
2.10.6	"Spiessli" Feldmattquartier / Äbiker Hötte	78
2.10.7	"Spiessli" Schindler	78
2.10.8	"Spiessli" Mall of Switzerland	78
2.11	Themenkarten	80
2.11.1	Quervernetzungen und "Spiessli"	80
2.11.2	Freizeitkarte	82
2.11.3	Versteckte Juwelen	84
2.11.4	Entwicklungspotenziale	86
2.11.5	Masterplan-Karte	88
3.	VERTIEFUNG KANTONSSTRASSE	90
3.1	Gesamtstrategie Verkehr	92
3.1.1	Strassennetz	92
3.1.2	ÖV-Angebot	94
3.2	Zielsetzungen Kantonsstrasse	96
3.3	Allgemeine Vorgaben Kantonsstrasse	98
3.4	Abschnitt K17 / 01: Zentrales Wohnen am Schachenwald	100
3.4.1	Strassenraum und Typologien	100
3.4.2	Erschliessung und Parkierung	100
3.4.3	Lärmschutz	102
3.4.4	Freiraum	102
3.5	Abschnitt K17 / 02: Schaufenster Ebikon	104
3.2.1	Strassenraum und Typologien	104
3.2.2	Erschliessung und Parkierung	106
3.2.3	Lärmschutz	106
3.2.4	Freiraum	106

INHALT

3.6	Abschnitt K17 / 03:	
	Stadtboulevard	108
3.6.1	Strassenraum und Typologien	108
3.6.2	Erschliessung und Parkierung	108
3.6.3	Lärmschutz	110
3.6.4	Freiraum	110
3.7	Abschnitt K17 / 04:	
	Industriehügel	112
3.7.1	Strassenraum und Typologien	112
3.7.2	Erschliessung und Parkierung	112
3.7.3	Lärmschutz	112
3.7.4	Freiraum	112
3.8	Abschnitt K17 / 05:	
	Mall of Switzerland	114
3.8.1	Strassenraum und Typologien	114
3.8.2	Erschliessung und Parkierung	114
3.8.3	Lärmschutz	114
3.8.4	Freiraum	115
4.	VERTIEFUNG ZENTRUM	117
4.1	Ausgangslage	117
4.2	Leitidee	118
4.3	Bebauung	120
4.4	Freiraum	121
4.5	Verkehr	123
4.5.1	Abschnitt Schösslistrasse-Dorfstrasse	124
4.5.2	Abschnitt Dorfstrasse-Hofmattstrasse	126
4.6	Einzel Situationen	132
4.6.1	Löwen	132
4.6.2	Busbahnhof	133
5.	ANHANG	134

1. Ein Masterplan für Ebikon

Welches Zielbild soll Ebikon in Zukunft verfolgen?

Trotz der Überformung durch die Agglomeration Luzern sehen die Ebiker das ursprüngliche "Dorf" Ebikon als Heimat und Bezugspunkt. Der Masterplan beinhaltet eine Deutung dieser historisch entstandenen Siedlungslandschaft und bietet Strategien, Werkzeuge und konkrete Vorschläge zu ihrer Klärung und Weiterentwicklung an. Basierend auf dem Selbstverständnis als **Urbanes Dorf Ebikon** kann die Gemeinde sowohl dörfliche als auch verstärkt urbane Momente zulassen. Landschaft, Freiraum und eine vernetzte Siedlungsstruktur ermöglichen eine dörfliche Atmosphäre, während andererseits auch dichte, identitätsstiftende Strukturen entstehen und der Agglomerationsdynamik entgegenwirken.

Urbanität kann sich dabei in einem verdichteten, mit höheren Häusern bebauten Zentrum wie auch in einer qualitativ gestalteten Geschäftsmeile an der **Kantonsstrasse** äussern. In den einzelnen Quartieren wiederum werden der lokale Massstab und der Bezug zur Landschaft gestärkt. Neue fussläufige Wege quer zum Tal fädeln zentrale Nutzungen wie "**Spiessli**" auf und verbessern die Vernetzung. Der alte Ortskern um die Kirche, der wie eine „Akropolis“ prägnant auf einer Anhöhe liegt, wird zum **Moränenpark**. So bleibt übergeordnet der Gesamteindruck eines Dorfes erhalten und wirkt weiter als Bezugsgrösse für die Einwohner.

1.1 Der Masterplan als Werkzeug

Der Masterplan wurde 2014/15 in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ebikon und einem Begleitgremium von externen Beratern erarbeitet. Der Masterplan ist ein **strategisches Führungsinstrument der Gemeinde**. Er dient als Leitlinie und ergänzt die Grundordnung der Gemeinde, in dem er räumliche und funktionale Zusammenhänge und Potentiale aufzeigt und daraus Strategien und Handlungsmöglichkeiten ableitet. Für Eigentümer und Investoren ist er eine Richtlinie für Entwicklungen.

Jeder Ort wird bestimmt durch seine räumliche Konfiguration und durch die unterschiedlichen Funktionen und Massstäbe, die auf ihn einwirken. Die Strategie auf Ebene Gemeinde ergibt sich aus dem Zusammenspiel vom Analysieren, Verstehen und Beeinflussen übergeordneter Massstäbe und der Definition und dem Ausnutzen von **lokalen Handlungsspielräumen**.

Der Masterplan dient als Brücke zwischen städtebaulichem Entwurf und formaler Planung und liefert Vorgaben für die Umsetzung. Er lokalisiert und bewertet Entwicklungsmöglichkeiten und gewährleistet sowohl Flexibilität als auch Qualität für die künftige formale Sicherung. Der Masterplan macht keine rechtlichen Vorgaben und bedingt einen fortwährenden Prozess mit offenem Ende. Ein Priorisierung von Massnahmen, welche durch die öffentliche Hand durchgeführt werden können, ist denkbar.

Der Masterplan sichert städtebauliche Qualität auch bei einer unvorhersehbaren Entwicklung, und dient als Koordinationsinstrument für verschiedene Projekte der öffentlichen Hand und von Privaten. Dies betrifft die strategische längerfristige Planung der Gemeinde ebenso, wie künftige Sondernutzungspläne oder konkrete Einzelsituationen (siehe Kap. 2.11.4 Themenkarte Entwicklungspotentiale).

Im Bau- und Zonenreglement (BZR) werden die rechtlichen Eckpunkte zur Umsetzung der aufgezeigten Entwicklung gemäss Masterplan verankert. Die BZR bietet damit die klare gesetzliche Grundlage, lässt aber auch Interpretationsraum zur Erzeugung von Qualität und Identität.

Der Masterplan bezieht sich dabei auf **unterschiedliche Zeithorizonte**. Zum Teil werden Massnahmen vorgeschlagen, die sofort oder zumindest mittelfristig umgesetzt werden können; zum anderen werden jedoch auch Leitideen für Ortsbauliche Qualitäten festgelegt, die erst über einen langen Zeitraum - gegebenenfalls Jahrzehnte - erreicht werden können. Der Masterplan dient hier dazu, die Ziele (Kap. 1.3) klar zu definieren und den Planungsprozess zu stabilisieren.

Der Masterplan übernimmt folgende Aufgaben:

Deutung des Raumes: Der Raum wird in identitätsbildende Elemente gegliedert und ein Zusammenhang zum grösseren Kontext hergestellt. So können konkrete Orte definiert und ihr Charakter geklärt und gestärkt werden.

Funktionale Zusammenhänge: Indem identitätsstiftende Räume miteinander vernetzt werden, werden Funktionen und deren Beziehungen sichtbar, die einem Erlebnis oder einem Tagesablauf in der Gemeinde Qualität geben.

Potentiale: Aus dem Zusammenspiel von Raum und Funktion ergeben sich ganz bestimmte Potentiale, die eine Transformation ermöglichen.

Handlungsspielräume: Je nach Planungskontext können unterschiedliche Handlungsspielräume ausgelotet werden. In diesen werden Stakeholder und Spielregeln definiert.

Strategien: Um die Potentiale umzusetzen sind Strategien und spezifische lokale Interventionen notwendig. Der Masterplan liefert hier die Grundlage.

Der Masterplan eignet sich für die Organisation, Transformation, Neuentwicklung und Gestaltung des Stadtraums. Er kann je nach Ort, Planungsstand oder aktueller Ausgangslage situativ eingesetzt werden. Er ist ein Werkzeug für Experten und Planungsbehörden und wird in einem weiteren Schritt zu einem Kompendium, das als Diskussions- und Partizipationsgrundlage für alle am Planungsprozess beteiligten Akteure, inklusive der Bevölkerung, dient (siehe Kap. 1.5 Lesehilfe Masterplan).

1.2 Die Bezugsgrössen Ebikons

Ebikon ist eine Gemeinde mit eigener Identität und Autonomie. Sie steht aber auch im grösseren Zusammenhang der **Agglomeration Luzern** und der **Metropolitanregion Zürich** und wird gleichzeitig im Alltag als ein **Mosaik von verschiedenen Einzelorten und -identitäten** wahrgenommen. Entscheide auf Gemeindeebene stehen im Zusammenhang sowohl mit Entwicklungen auf dem übergeordneten Massstab als auch dem Verhalten von Akteuren auf Einzelparzellen.

Der Masterplan soll diese Massstäbe abbilden und Strategien in Abstimmung unterschiedlicher Massstabebenen ermöglichen.

1.2.1 Metropolitanraum Zürich - Agglomeration Luzern

Die Metropolitanraum Zürich erstreckt sich von Schaffhausen nach Luzern und von Baden nach Frauenfeld. Er ist geprägt von einer hohen Integration von Wertschöpfungsketten und Pendlerbewegungen.



Abbildung 1.1:
Agglomeration Luzern
(Quelle: Metrobild, Hosoya Schaefer Architects)

1.2.2 Rontal - Luzern Ost

Das Rontal ist mit der parallelen Autobahn und der Eisenbahn als Verbindungsachse von Zug nach Luzern stark vom Metropolitanraum beeinflusst. Die gute Erreichbarkeit - besonders mit dem Auto - hat die Entwicklung zwischen Zug und Luzern in Längsrichtung gefördert, die Bedeutung der Ortskerne nahm dabei ab. Eine dichte, qualitätsvolle Entwicklung wurde nicht angestrebt.

Im Zentrum der weiteren Entwicklung von Luzern-Ost soll daher eine Stärkung von verdichteten Siedlungsgebieten an den ÖV-Knotenpunkten sowie eine Klärung der Nutzungsschwerpunkte stehen. Diese Prinzipien werden in den Masterplan Ebikon übernommen.

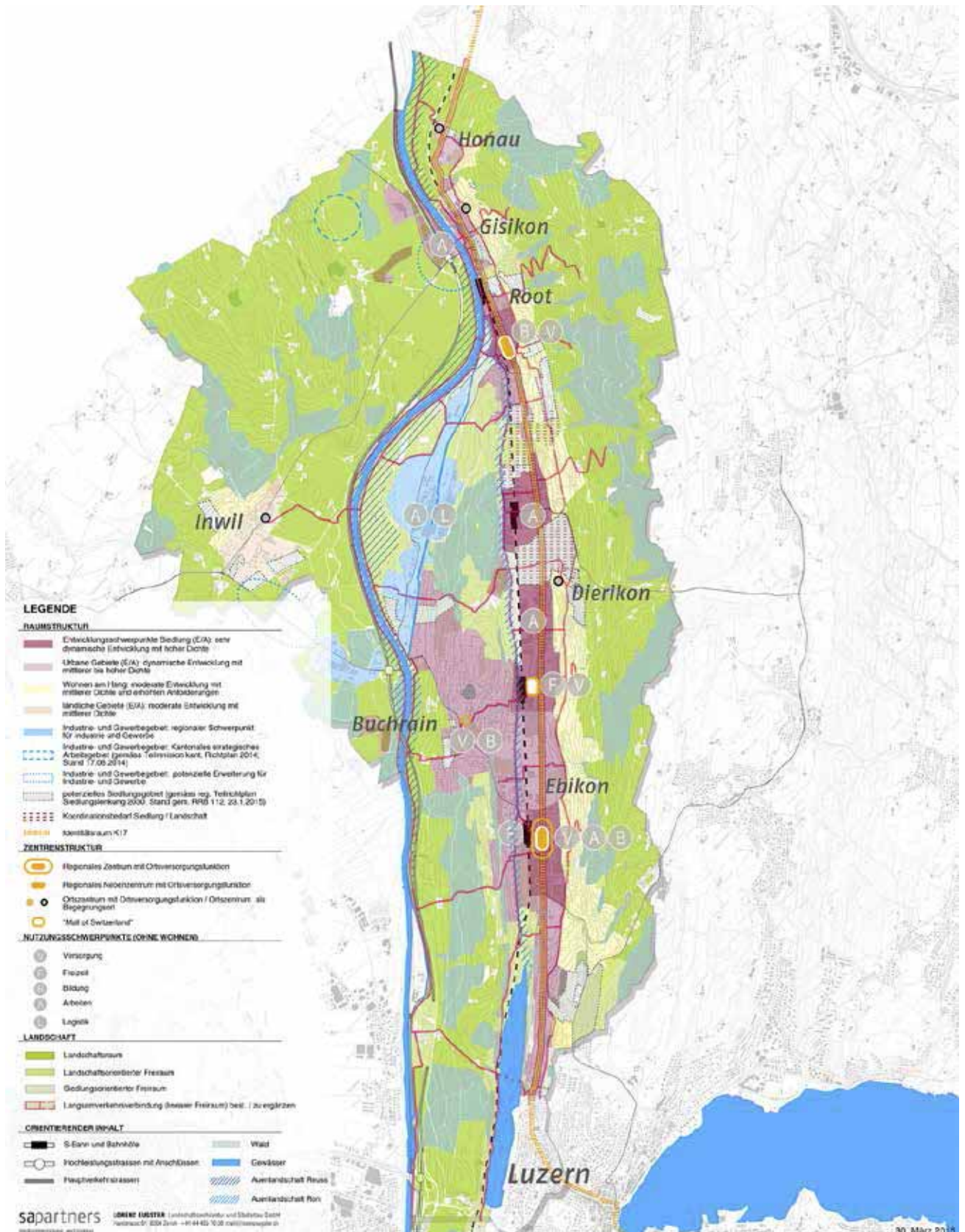


Abbildung 1.2:
Luzern Ost - Leitbild Raumstruktur (Quelle: sapartners, Zürich)

1.2.3 Gemeinde

In den späten 50er Jahren bereits wandelte sich Ebikon vom Bauerndorf zum Industrieort. In den 70er Jahren kam der erste Baumarkt der Schweiz. Die Gemeinde wuchs. Die Entwicklung erfolgte hauptsächlich durch private Gestaltungspläne, erschlossen von Privatstrassen. Das Gemeindegebiet ist vorwiegend von privaten Interessen geprägt und entsprechend heterogen.

1.2.4 Kantonsstrasse

In seiner jüngeren Geschichte wird die Gemeinde als Transitachse verstanden, obwohl aktuelle Verkehrsmodelle diese Funktion widerlegen. Die Kantonsstrasse hat seit dem Bau der Autobahn, Zubringer Rontal nur einen kleinen Anteil an regionalem Durchgangsverkehr. Der MIV ist zum grossen Teil lokal erzeugt. Aber noch immer ist die Kantonsstrasse ausgebaut als Verkehrsmaschine, die ortsfremde Autofahrer durch die Transitachse schleusen muss. Zudem werden in der nahen Zukunft sowohl die S-Bahn wie die Erschliessung mit dem Trolleybus nach Luzern entscheidend verbessert. Ebikon kann sich so von einem flächig gewachsenen und Automobil-abhängigen Vorort zu einem verstärkt mit ÖV erschlossenen und zentral sich verdichtenden Ort entwickeln.

1.2.5 Zentrum

Von allen Ortskernen im Rontal liegt Ebikon am nächsten an der Kantonsstrasse und ist von ihr geprägt. Eine Neuinterpretation der Kantonsstrasse kann diesen Nachteil in einen Vorteil verwandeln.

Die Gemeinde hat so eine Chance sich neu zu erfinden - nicht Transit und Ausverkauf der Hänge an eine anonyme Bewohnerschaft, die von der guten Erschliessung profitiert, sondern Wohn- und Arbeitsort mit spezifischen Qualitäten und ausgezeichnetem ÖV-Anschluss an Luzern, Zug und Zürich.

1.3 Sieben Entwicklungsziele für Ebikon

Ziel des Masterplans ist es, die eigentlich vorhandenen Qualitäten zu stärken und sie zu einer wahrnehmbaren und erlebbaren Identität zu verbinden.

Dazu werden sieben zentrale Entwicklungsziele definiert, aus denen sich alle folgenden Massnahmen und Leitideen ableiten lassen. Es handelt sich um folgende Ziele:

Ziel 1: Erkennbarkeit lokaler Identitäten

Ziel 2: Entwicklung in der Tiefe - die "Spiessli"

Ziel 3: Stärkung der Mitte

Ziel 4: Sichtbarmachung versteckter Juwelen

Ziel 5: Erlebbarkeit von Ebikon zu Fuss

Ziel 6: Aufwertung der Dachlandschaft

Ziel 7: Wahrnehmung als belebtes urbanes Dorf

Ziel 1: Erkennbarkeit lokaler Identitäten

Räumliche Qualität und Erkennbarkeit der Ortsteile werden gestärkt, in dem orts- und freiräumlich zusammenhängende Bereiche der Gemeinde gelesen, geklärt und in ihren Eigenschaften ausgebaut werden. Die entstehenden "Bänder" werden aufgrund landschaftlicher und bauhistorischer Gegebenheiten abgegrenzt; so wird beispielsweise das "Tal Ebikon" (5) als breiter Streifen beidseits der Ron definiert und schliesst dabei unterschiedliche Bauzonen ein.

Der Übergang von einem Bereich zum nächsten wird erfahrbar gemacht. Die Unterteilung ermöglicht es auch, die Kantonsstrasse in verschiedene Abschnitte mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften zu gliedern.

Siehe dazu

Kap. 2.1 – 2.9

Bänder

Kap. 3

Vertiefung Kantonsstrasse

Abbildung 1.3:
Bänder / Identitäten



Ziel 2: Entwicklung in der Tiefe - die "Spiessli"

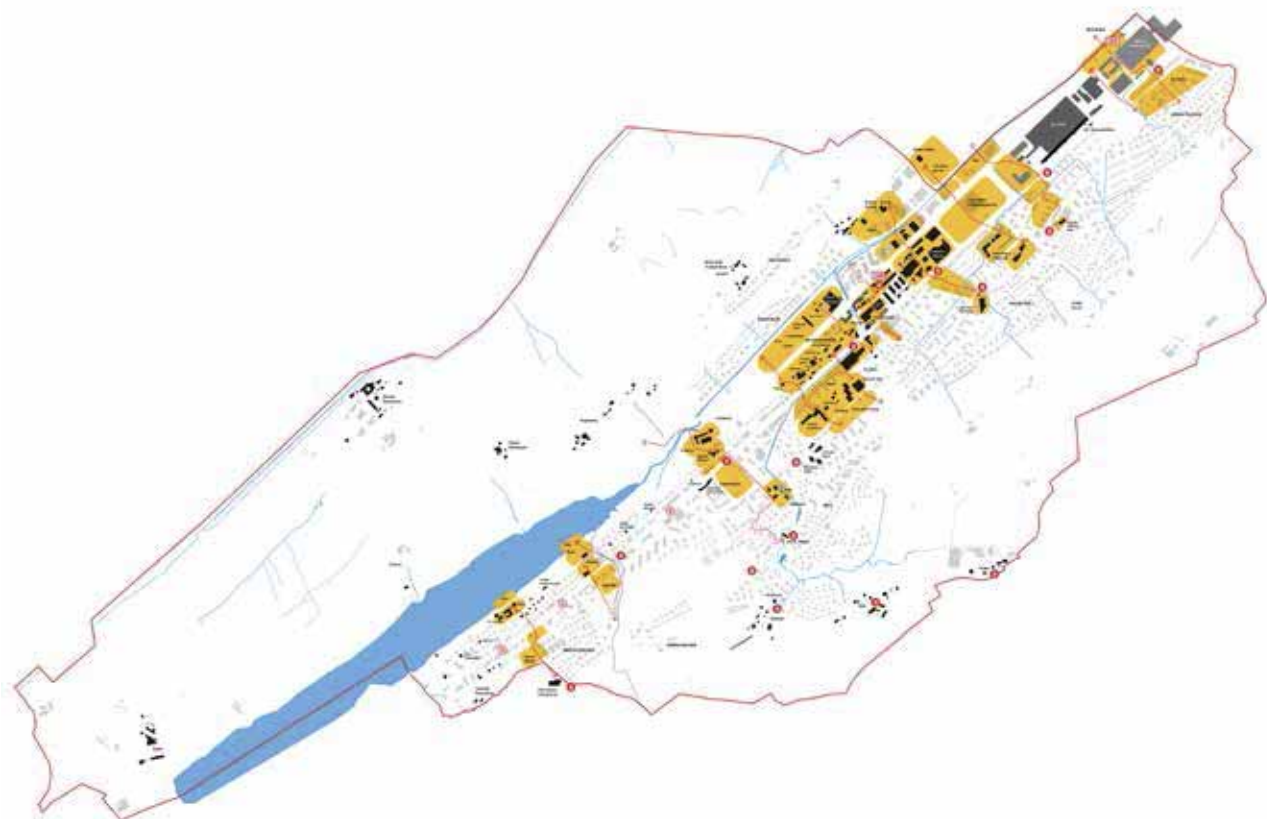
Ebikon wird heute reduziert auf die sehr dominante Achse der Kantonsstrasse in Tallängsrichtung. Neue fussläufige Wege quer zum Tal fädeln wichtige Nutzungen und ÖV-Knotenpunkte wie "Spiessli" auf; es entsteht ein vernetztes, qualitativvolles, fussläufiges Siedlungsgebiet. Die "Spiessli" basieren zum Teil auf vorhandenen Wegen, werden aber auch durch neue Beziehungen ergänzt.

Die Quervernetzung ermöglicht eine Aktivierung der zweiten Gebäudereihe hinter der Kantonsstrasse und somit auf beiden Seiten jeweils eine zweite Erschliessungsachse parallel zur Kantonsstrasse.

Siehe dazu
Kap. 2.10

Quervernetzung / „Spiessli“

Abbildung 1.4:
"Spiessli"



Ziel 3: Stärkung der Mitte

Die Stärkung der Mitte findet auf zwei Ebenen statt: der sozialen und der räumlichen. Diese beiden Aspekte müssen sich ergänzen, um eine belebte Zentralität für Ebikon zu ermöglichen.

Der Masterplan ermöglicht ein identitätsstiftendes, gelebtes und belebtes Dorfzentrum. Der Positionierung von Nutzungen sollen Synergien zwischen Gebäuden, Strassen- und Freiräumen zu Grunde liegen.

Im langgestreckten und zersiedelten Rontal wird Ebikon ein erkennbares Zentrum erhalten. Dafür müssen Frei- und Strassenräumen vernetzt und die Bebauungsstruktur geklärt werden. Das Zentrum braucht hochwertige Aussenräume abseits der Kantonsstrasse. Die Aktivierung der Aussenräume ermöglicht eine Mischung von Funktionen. Im Zentrum treffen die gegensätzlichen Identitäten vom alten Moränenhügel mit Kirche und einem neuen möglichen Entwicklungsgebiet in Richtung Schindler, dem "Feldmattquartier", aufeinander.

Siehe dazu

Kap. 2.3

Kap. 4

Band "Stadt Ebikon"

Vertiefung Zentrum

Abbildung 1.5:
Neue Mitte Ebikon



Ziel 4: Sichtbarmachung versteckter Juwelen

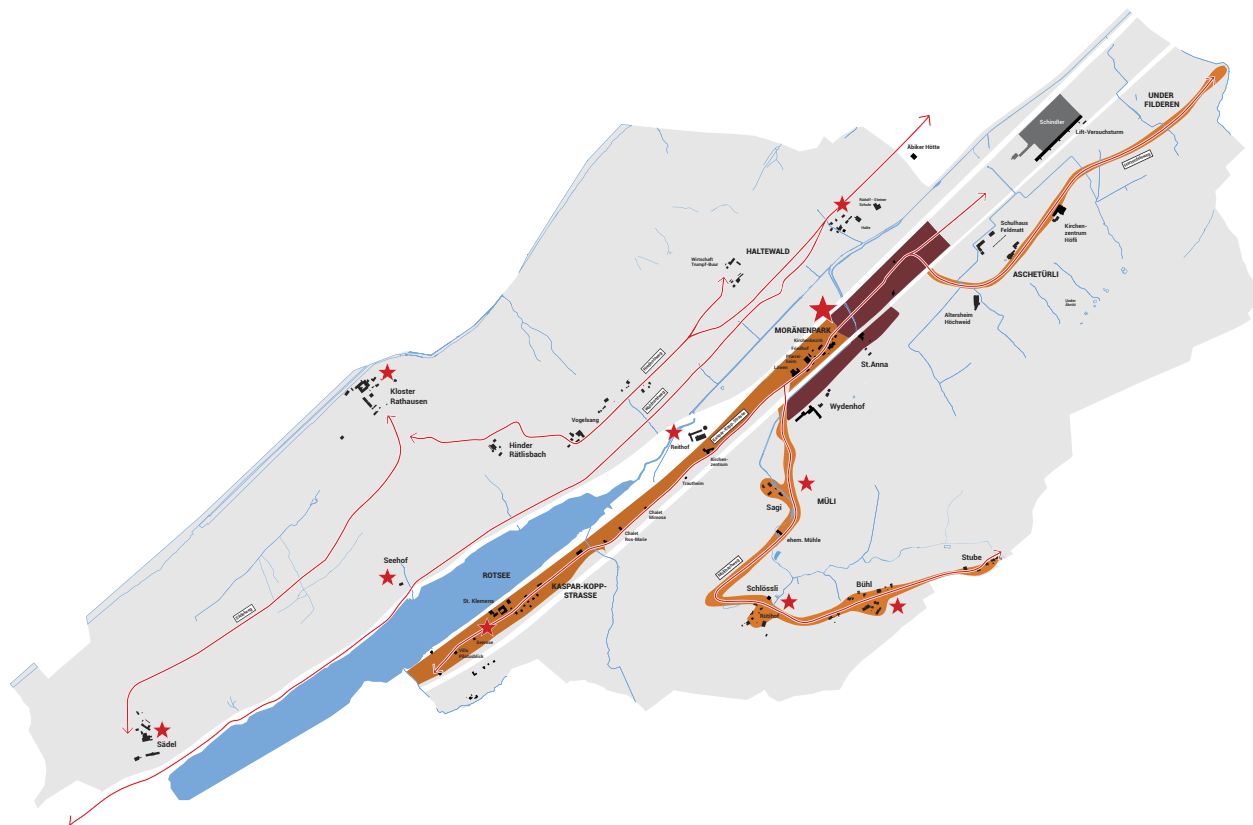
Im Siedlungsgebiet verstecken sich wertvolle historische Bauten und Situationen, Freiräume und Naturelemente, die sichtbar gemacht und aufgewertet werden.

Es sind aber auch neue und zukünftige Juwelen denkbar, die das Siedlungsgebiet beleben.

Siehe dazu

Kap. 2.4	Band "Altes Dorf"
Kap. 2.11.2	Themenkarte Freizeitkarte
Kap. 2.11.3	Themenkarte Juwelen

Abbildung 1.6:
"Juwelen"



Ziel 5: Erlebbarkeit von Ebikon zu Fuss

Die Verbesserung der ÖV-Versorgung, die Erhöhung der Durchwegung und die Qualität des Freiraums - insbesondere des Strassenraums - verbessern das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität der Strassen und machen das Bewegen zu Fuss deutlich attraktiver. Auch die Sichtbarkeit der Durchwegung wird verbessert.

Siehe dazu

Kap. 2.10

Kap. 2.11.2

Kap. 3

Kap. 4.5

Quervernetzung / „Spiessli“

Themenkarte Freizeitkarte

Vertiefung Kantonsstrasse

Verkehr Zentrum

Abbildung 1.7:
Freizeitkarte: Attraktivität zu Fuss





Abbildung 1.8:
Negativbeispiel / triste Dachlandschaft

Ziel 6: Aufwertung der Dachlandschaft

Eine Aufwertung der Dachlandschaft stärkt das gesamte Ortsbild: Statt monotoner Quader sollen abwechslungsreiche, lebendige Gebäude gefördert werden. Dazu ist es notwendig, in jedem Quartier eine durchgehende Traufkante festzulegen, die eine zusammenhängende Identität und den Massstab der Zwischenräume definiert. Darüber wird mit zurückgesetzten Dach- oder Attikageschossen eine zusätzliche, teils zweigeschossige Wohnwelt ermöglicht, die sich vom Talboden abhebt und vom Blick in die Alpen profitiert.

Alle Dächer im Tal sind von den Hängen einsehbar. Werden sie aktiviert und begrünt, steigt die Qualität des Siedlungsraumes insgesamt und das Bild Ebikons, besonders vom Hang aus betrachtet, bleibt lebendig und attraktiv.

Siehe dazu
Kap. 2.1 – 2.9 Bänder

Abbildung 1.9:
Dachlandschaft Kaspar-Kopp-Strasse



Ziel 7: Wahrnehmung als belebtes urbanes Dorf

Über die Klärung von Raum und Struktur, der Entwicklung von Längs- und Querverbindungen und der Stärkung der Mitte kann städtebauliche Diversität und Qualität entstehen. Diese ist die Grundlage für die Aktivierung von Quartierleben und spezifischen räumlichen Atmosphären. Einem durchmischten, lebendigen Quartier gelingt es wiederum, die Menschen zu integrieren, zur Nutzung sowie Teilnahme zu bewegen, damit sie ihren Lebensraum aktiv mitgestalten.

Der öffentliche Raum wird besser nutzbar gemacht und über die Erdgeschosse belebt, so dass insbesondere im Zentrum, aber auch im Dorf ein lebendiges Strassenbild entstehen kann. Im Zusammenspiel von Gebäuden und Freiraum sollen besonders gemeinschaftliche Nutzungen in den Stadtraum übergreifen, so dass diese zum Treffpunkt werden können.

Abbildung 1.10:
Belebtes Zentrum Ebikon



1.4 Systematik des Masterplans

1.4.1 Gliederung

Die Gemeinde wird in sieben unterschiedliche identitätsstiftende **Bänder (Längsbeziehungen)**, vgl. Kap. 2.1-2.9), mehrere lokalisierte "**Spiessli**" (**Querbeziehungen**, vgl. Kap. 2.10) und **fünf Strassenabschnitte** (vgl. Kap. 3) gegliedert. Sie bilden das städtebauliche Grundgerüst des Masterplans, mit dem der Gesamttraum gedeutet wird.

1.4.2 Vernetzung

Das Instrument beschränkt sich nicht auf Teilräume, sondern hat die Verzahnung und die Vernetzung aller städtebaulichen Aspekte der Gemeinde im Blick. Längs- und Querbeziehungen zeigen, wie Struktur, Bebauung, Verkehr und Freiraum miteinander interagieren. Der Handlungsraum ist auf dieser Ebene noch relativ klein, aber es können bereits übergeordnete Strategien entwickelt und Projekte koordiniert werden.

Mit qualitätssichernden Grundsätzen, schematischen Plänen und Referenzbildern werden bestehende Qualitäten lokalisiert und gestärkt. Verschiedene **Themenkarten** (Kap. 2.11.1 - 2.11.4) und die **Hauptkarte Masterplan** (Kap. 2.11.5) tragen zum besseren Verständnis bei.

Die **Kantonsstrasse** (Kap. 3) ist in fünf Abschnitte (Schachenwald, Schaufenster Ebikon, Stadtboulevard, Industriebühl, Mall of Switzerland) gegliedert, die sich aus den Bändern ergeben. Sie werden spezifisch bearbeitet und es werden Massnahmen vorgeschlagen. Die Abschnitte haben eine eigene Identität und behandeln ausgehend vom Verkehr jeweils die zentralen städtebaulichen Themen. Ergänzend zu diesen Ausführungen finden sich im Anhang **Pläne zur mittel- und langfristigen Verkehrsstrategie** (im Anhang).

1.4.3 Stärkung der Mitte

Über die Vernetzung von identitätsstiftenden Räumen (Bändern, "Spiessli") und die Umgestaltung der Kantonsstrasse werden funktionale Zusammenhänge sichtbar, aus denen konkrete Entwicklungspotenziale und Massnahmen für die Schwerpunktgebiete definiert werden können. Mit Massnahmen, wie der Positionierung des Kirchenbezirks, der zweiten Reihe für den Langsamverkehr und der Zentrumserweiterung Feldmatt wird die Mitte von Ebikon gezielt gestärkt.

In der **Vertiefung Zentrum** (Kap. 4) werden spezifische Aspekte aus vorangehenden Ebenen in einem begrenzten Aktionsraum verortet, differenziert betrachtet und ausgewählte Einzelsituationen (Löwen, Busbahnhof) städtebaulich gelöst. Der vorhandene Handlungsspielraum lässt konkrete, lokale Interventionen und Projekte innerhalb des städtebaulichen Gesamtkontexts zu, z.B. den Moränenpark oder den Stadtboulevard. Der **Situationsplan** (Kap. 4 und im Anhang) zeigt eine künftige Bebauungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur im Zentrum. Es wird ein Ort vorgeschlagen, der Zentrum mit starker Identität sein kann.

1.4.5 Identität

Der Masterplan macht Vorschläge, was der neue urbane Kern für Ebikon leisten soll und kann. Im Zentrum bündeln sich nicht nur Nutzungen und Funktionen, sondern es kommt auch zu einer Konzentration von Bedeutungen mit Effekten für die gesamte Gemeinde. Der Kern wird gewissermassen qualitätsbestimmend für die Umgebung, auch weil er Ort der Identifikation ist.

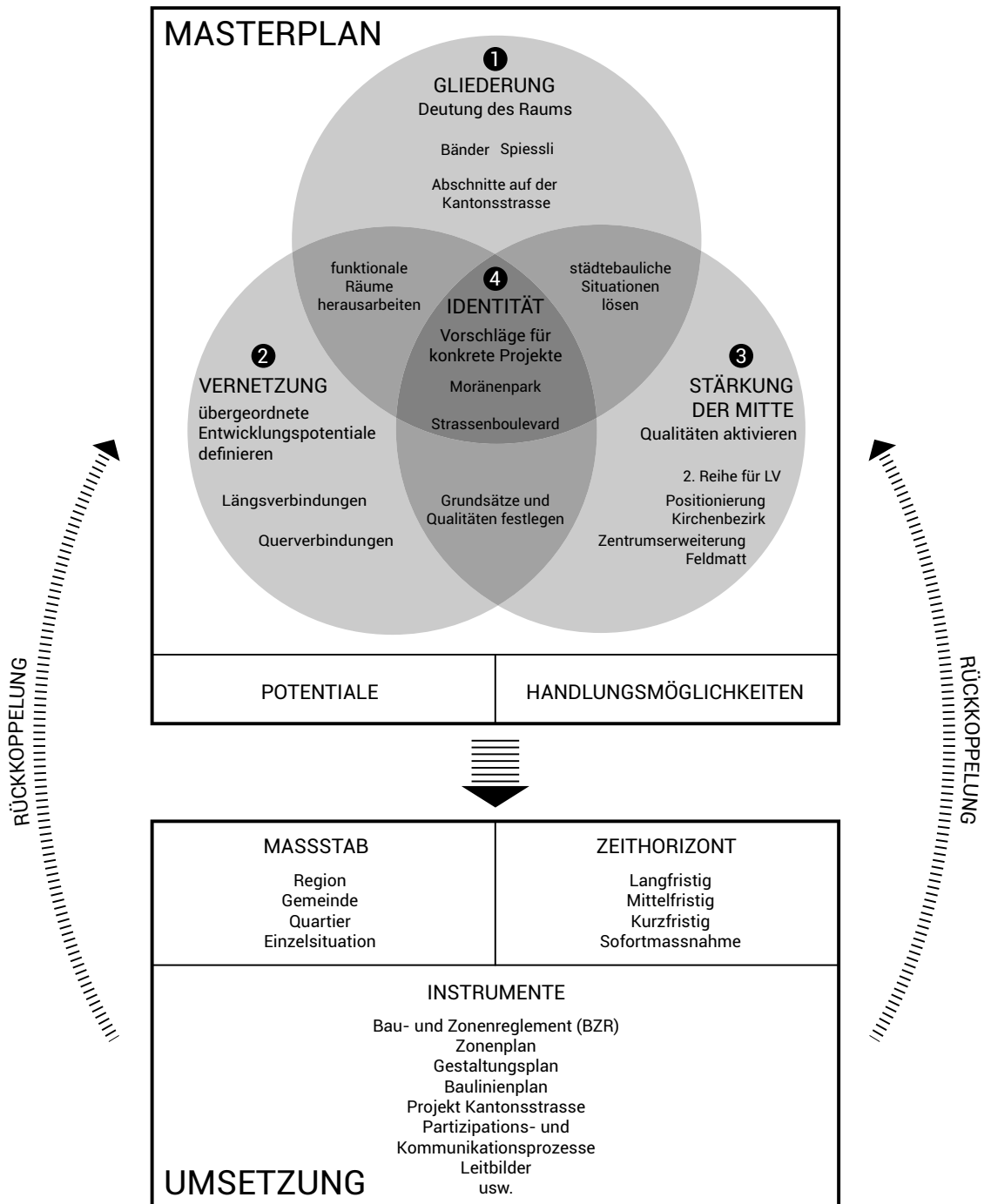


Abbildung 1.11:
Systematik Masterplan

1.5 Lesehilfe Masterplan

Die Blickwinkel von Gemeinderat und Eigentümern unterscheiden sich. Der Gemeinderat setzt seine Strategie mit Einzelprojekten und Massnahmen langfristig um. Die Eigentümer stimmen Ihre Einzelprojekte auf die übergeordnete Strategie ab.

Um die Vorgaben des Masterplans auf ein konkretes Grundstück oder Areal zu ermitteln, sollen relevante Inhalte systematisch aus dem vorliegenden Masterplan-Dokument ausgelesen werden können. Dies erfolgt in vier Schritten, welche in der Grafik auf der nächsten Seite und im nachfolgenden Text erläutert werden.

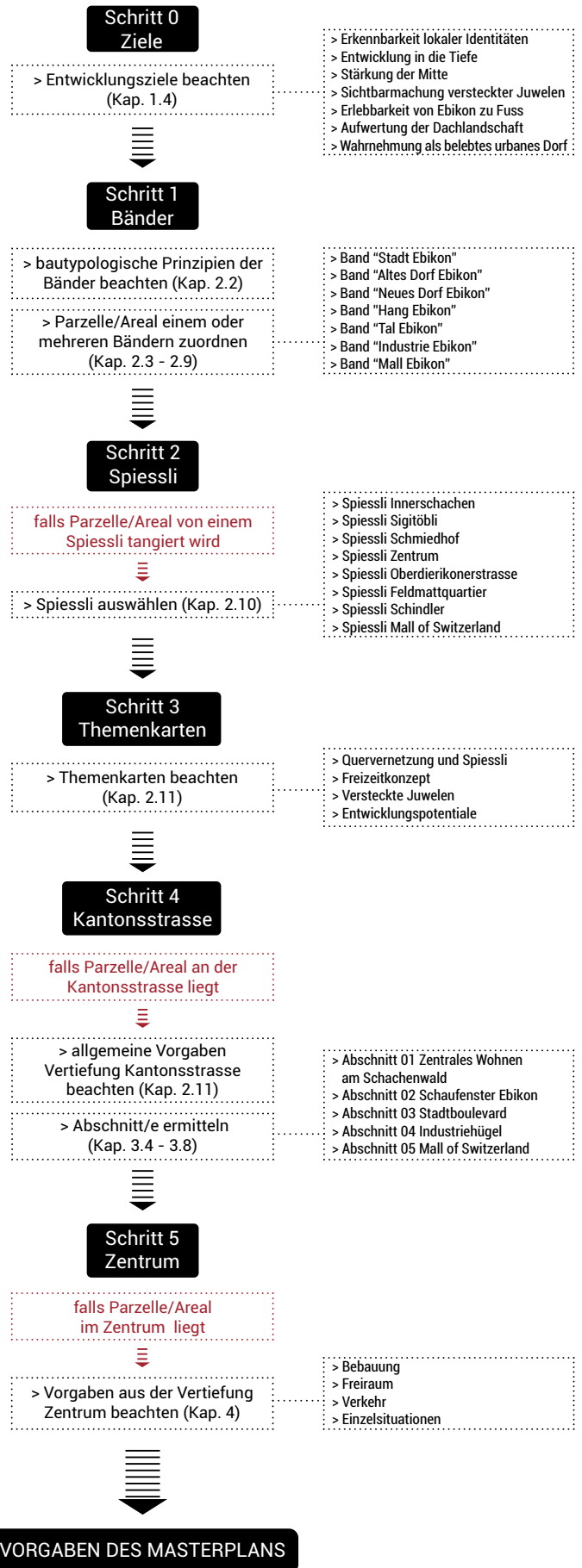


Abbildung 1.12:
Vorgehensweise bei der Anwendung
des Masterplans

Schritt 0: Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele (Kap. 1.3) sollten beachtet werden; diese sind Grundlage aller weiteren Vorgaben und machen diese verständlich.

Schritt 1: Bänder

Zunächst wird in der Masterplan-Karte geprüft, in welchem Band (Stadt - Altes Dorf - Neues Dorf - Hang - Tal - Industrie - Mall) das Grundstück liegt.

Die Vorgaben des entsprechenden Bandes (Kap.2) sind auf das Grundstück anzuwenden.

Es kann sein, dass ein Grundstück in mehreren Bändern liegt; in diesem Fall sind für jeden Grundstücksteil die Vorgaben des jeweiligen Bands ausschlaggebend.

Ferner ist es möglich, dass das Grundstück in einer schraffierten Überlagerungszone liegt; in diesem Fall sind die Vorgaben beider Bänder zu beachten. Im Zweifelsfall entscheidet die Gemeinde.

Ausserdem müssen die bautypologischen Prinzipien für die Bänder (Kap. 2.2) beachtet werden.

Schritt 2: "Spiessli"

Anhand des Masterplan-Karte bzw. der "Spiessli"-Karte wird ermittelt, ob das Grundstück von einem "Spiessli" tangiert wird. In Abstimmung mit der Gemeinde ist zu bestimmen, welche Massnahmen (z.B. Durchgangsrecht) notwendig sind.

Schritt 3: Themenkarten

Die Themenkarten geben einen Überblick über die übergeordnete funktionale und räumliche Vernetzung und erleichtern das Verständnis der Gesamtstrategien im Verhältnis zum jeweiligen Areal.

Schritt 4: Kantonsstrasse

Liegt das Grundstück an der Kantonsstrasse, muss der entsprechende Kantonsstrassen-Abschnitt (01-05) ermittelt werden. Die entsprechenden Vorgaben für diesen Abschnitt aus dem Kapitel 3 sind zu beachten.

Ferner müssen die allgemeinen Vorgaben für die Kantonsstrasse (Kap. 3.3) beachtet werden.

Schritt 5: Zentrum

Liegt das Grundstück im Zentrum - dem Bahnhofs- oder Kirchenbezirk - müssen ausserdem Vorgaben aus der Vertiefung Zentrum beachtet werden (vgl. Kap. 4).



Abbildung 1.13:
Parzelle Innerschachen



Beispiel: Parzelle Innerschachen

1. Zugeordnete Bänder:



Altes Dorf Ebikon



Neues Dorf Ebikon

Bautypolog. Prinzipien Bänder

2. Zugeordnetes "Spiessli":



"Spiessli" Innerschachen

3. Themenkarten

Orientierender Inhalt, keine direkten Vorgaben

4. Zugeordneter Abschnitt Kantonsstrasse:



K17 / 01: Zentrales Wohnen am Schachenwald

Allgemeine Vorgaben Kantonsstrasse

5. Zentrum:

keine Vorgaben

1. Stadt Ebikon
2. Altes Dorf Ebikon
3. Neues Dorf Ebikon
4. Hang Ebikon
5. Tal Ebikon
6. Industrie Ebikon
7. Mall Ebikon

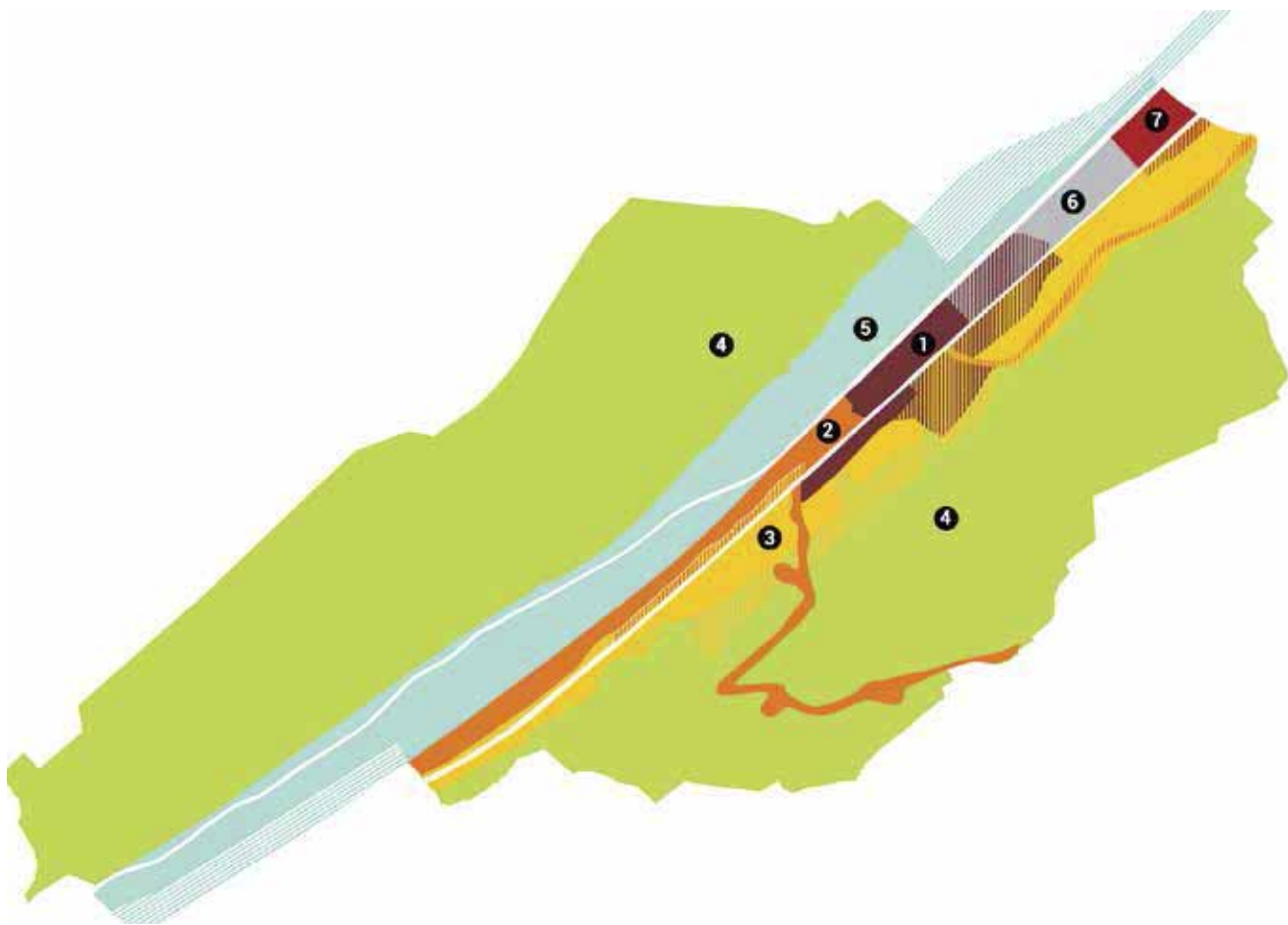


Abbildung 2.1: Der Masterplan Ebikon besteht aus Visionen für sieben Schwerpunktgebiete - Die Bänder



Abbildung 2.2:
Landschaftsraum Ebikons

2 MASSSTAB GEMEINDE

2.1 Die Bänder

Ebikon liegt im langgestreckten Rontal und ist geprägt von der Längsbeziehung von Eisenbahn, Kantonsstrasse und Siedlungsentwicklung. Die Siedlungsstruktur gleicht daher einem Strassendorf entlang der Kantonsstrasse. Allerdings kam die Kantonsstrasse historisch erst viel später. Die dörflichen Funktionen und Wege haben sich so nie dieser Achse angepasst. Die sehr dominante Ausbildung der Kantonsstrasse verstärkt diesen Eindruck von Transitachse und Hinterland. Die Raumtiefe in der Querbeziehung und die vielen räumlichen und funktionalen Nischen werden schnell übersehen.

Bei genauerem Hinsehen kann das Gemeindegebiet unterteilt werden in **mehrere identitätsstiftende Bänder**, die sich aus Landschaftsformen und historischen Gegebenheiten ergeben. Bevor die grossen Infrastrukturbauten erstellt wurden, waren Siedlung und Landschaft viel stärker im Einklang. Dieser Zusammenhang soll wieder gestärkt werden. Das Bandkonzept des Masterplan misst den noch vorhandenen landschaftlichen Räumen deshalb als wichtigen Protagonisten der Identität des Dorfes Ebikon in Zukunft hohen Wert bei.

Die Bänder unterscheiden sich in ihren Qualitäten sehr stark und können längs in ihrer Identität entdeckt oder quer in vielfältigen Kombinationen vernetzt werden. Jedes Band hat spezifische städtebauliche und freiräumliche Qualitäten, die gestärkt werden sollen. Zudem soll in der Verbindung der Bänder eine spezifische Ebikoner Identität geschaffen werden.

Zum Teil noch heute lesbar und prägend sind die landschaftlichen Elemente, die Ebikon eine einmaligen Morphologie verleihen. Die rasch wachsenden Baugebiete, oft im austauschbaren Stil vom Stadtrand oder Agglomeration, können von einer Einordnung in ihren ortsspezifischen Kontext profitieren und so das Erscheinungsbild Ebikons unterstützen. Die Frei- und Landschaftsräume sollen die nötige räumliche und optische Kraft und Präsenz haben, um den Bebauungen der nächsten Jahrzehnten standhalten zu können und Ebikon als Urbanem Dorf ein Gesicht zu verleihen.

Abbildung 2.3:
Skizze des Band-Konzepts



2.2 Bautypologische Prinzipien für die Bänder

Die Bänder orientieren sich stark an den vorgegebenen Zonen, eine leichte Vereinfachung des Bau- und Zonenreglement (BZR) im Sinne der Bänderstruktur wäre sinnvoll. Dabei sollten die Geschossezahlen nur in Ausnahmefällen erhöht werden, falls in den Bändern nicht anders vorgesehen.

Dichte / Überbauungsziffer

Insgesamt wird eine Erhöhung der Dichte in gut durch den ÖV erschlossenen Lagen angestrebt. Im Folgenden ist es notwendig, die vorgesehenen Entwicklungen auf ihre verkehrlichen Auswirkungen zu prüfen.

Im BZR sind entsprechende Vorgaben zu definieren, die die planerischen Möglichkeiten und Spielräume für qualitätsvolle Lösungen offen lassen, die jedoch nicht eine kritische Dichte - die zu einer Abwertung führen könnte - überschreiten.

Längenbeschränkung der Gebäude

Für einige Typologien wird im Folgenden eine Beschränkung der Gebäudelänge vorgeschlagen. Das angegebene Mass ist als Orientierungswert zu verstehen und muss im BZR detailliert festgelegt werden.

Attikageschosse

Das Entwicklungsziel "Dächer von Ebikon" sieht eine animierte Dachlandschaft vor, die attraktiven Wohnraum bietet und der Gemeinde beim Blick von oben ein belebtes Gesamtbild gibt. Daher wird vorgeschlagen, die Ergänzung zum Vollgeschoss nur in der Hanglage und im Neuen Dorf, jedoch nur an der Kantonsstrasse, zu ermöglichen.

In diesem Fall sind dann zusätzlich nutzbare Dachaufbauten möglich (Nutzungsmass ist noch festzulegen), die eine Aktivierung und Nutzung der Dachfläche erlauben.

Im Band Stadt Ebikon sollen die beiden letzten Geschosse immer als zurückgesetzte (Attika-)Geschosse ausgestaltet werden. Diese müssen sich auf allen Seiten klar vom Gebäudekörper abheben, damit die Traufkante als identitätsbestimmendes Element des Quartiers rundum lesbar bleibt und der Quartiersmassstab durchgängig ist. Nur geringe Abweichungen - zum Beispiel 1/3 der Fassade auf 2 Seiten - sind möglich.

Vorschlag Bestimmung doppelte Attikageschosse Stadt Ebikon

Die Attikagegestaltung muss detailliert erst im BZR geregelt werden. Die Fläche der Attikageschosse kann beispielsweise ermittelt werden, indem bei den letzten beiden Geschossen auf allen Gebäudeseiten 2.0m Rücksprung angewendet werden. Diese ermittelte Fläche kann dann auf die oberen 2 Geschosse verteilt werden; dabei kann auf bis zu zwei Gebäudeseiten auf jeweils 1/3 Fassadenlänge dieser Seiten kein Rücksprung erfolgen, wenn die Attikageschosse sich rundum gestalterisch vom Hauptgebäude abgrenzen. Ansonsten muss der

Rücksprung mindestens 1.20m betragen. Eine solche Lösung würde ausreichend Gestaltungsspielraum geben.

Dachgestaltung

Unattraktive Flachdächer ohne Nutzung müssen vermieden werden. Die fünfte Fassade muss aktiv gestaltet werden. Möglich ist dies durch:

- eine Ausnahme für Dachaufbauten, die in voller Geschosshöhe auf max. 40% der Dachfläche genutzt werden können; so kann die Dachfläche für Nutzungen aktiviert und gegliedert werden
- eine vollständige Begrünung, die auch höhere Bepflanzung (z.B. Sträucher) vorsieht
- geneigte Dächer, z.B. in Verbindung mit Solarkollektoren oder Photovoltaik (Aufstellen auf einem Flachdach ist nicht ausreichend)
- weitere Lösungen sind denkbar

Abbildung 2.4:
Zonenplan Gemeinde Ebikon
Stand 2014

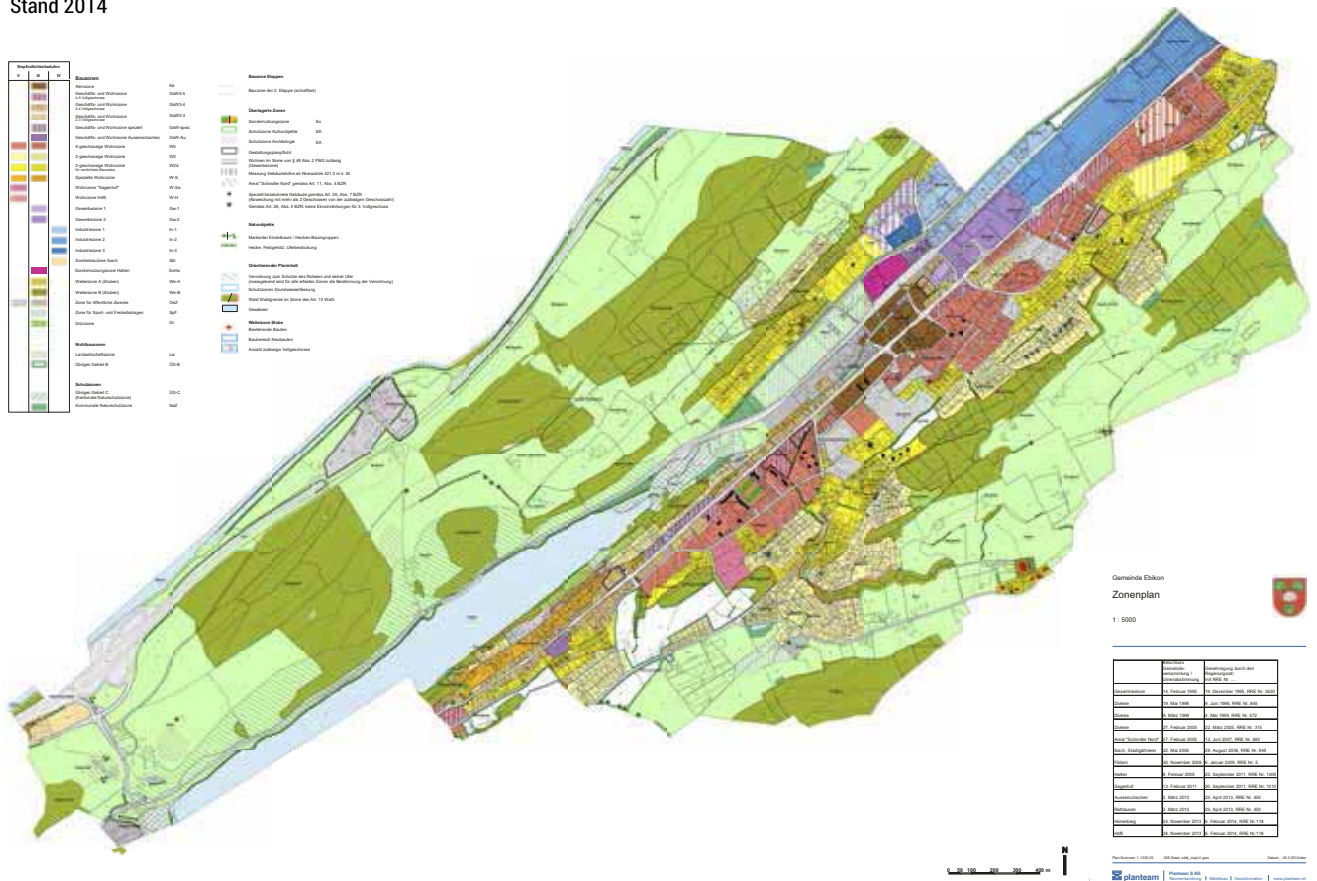




Abbildung 2.5: Gebiet Stadt Ebikon

2.3 Band "Stadt Ebikon"

Analog der heutigen Kernzone ist das Stadtband für den Ausbau eines erlebnisdichten Zentrums mit einem möglichst vielfältigen Angebot an **Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Wohnungen und öffentlichen Bauten** vorgesehen. Das Gebiet soll insgesamt eine höhere Dichte und eine städtischere, dicht durchwegte Struktur erhalten, um seine Zentrumsfunktion erfüllen zu können.

Das Stadtgebiet wird im Nordwesten durch die Gleise begrenzt. Es entwickelt sich nach Südosten jedoch stärker als das jetzige Zentrum in die Tiefe und somit auf die andere Seite der Kantonsstrasse.

Auf Höhe der S-Bahn-Station wirkt es noch weiter in die Tiefe; dies entspricht der topographischen Form (die Ebene hat hier eine grössere Breite), der ursprünglichen Siedlungsentwicklung (der erste grössere Siedlungskern war hier) sowie der besten Nutzung des ÖV-Angebots der S-Bahn.

In einem neuen, urban verdichteten Mischquartier - dem **Feldmattquartier** - sollen auf den heutigen Freiräumen nordöstlich der S-Bahn-Station ausserdem attraktive Wohnungen und weitere urbane Nutzungen sowie bahnseitig (mässig störende) Gewerbebetriebe mit Büros gemischt werden. Dieses neue Quartier stärkt das Zentrum und dessen Nutzungen und erhöht den Anteil des Langsamverkehrs.

Zentrale Funktion haben das Gemeindehaus mit Dorfplatz sowie die S-Bahnstation mit dem Bushub. Neue **öffentliche Nutzungen** können das Dorfleben im Zentrum stärken und müssen gefördert werden; eine weitere zentrale, öffentliche Nutzung (z.B. Aula als gemeinschaftlicher Treff- und Veranstaltungsort) kann eine Brücke schaffen zwischen dem eigentlichen Kern des Ortes auf der Moräne und dem an den Bahnhof angrenzenden Quartier Feldmatt.

Öffentliche Nutzungen und Funktionen mit Kundenverkehr sollten jedoch schwerpunktmässig auf das Quartier Riedmatt und die Kantonsstrasse ausgerichtet werden. Zu bestimmten Zeiten (Chilbi, Messe) wirkt auch das Kirchenzentrum als zentraler Ort.



Abbildungen 2.6:

1. Allseitige Gebäudeausrichtung, keine Stirnseite (Vevey, Raffaele Scharer Architects)
2. Ruhige LV-Achse (Riedmattstrasse, Ebikon)
3. Urbane Freiraum (Berlin / David Chipperfield Architects)
4. Spielfläche im Hof (Riedmattstrasse, Ebikon)
5. Breite Trottoirs (Migros an der Kantonsstrasse, Ebikon)
6. Urbane, ruhige Höfe (Berlin / David Chipperfield Architects)
7. Strassenraum mit Aufenthaltsqualität (Weststrasse Zürich)
8. Repräsentative Geschäftsstrasse (München)

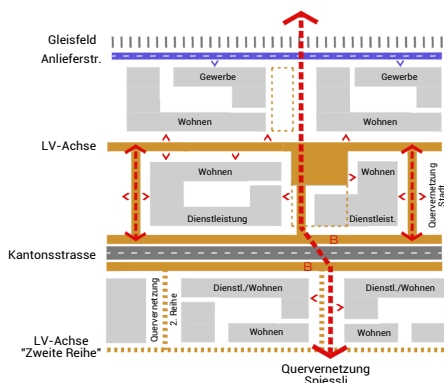


Abbildung 2.7: Struktur Stadt Ebikon



Abbildung 2.8: Längsverbinding Weichlenstrasse

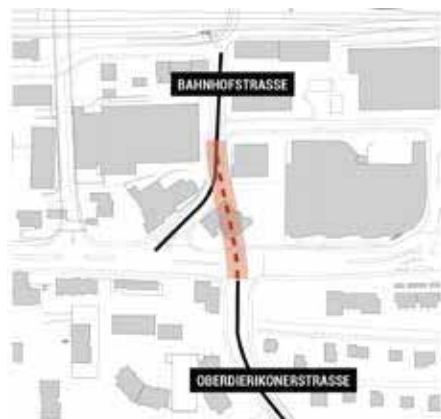


Abbildung 2.9: Begradigung Knoten Bahnhofstrasse / Oberdierikonstrasse

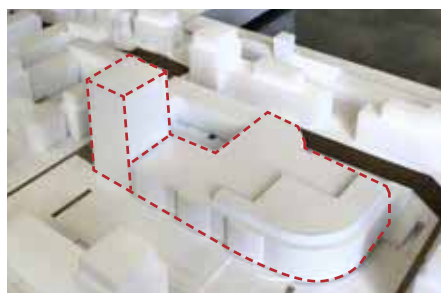


Abbildung 2.10: MParc mit Hochhaus

2.3.1 Struktur

Längsvernetzung

Das Stadtgebiet Ebikon erstreckt sich beidseitig der Kantonsstrasse, so dass man beim Bewegen entlang der Strasse das Stadtgebiet durchquert, anstatt nur peripher daran entlangzufahren. Dies entschleunigt und schafft bessere Orientierung. Durch die höhere Dichte wird die Fussläufigkeit und Attraktivität entlang der Kantonsstrasse erhöht. Im Norden wird das Stadtgebiet von den Gleisen begrenzt, und zwischen Gleisen und Kantonsstrasse werden Riedmatt- und Weichlenstrasse verbunden und die innere Langsamverkehrsachse bis zu Schindler verlängert. Auf der Südseite soll analog eine durchgehende zweite Reihe geschaffen werden, die das Netz komplettiert.

Die **Längsverbinding Weichlenstrasse** wird langfristig etabliert, beidseitig mindestens als LV-Verbindung verlängert und so über Riedmatt-, Dorf- und Kaspar-Kopp-Strasse in ein übergeordnetes System eingebunden. Im Inneren des Stadtgebiets entsteht eine attraktive Verbindung bis hinein ins Feldmattquartier. Wichtig wäre eine verkürzte Verbindung zur Riedmattstrasse, ggf. auf der Nordseite der Parzelle 584 (Hunkeler Fenster).

Quervernetzung

Neben der Vernetzung über die Kantonsstrasse hinweg ist eine möglichst dichte Vernetzung von LV-Achse und Kantonsstrasse essentiell. Insgesamt soll ein städtisches Netz entstehen, in dem alle 80-100m eine öffentliche Querung möglich ist. Darüber hinaus werden an den "Spiessli" neue Verbindungen über Gleis und Ron hinweg befürwortet (s. "Spiessli").

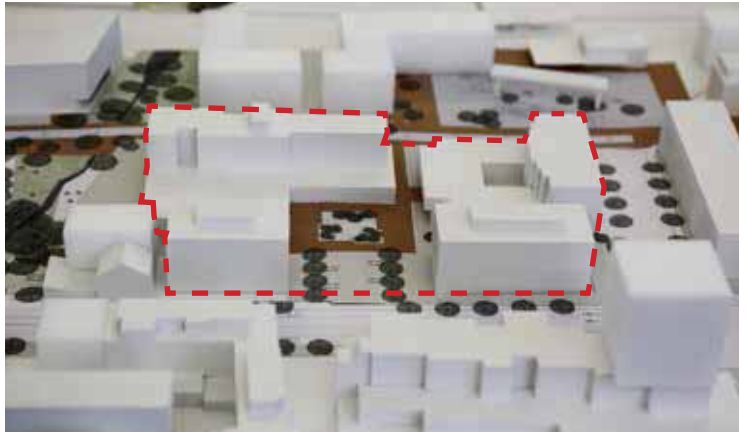
Mit den neuen Entwicklungen werden Auflagen für Querverbindungen gemacht oder diese finanziert. Grössere Entwicklungen nördlich der Kantonsstrasse müssen eigene öffentlich zugängliche LV-Querverbindungen von Kantonsstrasse zur verlängerten Weichlenstrasse aufweisen oder sich diese mit dem Nachbarn teilen; mind. alle etwa 80-100m muss es eine Verbindung geben. Diese müssen mit den Querungen über die Kantonsstrasse koordiniert werden (im Kap. 3 Vertiefung Kantonsstrasse beschrieben).

Der **Knoten Bahnhofstrasse / Oberdierikonstrasse soll mittelfristig begradigt werden** und kann mit einem Hochhaus am MParc markiert werden. Die Strassen werden an Stelle der Tankstellen-Parzelle zusammengeführt und als Verbindung wiederhergestellt; Orientierung, Fusswege und Verkehrsfluss werden vereinfacht und die Knotengrösse verringert. Um dies attraktiv zu machen, kann der MParc um ein Hochhaus ergänzt werden. Die historische Querverbindung wird markiert und das bestehende Gebäude MParc erhält einen klaren Schwerpunkt und eine klare Ausrichtung.

Stadt-Gevierte

Das Band "Stadt Ebikon" wird in Stadt-Gevierte eingeteilt. Dies ist zum Teil heute schon der Fall, insbesondere im Zentrum. Das Gebiet um den Gemeindehausplatz besteht aus einer Kombination von Punkthäusern und Zeilen, die sich um eine Mitte, hier den öffentlichen Platz, orientieren.

Abbildung 2.11:
Stadt-Geviert Gemeindehausplatz



Die Stadt-Gevierte können hierbei in teils offener, aber grösstenteils geschlossener Bauweise bebaut werden und heben sich dadurch vom Dorf (offene Bauweise) ab.

Für jeden Block sollten durchgehende (**Zwangs-**)**Baulinien** definiert werden. Diese Logik erlaubt eine klarere Bildung von durchgehenden Strassenräumen und einen Identitätsschub für das Stadtgebiet. Gleichzeitig werden städtische, ruhige Innenhöfe gebildet. Lärm wird ausgeblendet. Die Grösse der Gevierte schafft eine gute, städtische Durchwegung für den LV. Die geschlossene Bauweise ermöglicht eine bessere Gliederung der Freiräume und wesentlich mehr Aufenthaltsqualität.

Ferner wird eine **Traufkante** festgelegt, die für die Regelbebauung gilt und dem Quartier einen klaren Masstab und ein durchgehendes Verhältnis von Gebäude zu Freiraum geben.

Abbildung 2.12:
Stadt-Gevierte und Längsverbindungen





Abbildung 2.13:
Hochhäuser entlang der Kantonsstrasse

Hochhäuser in Ebikon (bis 50m)

Hochhäuser werden an wichtigen Stellen im Zentrum platziert. Sie

- ermöglichen eine Verdichtung in guter Erreichbarkeit zur S-Bahn-Station; das Zentrum wird gestärkt
- markieren die Mitte von Ebikon und verbessern die Orientierung entlang der Kantonsstrasse
- schaffen Mehrwert für Ebikon und stossen Entwicklungen in der Kantonsstrasse an
- bieten eine neue Typologie, die den für einen belebten Strassenraum unattraktiven Zeilenbauten entgegenwirkt und eine vertikale Proportion einbringt

Der Blick über den Kirchenbezirk in Richtung Pilatus soll nicht durch Hochhäuser gestört werden; ausserdem sollen die dort liegenden Bauten, insbesondere die Kirche, nicht von den Hochhäusern beeinträchtigt werden. Hochhäuser sind daher nur im nordöstlichen Zentrumsbereich möglich.

Bezüglich der **Lage** der Hochhäuser gelten Einschränkungen. Sie sollen

- ausschliesslich an der Kantonsstrasse platziert werden.
- Querbeziehungen (z.B. Gemeindestrassen) oder wichtige Orte (Bahnhof, Dorfplatz) markieren.
- dort realisiert werden, wo die ÖV-Erschliessung bereits besonders gut ist
- möglichst auf der Südseite der Kantonsstrasse platziert werden, um keine anderen Bauten zu verschatten; auf der Nordseite muss entsprechend Rücksicht genommen werden.
- eine Ensemblewirkung entfalten können; einzelne, weiter entfernte Hochhäuser sollen nicht möglich sein.
- hochwertig gestaltet sein; ein Konkurrenzverfahren (Architekturwettbewerb) soll Pflicht sein



Abbildung 2.14: Städtisches Hochhaus
(Europaallee Baufeld F (Wettbewerb)
Hosoya Schaefer Architects, Zürich)

Abbildung 2.15a:
Hochhauszone und mögliche Hochhaustandorte



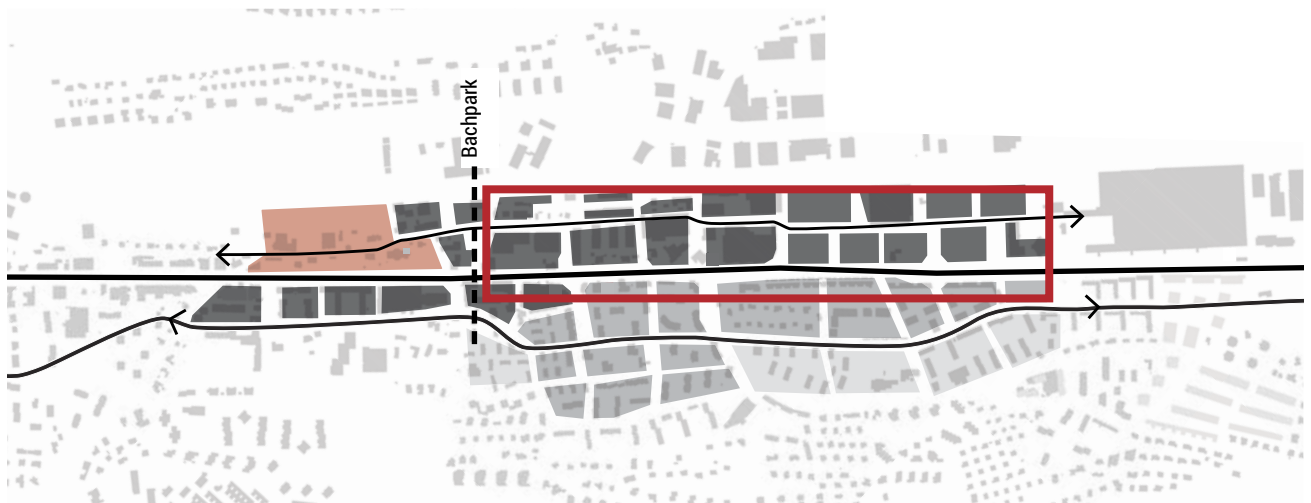


Abbildung 2.16:
Hohe Häuser im Feldmattquartier



Abbildung 2.17: Doppelte Attikazone
(Wohnbebauung Obfelden,
Hosoya Schaefer Architects, Zürich)

Abbildung 2.15b:
Zone für hohe Häuser



Hohe Häuser in Ebikon (bis 30m)

Hohe Häuser bis 30m werden als neuer Bautyp eingeführt. Sie weisen die gleichen Vorteile wie Hochhäuser bezogen auf ihre städtische Funktion auf, können jedoch deutlich einfacher realisiert werden.

Sie verfügen über ein doppeltes zurückgesetztes Geschoss (Attikageschoss) innerhalb der 30m Höhe, so dass die Gesamthöhe weniger mächtig erscheint und eine Wohnwelt über den Ebiker Dächern entsteht. Entlang der Kantonsstrasse brechen die hohen Häuser die starren Zeilenbauten auf und strukturieren das Strassenbild.

Der Baukörper muss gestalterisch klar von niedrigeren, angrenzenden Baukörpern mit einer Fuge getrennt werden (er kann jedoch angebaut werden). So wird die Massstäblichkeit auf Ebene des Fussgängers verbessert und lange Fronten vermieden. Auf die Gebäude, die sich im Schatten befinden, muss Rücksicht genommen werden.

Auch bezüglich der **Lage** der hohen Häuser gelten Einschränkungen. Sie sind möglich

- nur nordöstlich des Bachparks, da sie ansonsten zu nahe am Kirchenbezirk zu stehen kommen
- auf der südöstlichen Seite der Kantonsstrasse nur direkt an der Kantonsstrasse, nicht tiefer im Quartiersinneren
- im Neuen Dorf direkt gegenüber der Mall of Switzerland an der Kantonsstrasse

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr soll als robustes Rückgrat der Quartiersentwicklung dienen und grösstenteils die beim Verdichtungsprozess erzeugte Mobilitätsnachfrage abwickeln können. Die mit dem neuen Bushub und der hochwertigen Trolleybus-Verbindung qualitative Verbesserung des ÖV-Angebotes, soll mit der Aufwertung der Haltestellen begleitet werden (mögliche Optimierung der Lage/Abstimmung mit den neuen Querverbindungen, Verbesserung der Erkennbarkeit durch einheitliche Gestaltung usw.).

2.3.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute umfasst das Gebiet in der BZR im Wesentlichen folgende Zonen mit folgenden max. Geschosshöhen:

- Kernzone 3-5 VG, EG nicht Wohnen; Gestaltungsplanpflicht; Längenbeschr. zur KKS
- GsW4-5 4 (+1) VG
- GsW3-4 3 (+1) VG
- GsW2-3 2 (+1) VG; Hügel
- GW1 12m Fassade
- GW2 15m Fassade



Abbildung 2.18:
Doppeltes Attikageschoss
(Herti 6, Zug, Astoc Architects)

Bauweise und Dichte

Es wird eine teils geschlossene Bauweise angestrebt, die innen liegende Hofräume mit Aufenthaltsqualität und ohne Verkehrslärm ermöglicht. Teils kann eine offene Bauweise beibehalten werden. Insgesamt wird in den bestehenden Quartieren eine leichte Verdichtung über ein zusätzliches, zurückgesetztes Geschoss, im neuen Feldmattquartier eine stärkere Verdichtung angestrebt.

Zeilen/Blockrand oder Punkthäuser

- bis 15m Traufkante
- zusätzlich 2 Attikageschosse für Wohnnutzung
- Mindestbebauungshöhe 3 Geschosse

Die vorherrschende Traufkante wird weitergezogen, zusätzliche Attikageschosse ermöglicht. Über den Dächern Ebikons kann eine eigene Wohnwelt entstehen; das Wohnen im dichten Zentrum wird zu einer besonderen Qualität.

Die Stadt-Gevierte können, ähnlich dem Block des Gemeindehauses, auch von Punkthäusern besetzt werden.

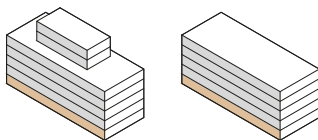


Abbildung 2.19:
Typ Zeile / Blockrand

Hohe Häuser (bis 30m)

- bis 30m
- bis 450m² Grundfläche
- die letzten beiden Geschosse immer als zurückgesetzte Attikageschosse (vgl. Einleitung Kap. 2)

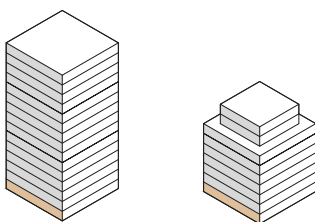


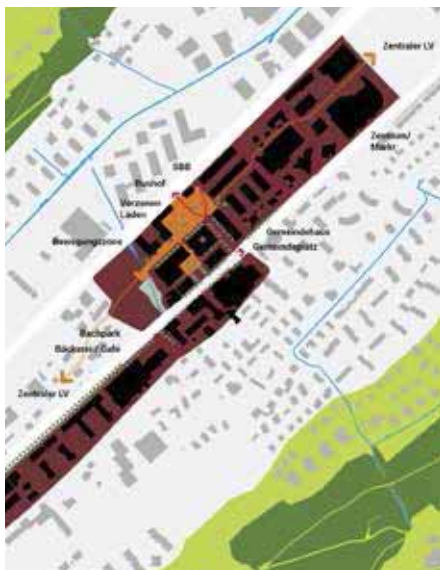
Abbildung 2.20:
Typ Hochhaus / Hohes Haus

Hochhäuser (bis 50m)

- bis 50m Höhe
- bis 600m² Grundfläche
- bis 28m Fassadenlänge

Fläche und Fassadenlänge von hohen und Hochhäusern soll so begrenzt werden, dass eine klare vertikale Proportion gegeben ist. Scheibenartige Hochhäuser, die grossen Schattenwurf erzeugen, sind nicht möglich.

Eine Maximalhöhe von 50m hebt die Hochhäuser klar heraus, passt in den Massstab Ebikons und ist gleichzeitig wirtschaftlich sinnvoll.



Legende:



Abbildung 2.21:
Struktur Freiräume

2.3.3 Freiraum

Das Leitbild für die Freiraumstruktur „Stadt Ebikon“ ist ein „Markt“, im Sinne eines lebendigen Strassenraumes innerhalb der geschlossenen Bauweise. Mit Hilfe einer klaren Orientierung des Strassenraums unterstützt die Freiraumstruktur das Schaffen einiger weniger prägender Freiräume mit durchlässigen Wegeverbindungen.

Hierfür müssen folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Nutzungen und Orte mit hoher Besucheranzahl
- Ein Maximum an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und Vorzonen
- Publikumsorientierte Strassenräume, die zum Spazieren, Velofahren und zum Aufenthalt animieren. Dazu gehören Kurzzeitparkplätze, die gut in den Strassenraum integriert sind.

Folgende Schlüsselorte sind für das Band "Stadt Ebikon" vorgesehen:

Strassenräume:

Der Strassenraum im gesamten Stadtgebiet soll zu einem verdichteten, belebten Ort werden. Die Vorzonen der Bauten hängen stark mit dem belebten Charakter des Strassenraums zusammen. Die Erdgeschossnutzungen sollen sich, wenn möglich, in den Vorzonen nach Aussen hin präsentieren. Ein einheitliches Baum- und Ausstattungskonzept markiert den Stadtbereich.

Die Einordnung der Parkplätze spielt für das Erscheinungsbild der Strasse eine zentrale Rolle. Öffentliche Parkplätze sollen parallel zur Strasse angeordnet werden, während Privatparkplätze möglichst in Tiefgaragen oder hinter den Bebauungen platziert werden sollten. Privatparkplätze innerhalb der Vorzone des Gebäudes sollen, je nach Gebäudelänge, mindestens nach allen 3-5 Autos mit einem Baum ausgestattet sein. Anlieferung und Tiefgaragen sollen keine starke Präsenz im Bezug zur Hauptstrasse aufweisen.

Quartiersinterne Freiräume:

Innerhalb des Siedlungsgebietes sollen über die minimalen Spielflächen hinausgehende, öffentliche Quartiersfreiräume angeboten werden. Diese dienen der Freizeit und als Treffpunkt und erhöhen die innere Siedlungsqualität.

Bachpark:

Die Gemeinde Ebikon ist bestrebt, die Bäche zu renaturieren. Der zentral gelegene Bachabschnitt zwischen Kantonsstrasse und Riedmattstrasse wird zum identitätsstiftenden „Bachpark“. Der Ort bietet eine räumliche und optische Verbindung zwischen der ersten und zweiten Gebäudereihe Ebikons. Auch die dem Bachpark angrenzende Bäckerei erhält dadurch die Möglichkeit, den Freiraum mittels Aussenbestuhlung zu bespielen, was wiederum den Park belebt.

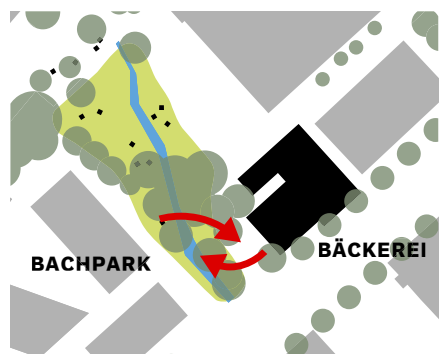


Abbildung 2.22:
Synergien zwischen Bachpark
und angrenzender Nutzung

Eine einheitliches **Bepflanzungskonzept** muss das räumliche Bild des Stadtgebiets stärken, indem auf weiten Flächen und breiten Strassenabschnitten durch die Bepflanzung eine höhere räumliche Dichte und somit ein urbanes Raumgefühl erzeugt wird. Dies gilt insbesondere für die Kantonsstrasse, vgl. nächstes Kapitel.

2.3.4 Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien

Im nächsten Schritt müssen Teile des Masterplans vertieft werden.

A Strukturplan Stadt Ebikon

Die Einteilung der Gevierte und die Gestaltung der Strassenräume muss genauer untersucht werden. Insbesondere müssen für die einzelnen Gevierte Baulinien festgelegt werden und Wegerechte bestimmt werden, so dass das Stadt-Band Realität werden kann. Dies muss im Einzelfall mit dem Bestand abgeglichen werden, so dass realistische Vorgaben mit Umsetzungspotential entstehen.

Im Strukturplan werden genaue Vorgaben gemacht zu

- (Zwangs-)Baulinien, Einteilung der Gevierte
- genaue Positionen und Regeln für Hochpunkte (30m/50m)
- Nutzungsverteilung
- Freiräumen und Durchwegungen
- Massnahmen Verkehr

B Neues Mischquartier "Feldmattquartier"

Das neue Quartier schliesst die Lücke zwischen Schindler und ermöglicht eine verdichtete Entwicklung, die gleichzeitig den Gewerbebetrieben Platz bietet.

Dieses neue Quartier soll eine durchgehende, eigene Identität bekommen, die auf die heute bebauten Stadtgebiete rückwirken kann. Eine Mischung von hohen Häusern und lockerem Blockrand ist vorgesehen, um eine hohe Dichte bei gleichzeitig gutem Lärmschutz und prägender Stadtgestalt zu erreichen.

Der zentrale Strassenraum soll dabei ein abwechslungsreicher, mit platzartigen Situationen ausgestatteter Stadtraum werden, der als Spielstrasse oder Begegnungszone gestaltet werden kann. Die Achse schiesst nicht gerade durch das gesamte Quartier, sondern ist jeweils leicht versetzt und bildet eine Sequenz von Stadträumen. Zu dieser zentralen LV-Achse und zu den Höfen auf der Südseite kann sehr gut gewohnt werden, während zum Gleis Gewerbe untergebracht werden kann, das von Norden erschlossen wird.

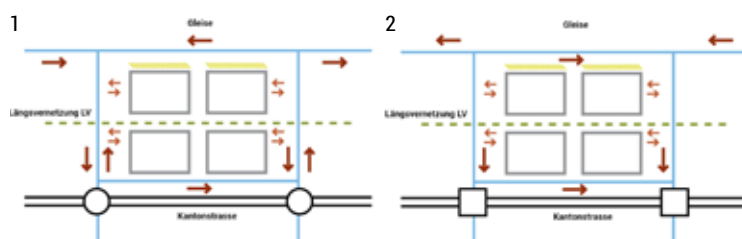
Wie im Strukturplan müssen weitergehende Vorgaben zur Entwicklung des Quartiers gemacht werden, und nicht nur eine neue Zone eingeführt werden. Es soll sichergestellt werden, dass ein übergeordnetes Stadt-Bild entsteht und nicht eine Ansammlung unterschiedlicher Entwickler-Masterpläne.

Auch die genaue Dichte und die verkehrlichen Auswirkungen und ggf. notwendigen Massnahmen müssen untersucht und festgelegt werden. Mögliche Verkehrskonzepte für das Feldmattquartier selbst sind in folgendem Diagramm dargelegt.



Abbildung 2.23:
Feldmattquartier
mit zentraler Langsamverkehrsachse

Abbildung 2.24:
Verkehrskonzepte Feldmattquartier
1: Variante mit Kreisverkehr
2: Variante mit Knoten / LSA



C Gestaltungsrichtlinien Zentrum

Einheitliche Gestaltungsrichtlinien für das Stadtgebiet könnte dieses klar abgrenzen. Dazu gehört insbesondere Gestaltungsrichtlinien Freiraum (vgl. Kap. 4 Vertiefung Zentrum), in welchem zum Beispiel Regeln und Orte für einen durchgehenden Fussbodenbelag festgelegt werden, der auch die Kantonsstrasse queren kann. Auch für Neubauten wären Gestaltungsvorgaben sinnvoll, welche dem Stadtgebiet über Festlegungen von Typologien, Öffnungsgraden, energetischen Vorgaben oder sogar Materialien eine klare Identität verleihen können.

2.3.5 Chancen und Risiken

Chancen:

Identitätsstärkung des Zentrums und verbesserte Orientierung:

Das Zentrum wird durch die Massnahmen klarer gefasst und die Identität besser ablesbar. Durch die einzelnen Massnahmen wird die regionale, aber auch lokale Orientierung stark verbessert.

Gewerbe im Zentrum und Entlastung des Flussraums als Erholungsort:

Durch das neue Mischquartier kann Gewerbe aus dem Flussraum hier verdichtet übersiedeln; attraktiver Wohnraum wird frei.

Vermeidung von MIV durch gute ÖV-Anbindung:

Durch die Nähe zur S-Bahn-Station kann vermieden werden, dass der Verkehr zunimmt; autoarmes Wohnen kann hier gefördert werden.

Risiken:

Anstieg des MIV:

Mehrverkehr beim MIV muss vermieden werden, der ÖV gestärkt sowie seine Kapazität voll genutzt werden.

Feldmattquartier mit Zonenplan:

Eine schnelle Entwicklung des Quartiers Feldmatt nur anhand des Zonenplans ohne weitergehende Vorgaben verpasst die Chance, ein identitätsstiftendes Quartier für Ebikon zu generieren.

Durchsetzung Geviertsstruktur:

Durch fehlende Planungsvorgaben und mangelnde Koordination kann eine koordinierte Entwicklung der Gevierte nicht realisiert werden.

Fehlende Besucherfrequenz:

Aufgrund der Nähe von Luzern und der Mall of Switzerland kann nicht mit hohen Besucherzahlen gerechnet werden. Die Erwartungen an Erdgeschossnutzungen müssen realistisch sein.



Abbildung 2.25:
Gebiet Altes Dorf Ebikon

2.4 Band "Altes Dorf Ebikon"

Das Alte Dorf erstreckt sich auf dem Moränenhügel entlang der Kaspar-Kopp-Strasse. Hier befinden sich zahlreiche identitätsstiftende, historische Bauten in topographisch attraktiver Lage.

Die Gemeindestrasse (Schlösslistrasse / Adligenswilerstrasse und Oberdierikerstrasse / Hartenfelsstrasse) gehören zu den ersten Verbindungsstrassen, auch hier befinden sich historische Bauten und zentrale Orte, die zum alten Dorf gehören.

Teils liegt das Alte Dorf hinter einer Reihe neuer Bauten an der Kantonsstrasse verborgen, teils grenzt es an die Kantonsstrasse, liegt dann jedoch auf höherem Niveau. Es dient, abgesehen von einigen öffentlichen Sondernutzungen, ausschliesslich dem Wohnen. Das Alte Dorf mündet im historischen Dorfkern (Kirchenbezirk), der wie eine "Akropolis" (Moränenpark) über der Kantonsstrasse thront und sowohl Übergang als auch Gegenüber zum Stadtgebiet Ebikon bildet; hier befinden sich öffentliche Nutzungen, und die Kirche bildet den Abschluss des Alten Dorfs. Zum Flusstal treten die historischen Satteldachhäuser als stark identitätsstiftende Bauten in Erscheinung.

Der Kirchenbezirk bildet das identitätsstiftende Zentrum von Ebikon und versammelt wichtige öffentliche Bauten. Die Badi bildet im Sommer einen zentralen Ort. Die alte Mühle und das neue Kirchenzentrum Höfli sind ebenfalls wichtige zentrale Orte entlang der Gemeindestrassen. Der Kirchenbezirk ist Teil der "Vertiefung Zentrum", vgl. Kapitel 4.

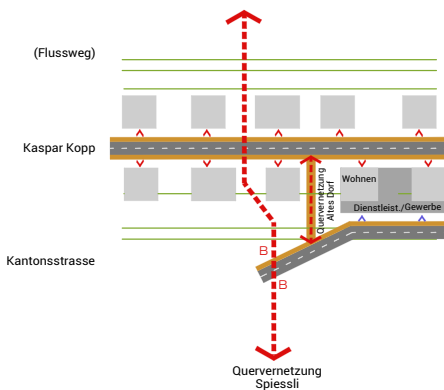


Abbildung 2.26:
Struktur Altes Dorf Ebikon

2.4.1 Struktur

Längsvernetzung

Die bestehende Kaspar-Kopp-Strasse bildet die zentrale Längsachse durch das Alte Dorf und wird in seiner Qualität erhalten.

Quervernetzung

Neben den Querungen über die Kantonsstrasse ist, wie im Stadtgebiet, die Vernetzung von Kaspar-Kopp- und Kantonsstrasse wichtig.

- Bei grösseren Entwicklungen sollten Fussgänger-Querungsmöglichkeiten integriert werden.
- An den "Spiessli" sollen Querungen von Gleis und Ron ermöglicht werden (vgl. Kap. 2.10).
- Mindestens an den Bushaltestellen müssen Querverbindungen von Kaspar-Kopp-Strasse und Kantonsstrasse vorhanden sein.
- Von den Gemeindestrassen aus sollen möglichst viele fussläufige Vernetzungen in die Wohnquartier erfolgen.



Abbildungen 2.27:

- 1. "Juwelen" (Kirchenbezirk Ebikon)
- 2. Durchgehender Belag (vor Sigristenhaus Ebikon)
- 3. Massstab Kaspar-Kopp-Strasse
- 4. Identität Hotel "Löwen"

- 5. Bauernhäuser als Identitätsträger Dorf erhalten (Sagenhofweid Ebikon)
- 6.+7. Behutsame Integration Neubau (Hammergut, Cham / EM2N)
- 8. Aufwertung Moränenpark / Kantonsstrasse



2.4.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute umfasst das Gebiet in der BZR im Wesentlichen folgende Zonen:

- W-S 2 (+1 DG 1.8m/5m; AZ 0.45, Fassadenlänge 20m)
- W2 2 (+1 DG 1.8m/5m)
- Zone für öffentliche Zwecke

sowie überlagert mit dem Neuen Dorf Ebikon:

- GsW2-3 2 (+1) VG
- GsW3-4 3 (+1) VG
- GsW-spez über Kaspar-Kopp-Str. nur 1 (+1) VG

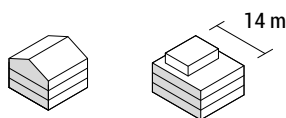


Abbildung 2.28:
Typologie Punkthäuser Altes Dorf Ebikon



Abbildung 2.29: Überlagerung Neues und Altes Dorf an der Kantonsstrasse

Bauweise und Dichte

Die offene Bauweise, identitätsstiftend für das Alte Dorf, wird beibehalten. Ausnahme bilden die Gemeindestrassen im Stadtgebiet - hier im Bereich Stadt die geschlossene Bebauung. Die Massstäblichkeit des Bestands muss respektiert werden, weshalb auch die Dichte gleich bleiben soll.

Punkthäuser im alten Dorf

Die Punkthäuser im Alten Dorf ergänzen die vorhandene Struktur. Maximallängen werden festgelegt, die für beide Gebäudeseiten gelten. In besonderen Fällen sind geringe Abweichungen möglich, insofern sich diese nicht negativ auf das Ortsbild auswirken.

Überlagerungsbereich Neues und Altes Dorf an der Kantonsstrasse

Dieses Gebiet wird als direkte Überlagerung der Zonen GsW (zur Kantonsstrasse) und W-S (zur Kaspar-Kopp-Str.) behandelt.

- 3 (+1 bei GP) Vollgeschosse sind ab Niveau Kantonsstrasse möglich; max. Gebäudelänge 40m; maximal 1 VG über Niveau Kaspar-Kopp-Strasse
- zusätzlich von der Kantonsstr. zurückgesetzte Punktbauten wie im Alten Dorf; wie bisher ist in bestimmten Bereichen ein Sattel- oder Walmdach Pflicht.
- Zur Kantonsstrasse dürfen diese Bauten mit max. 6 Geschossen wirken oder zurückgesetzt werden

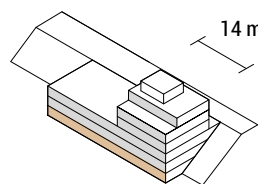
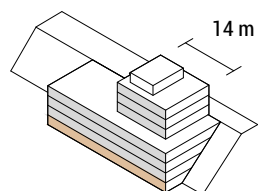
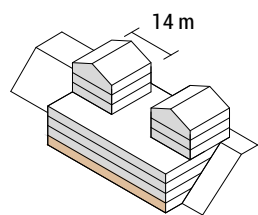


Abbildung 2.30: Typologie Überlagerung Neues und Altes Dorf an der Kantonsstrasse

Typologien Oberdierikonstrasse / Hartenfelsstrasse

Hier - ebenfalls ein Überlagerungsbereich Neues/Altes Dorf - gelten die Typologien des Neuen Dorfs. Hier ist jedoch besondere Rücksicht auf historischen Bestand und eine fussgängerfreundliche, hohe Qualität des Strassenraums zu nehmen.

2.4.3 Freiraum

Die Morphologie des Alten Dorfes als Bild besitzt kräftige Eigenschaften, die stark mit dem Landschaft- und Freiraumbild zusammenhängen. Werden diese Charakteristiken herausgeschält und verstärkt, kann Ebikon seinen stärksten Unique Selling Point (USP) ausschöpfen.

Die "Akropolis" (Moränenpark) ist heute dank der freigehaltenen Moräne gut sichtbar. Gemeinsam mit den historischen Bauten bildet sie ein Ensemble, das als einmaliges Icon und Visitenkarte Ebikons steht. Die Faszination dieses Elements im städtischen Raum ist ein zeitgemässer und reizvoller Ausdruck der Heterogenität der Gemeinde, weshalb er sehr erhaltenswert ist. Das direkte Gegenüber von verdichteter Stadt und dörflichem Bild festigt das Image Ebikons als urbanes Dorf.

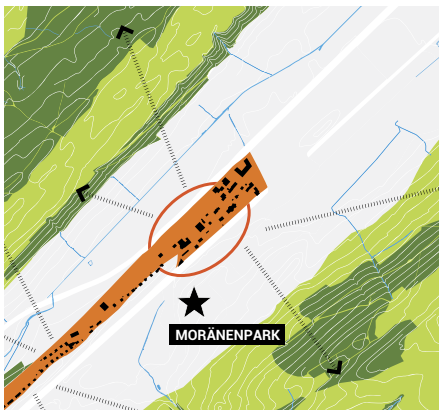


Abbildung 2.31: Aussichten auf die umgebende Landschaft wirken identitätsstiftend



Abbildung 2.32: Silhouette der Kaspar-Kopp-Strasse gesehen vom Tal

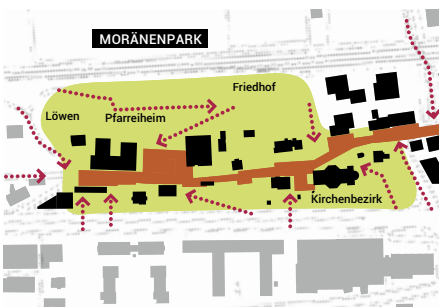


Abbildung 2.33: Wegeverbindungen und Andockungen

Prägender Freiraum Moränenhügel / Moränenpark

Der Moränenhügel schafft nicht nur ein starkes und positiv überraschendes Bild, er erlaubt die Wahrnehmung der historischen Landschaftselemente und der sich darauf befindenden Bauten. In Zukunft soll der Hang deshalb von Bebauung frei gehalten werden. Die Topographie des Hanges soll wieder hergestellt und die heutige Wiese mit einigen Obstbäumen ergänzt werden. Von der bestehenden Vegetation soll nur die charakterbildendste erhalten bleiben.

Umgekehrt ergeben sich von der Kaspar-Kopp-Strasse auch spannende Blicke hinunter ins Tal und zur Kantonsstrasse. Sie machen die Erhöhung der Moräne räumlich erlebbar und schaffen Orientierung. Die wesentlichen Blick-"Fenster" sollen geschützt werden.

Prägender Freiraum Kirchgarten

Der heutigen Garten und Sitzbereich an der Ecke Dorfstrasse / Kantonsstrasse strahlt eine grosse Präsenz aus. Dieser Bereich soll im Zukunft erhalten bleiben. Eine ortsspezifische Gestaltung, die die Moräne, die Kirche und das Alte Dorf zum Ausdruck bringen, soll diesen Sonderort stärken.

Wegeverbindungen

Heute verbindet eine Vielfalt an Treppen, Rampen und Wege die Talsituation beidseits der Moräne mit der Kuppe. Der Reiz des Hügels lässt sich am besten über das Gehen erfahren und erleben. In Zukunft soll darauf geachtet werden, dass die vielen Wege und ihre spannenden Aussichten erhalten bleiben, wobei sie allenfalls qualitativ ergänzt, erneuert und verbessert werden können.

2.4.4 Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien

A Gestaltungsrichtlinien Kaspar-Kopp-Strasse

Die historische Bebauung entlang der Kaspar-Kopp-Strasse und seine Lage auf dem Moränenhügel ist der wichtigste Identitätsträger Ebikons. Es wäre sinnvoll, hier ergänzende Vorgaben für die Gestaltung der Freiflächen und für Neubebauungen zu machen, damit diese einmalige Qualität nicht beeinträchtigt wird.

Der Strassenraum der Kaspar-Kopp-Strasse kann daher ergänzend in einem Gestaltungsleitbild Freiraum stärker definiert und die angrenzende Bebauung in einem Gestaltungsleitbild Architektur näher beschrieben werden; dieses sollte beispielweise Vorgaben zu Dachformen machen, einen Materialspielraum ausweisen und Öffnungsgrade festlegen, so dass Neubauten sich stets harmonisch einfügen.

Diese Vorgaben haben auch einen Mehrwert für die Grundbesitzer in diesem Bereich; Entwicklungsmöglichkeiten werden nur in geringem Masse eingeschränkt, Strassenbild und Wohnqualität jedoch ganzheitlich gesichert.

2.4.5 Chancen und Risiken

Chancen

Moränenpark:

Aktivierung durch Neugestaltung des Kirchenbezirks; bessere Nutzbarkeit und von Aussen erkennbarer Identitätsstifter für ganz Ebikon.

Risiken

Verlust der Quartiersidentität durch Neubebauungen:

Durch Neubauten kann die Quartieridentität leicht verloren gehen. Ein Gestaltungsleitbild wäre daher hilfreich, um eine bessere Kontrolle und eine Bewahrung des Quartiersgesichtes zu gewährleisten.



Abbildung 2.34: Gebiet Neues Dorf Ebikon

2.5 Band "Neues Dorf Ebikon"

Das Band Neues Dorf umfasst eine Zone entlang des gesamten bebauten Gemeindegebiets südlich der Kantonsstrasse, die vor allem aus grösseren Gewerbe- und Wohnbauten der letzten 50 Jahre besteht. Das Potential dieser Zone liegt in der Vermittlung zwischen der ruhigeren Wohnlage am Hang und der lebendigen Kantonsstrasse im Tal. Leitbild dafür ist ein verdichtetes, durchgrüntes Wohnquartier mit offener Bauweise, das Richtung Kantonsstrasse zunehmend städtischer wirkt und eine gemischte Erdgeschossnutzung fordert. Neben Dienstleistungen an der Kantonsstrasse soll Kleingewerbe in der zweiten und dritten Reihe Platz finden, so dass eine dörfliche Atmosphäre entsteht. Langfristig soll die typologische Varianz verringert und die Identität der Strassenräume gestärkt werden.

Die Lösung der Lärmproblematik an der Kantonsstrasse ist essentiell; grossenteils gibt es lange Gebäuderiegel mit Wohnnutzung, die sich von der Strasse (auf der Nordseite der Gebäude) abwenden und ein hermetisches Bild erzeugen. Ein abwechslungsreicheres, der Strasse zugewandtes Strassenbild wird daher angestrebt.

Das Neue Dorf richtet sich stark auf die Zentren des Stadtgebiets aus, Dienstleistungen gibt es daher hier kaum. Zentralitäten werden von den Schulen gebildet: Die Schulhausstrasse mit den Schulgebäuden nimmt eine wichtige Bedeutung im Neuen Dorf ein; ferner ist das (dem Alten Dorf zugerechnete) Kirchenzentrum Höfli und die nahegelegene Schulanlage Höfli zentral.

Ein neuer, noch wenig akzeptierter Ort ist der Schmiedhof; dieser soll besser eingebunden werden. Gegenüber der Mall of Switzerland besteht ausserdem Potential für eine gut an den ÖV angebundene, zentrale Funktion.

2.5.1 Struktur

Das Neue Dorf wird von privaten Gestaltungsplänen dominiert und hat keine durchgehende Struktur. Wichtig ist hier, dass die Gebäude in Zukunft eine einheitlichere Ausrichtung haben, um qualitätsvolle Strassenräume und ein attraktives Ortsbild zu schaffen.

Mischnutzungen sollen an strategischen Orten, wie z.B. Querverbindungswegen, Strassen oder Bushaltestellen angeordnet werden.

Längsvernetzung

Neben der Kantonsstrasse gibt es im Inneren des Dorfgebiets im Wesentlichen drei dazu parallele Strassen (Schachenweidstrasse, Schulhausstrasse und Oberdierikoner-/Hartenfelsstrasse). Diese verspringen jedoch und sind nicht durchgehend. Dies ist für MIV positiv, da Schleichverkehr vermieden werden kann, die interne Vernetzung und Orientierung leidet jedoch. Der Weg, angrenzend an das Stadtband Ebikon, soll daher für den LV durchgehend geführt werden.

Quervernetzung

Zusätzlich zu den Strassen gibt es einige Wege, die eine Vernetzung hin zur Kantonsstrasse ermöglichen. Das Netz sollte jedoch ausgebaut werden, um eine Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu verbessern (vgl. Kap. 2.10 "Spiessli").

Im neuen Dorf sollen ausserdem möglichst zahlreiche Querungen in die "zweite Reihe" ermöglicht werden, um das Gesamtnetz und den dörflichen Charakter zu stärken - dieser wird insbesondere in einer fussläufigen Erreichbarkeit und einem dichten Wegenetz spürbar.



Abbildung 2.35:
Längsvernetzung über die "Zweite Reihe"



Abbildungen 2.36:

1. Innovativer Gewerbebau (Noerd, Zürich)
- 2.+3. Gewerbe- und Wohnbau an Hauptstrasse (Münster, Arch. Bolles+Wilson)
4. Treffpunkt im Dorf (Pop-Up Kafe, Brooklyn)
- 5.+6. Quartiersfreiräume (Schmiedhof, Ebikon)
7. Quartiersfreiräume (Promenade)
8. Wohnbauten mit Hof (Herti 6, Zug, Astoc Architects)
9. Grüne Dorfstruktur (Escherpark, e2a Architekten)
10. Begrünte Hauptstrasse (Kantonstr. Ebikon)

2.5.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute umfasst das Gebiet in der BZR im Wesentlichen folgende Zonen:

- W4 4
- W2 2 (+1 DG 1.8m/5m)
- W2d
- GsW2-3
- GsW3-4
- GsW4-5
- Kernzone
- Zone für öffentliche Zwecke
sowie überlagert mit dem Alten Dorf Ebikon:
- GsW-Au "Du Bois"
- und überlagert mit dem Hang Ebikon:
- W2d

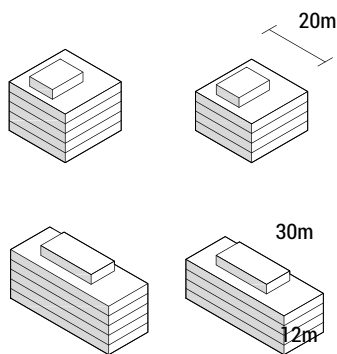


Abbildung 2.37a:
Typologien Neues Dorf - im Quartiersinneren

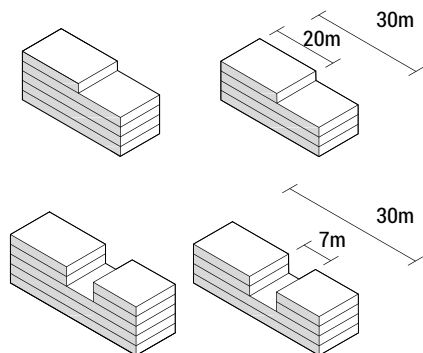


Abbildung 2.37:
Typologien Neues Dorf - Kantonsstrasse

Bauweise und Dichte

Offene Bauweise. Die Dichte wird leicht erhöht.

Punkt- und Zeilenbauten im Neuen Dorf

Es sollen keine hohen Häuser oder Abweichungen der Geschosshöhe mehr erlaubt werden, ausser allenfalls für öffentliche Sondernutzungen; es sollen Anreize für Ersatz und horizontale Verdichtung geschaffen werden, so dass die heute abweichende Bebauung ersetzt werden kann. Gleichzeitig wird darauf geachtet, dass die horizontalen Baukörper an der Kantonsstrasse eine vertikale Gliederung erhalten und in der Höhe variieren.

- Direkt an der Kantonsstrasse (und nur dort) kann das bisherige Attikageschoss voll ausgebaut werden; dazu sollte ein Gestaltungsplan verlangt werden
- Es sind maximal 5 Vollgeschosse erlaubt; dies bedeutet, dass das Attikageschoss nicht als Vollgeschoss ausgebaut werden kann, falls bereits 5 Vollgeschosse vorhanden sind
- Es gibt eine Längenbeschränkung für alle Gebäude; bei Zeilenbauten muss das oberste Geschoss die Längenbeschränkung von Punktbauten einhalten. Mit einem Abstand von 7m und zwei Geschossen Unterschied kann ein weiterer Bereich aufgesetzt werden (vgl. Axonometrien). Dies ermöglicht eine gute Gliederung in Baukörper und Kopfbau.

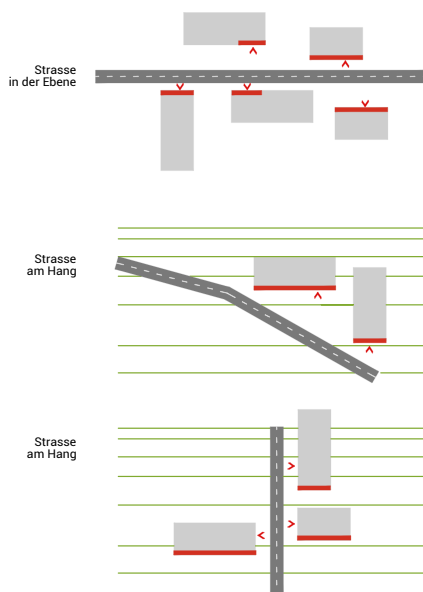


Abbildung 2.38:
Stellung zu Strasse und Hang

Stellung zu Strasse und Hang

In alten Dorfstrukturen haben die Bauten eine selbstverständliche Ausrichtung zur Topographie und zur Erschliessung. Dies soll wieder gefördert werden:

- Die Gebäude sollen in der Ebene eine klarere Ausrichtung zur Strasse haben, Eingänge liegen hier und das Gebäude öffnet sich. Geschlossene Rückseiten zum Strassenraum sollen vermieden werden.
- Neubauten sitzen parallel oder quer zum Hang mit einer klaren Frontseite in Richtung Tal. Diese teils weithin sichtbare Stirnseite soll bei der Gestaltung besonders hervorgehoben und beachtet werden. Eingänge orientieren sich zur Strasse.

2.5.3 Freiraum

Das beeinflussbare Freiraumbild entsteht vor allem über den Strassenraum, der auch die privaten Vorzonen miteinschliesst. Entscheidend dafür sind Massnahmen, die die Qualität des Strassenraumes nicht nur als Verkehrsträger transportieren, sondern auch das Gefühl eines gemeinsamen Ortes vermitteln.

Baumreihen:

In den zwei Hauptstrassen werden die Baumreihen aus dem Alten Dorf mit der entsprechenden Baumart des Neuen Dorfes fortgesetzt. In den übrigen Strassen sollen nach Möglichkeit ebenfalls Bäume gepflanzt werden. Eine Palette an Baumarten sollen pro Band festgelegt werden um eine konsequente Atmosphäre und ein aussagekräftiges Erscheinungsbild zu erzeugen.

Adresse:

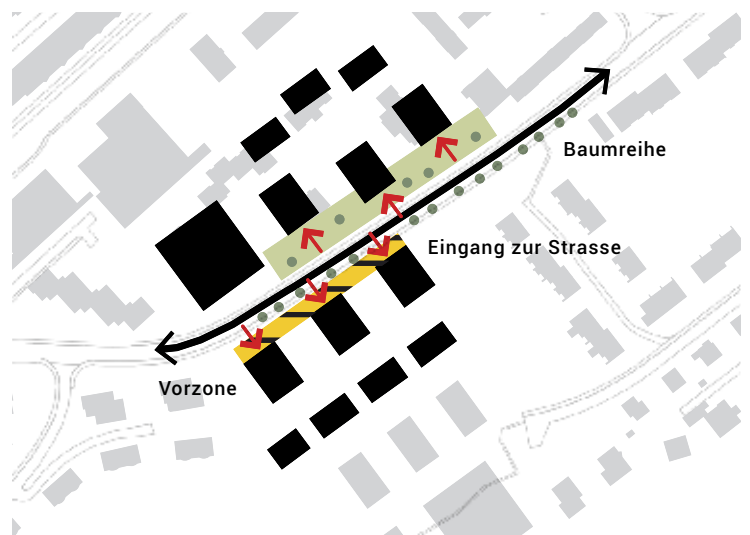
Zukünftige Bebauungen sollen eine adressbildende Wirkung der Strasse erzielen. Ihre Eingänge sollen sich möglichst zur Strassenseite richten.

Vorzonen:

Vorzonen sollen als adressbildender Hauseingang oder als fliessender Grünraum wirken und nicht als grösserer Parkplatz oder Abstandgrün. Vorgärten sollen bis zur Strasse reichen und mit grösseren Kleinbäumen ausgestattet werden. Eine maximale Anzahl an oberirdischen Parkplätzen sollte festgelegt werden. Auch die maximale Anzahl an Parkplätzen in der Vorzone zwischen Gebäude und Strassenraum sollte definiert werden. Oberirdische Parkplätze sollten allgemein nur für Kurzparkierung und Besucher vorgesehen sein.

Nahe an der Kantonsstrasse sollen die Vorzonen ein städtisches Erscheinungsbild tragen. Eingänge und Erdgeschossfassaden sollten in einem klaren Dialog mit dem Strassenraum treten.

Abbildung 2.39:
Konzept Freiraum Neues Dorf Ebikon



Tiefgaragen und Grossbäume:

Tiefgaragen müssen die Bepflanzung einer Vielzahl von Grossbäumen ermöglichen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist für Tiefgaragen ein maximaler Prozentsatz der Gesamtparzellenfläche (ca. 30%) festzulegen.

Eine Mindestanzahl an Grossbäumen pro m² sollte ferner definiert werden, wobei die optische Wirkung von Bedeutung ist.



Abbildung 2.40:
Blicke zum Hang und zum Bergpanorama

Freihalten der Blickbezüge zum Hang (Fenster):

Die grossen Blickbezüge zum Hang sollen erhalten bleiben. Dies betrifft insbesondere den Freiraum Schmiedhof und die Freiräume an den Bachläufen.

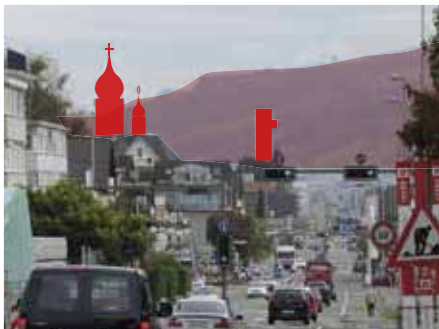


Abbildung 2.41: Blicke zur Kirche,
zum Schindler-Areal und den Bergen

Freihalten der Blickbezüge zu den identitätsstiftenden Hochpunkten entlang der Kantonsstrasse:

Blickkorridore zum Kirchturm und ggf. zum Schindler-Turm sollen freigehalten werden.

2.5.4 Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien

A Gestaltungsrichtlinien Strassenraum Kantonsstrasse

Um eine Klärung der Vorzonen und Erdgeschosse zu erreichen, sollten die Grundstücke einzeln betrachtet und in ein Gesamtkonzept eingebunden werden. Ziel dabei ist eine Auflockerung der Lärmriegel, während die Vorzonen einheitlicher gestaltet werden sollen und eine durchgängige, attraktive Fussgängerverbindung erreicht werden soll.

B Vertiefungsstudie Schulhausstrasse / Schulhäuser Wydenhof

Die Einbindung der Schulen und der Schulwegebeziehungen in das Zentrum soll weitergehend untersucht werden und Konzepte zur Verbesserung der Situation erarbeitet werden. Die verkehrsmässige Bedeutung der "Zweiten Reihe" soll ggf. neu bewertet werden.

2.5.5 Chancen und Risiken

Chancen:

Minizentren an wichtigen Bushaltestellen:

An den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs gibt es die Möglichkeit, kleine Gewerbe- und öffentliche Nutzungen zu konzentrieren.

Risiken:

Anonyme Fassaden:

Abweisende, "lange" Fassaden erzeugen ein monotones Bild.

Unattraktives Gewerbe:

Gewerbeflächen beanspruchen viel Raum und erzeugen ein unattraktives, weitläufiges Strassenbild.



Abbildung 2.42: Gebiet Hang Ebikon

2.6 Band "Hang Ebikon"

Das Gebiet Hang Ebikon erstreckt sich im Süden des Gemeindegebiets oberhalb des Dorfes sowie im nördlichen Bereich oberhalb des Tales. Hier befinden sich ausschliesslich weniger dichte Wohnbauten sowie Weilerstrukturen. Leitidee der Hanglage ist Wohnen im Grünen, sei es Garten oder Landschaftsraum. So soll die schöne Lage als Dorf im Landschaftsraum verstärkt und in Zukunft zum Mandat werden, um die Erscheinung des Agglomerationsbreis zu vermeiden.

Es gibt mehrere Freizeitnutzungen entlang der Siedlungsgrenze (z.B. Grillplatz, Familiengarten Rütihof usw.).

2.6.1 Struktur

Längsvernetzung

Es gibt heute keine nennenswerte Längsvernetzung. Diese soll in Zukunft über einen Hangweg, der auch die Freizeitnutzungen miteinander verbindet, sowie einen Waldrandweg im Norden erreicht werden.

Quervernetzung

Zusätzlich zu den Strassen gibt es einige Wege, die eine Vernetzung hin zum Dorf und zur Kantonsstrasse ermöglichen. Das Netz sollte jedoch ausgebaut werden, um eine Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu verbessern (vgl. Kap. 2.10 "Spiessli"). Im oberen Hangbereich gibt es eine Zahl von Waldwegen.

Abbildung 2.43: Existierende Wanderwege (gelb)





Abbildungen 2.44:

- 1.+2. Kleinteiliger Bebauungsmaassstab (Rural Mat, Zagreb, Njiric+ Arhitekti)
- 3. Blick auf die Hanglandschaft (Hombrig)
- 4. Fuss- und Wanderwege am Hang
- 5. Dorfweg (Weg zur Sagenhofstrasse, Ebikon)
- 6. Steig am Hang (Mühlebach, Ebikon)
- 7. Freiraum am Hang (Ebikon)

2.6.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute umfasst das Gebiet in der BZR im Wesentlichen folgende Zonen:

- W2 2 VG +1 DG/AG, AZ=0.3
- W2d 2 VG +1 DG/AG, AZ=0.4-0.45
- Zone für öffentliche Zwecke
- Weilerzonen

Bauweise und Dichte:

Offene Bauweise, die Dichte bleibt gegenüber heute gleich.

Bebauung am Hang

Die bestehende kleinteilige Struktur soll fortgesetzt werden. Bauhöhen sollen zonenkonform bleiben. Bei grösserer Gebäudelänge ist auf eine entsprechende gestalterische Unterteilung der Einheiten zu achten.

- Am Hang kann das Dach-/Attikageschoss als Vollgeschoss (ggf., mit Schrägdach) ohne Rücksprünge ausgebaut werden. Die Dachfläche ist zu begrünen oder als Dachterrasse zu nutzen, Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie bündig in die Dachfläche zu integrieren.
- Es gilt eine maximale Fassadenhöhe von 10.5m.

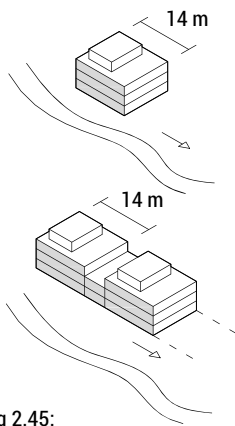


Abbildung 2.45:
Typologien Hang

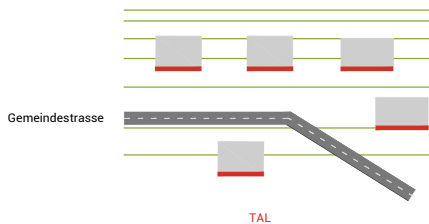


Abbildung 2.46:
Orientierung der Gebäude am Hang

- Die Stellung zum Hang soll analog dem Neuen Dorf beachtet werden; zum Tal orientierte Fassaden sind gestalterisch besonders zu beachten (keine geschlossenen Stirnseiten).

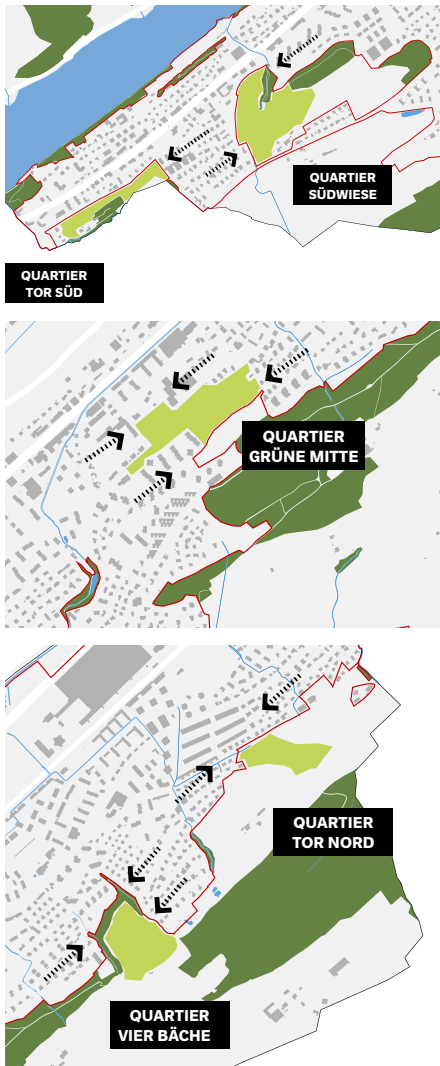


Abbildung 2.47: Grünräume als Identitätsträger und Quartiersfreiraum für die Hangquartiere



Abbildung 2.48: Erweiterungsgebiete "Siedlungsleitbild Ebikon Q+" (rot) und Grünkorridore mit Siedlungsgrenze (grün); oben Schachenwäldli, unten Freiraum Schulen

2.6.3 Freiraum

Grundprinzip des Ebikoner Hang ist ein Wohnquartier in der Landschaft. Im räumlich und optischen Verhältnis zwischen Grünraum und bebauter Fläche soll der Grünraum deutlich dominieren und markant höher sein als in den anderen Bändern. Einige Grünkorridore, insbesondere die Bachverläufe, sollen vom Landschaftsraum am Hang bis ins Dorf rechtlich freigehalten werden und Blickbeziehungen zum naheliegenden Wald, zu Wiesen und Bächen gewährleisten.

Besondere Freiräume in den Hanglagen sind im Masterplan festgelegt worden. Sie dienen als Quartiersfreiräume mit landschaftlichem Erscheinungsbild. Somit unterstützen sie die Identität des "Wohnen im Dorf in der Landschaft" und unterbrechen den Siedlungsraum mit deutlich lesbaren Freiräumen ("Grünfinger").

Kleinere Freiräume am Hang mit einem landschaftlichen Erscheinungsbild bilden einen Quartiersfreiraum als identitätsstiftender Blickfang.

Im Bereich der Erweiterungsgebiete aus "Siedlungsleitbild Ebikon Q+" werden diese Freiräume als Quartiersfreiräume und ökologische Korridore freigehalten. Sie trennen Siedlungseinheiten voneinander und schaffen Quartiersfreiräume sowie Orientierung und Blicke ins Tal und zum Hang.

2 // MASSSTAB GEMEINDE

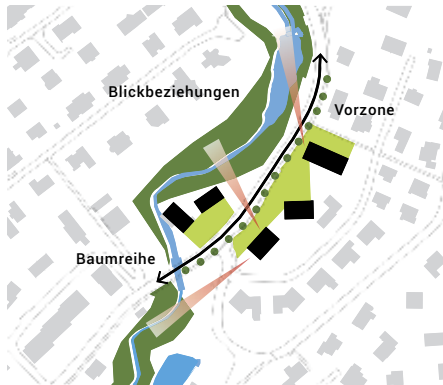


Abbildung 2.49:
Die zwei historischen Hauptstrassen werden von einer Baumreihe begleitet, um ihre übergeordnete städtebauliche Bedeutung zu betonen.
(Skizze Schlösslistrasse)

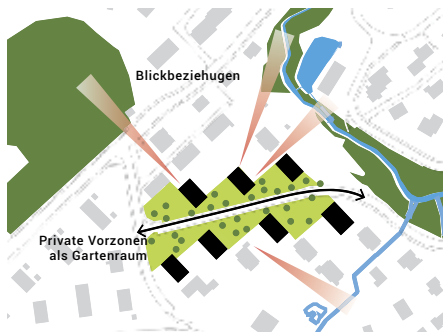


Abbildung 2.50:
Die Vorzonen sind als Gartenraum mit üppigem Grün konzipiert. (Skizze Rütimattstrasse)

Strassen

In den zwei Hauptstrassen (Schlösslistrasse und Adligenswilerstrasse) werden die Baumreihen vom Band "Neues Dorf" mit der entsprechenden Baumart des Bandes "Ebikoner Hang" räumlich fortgesetzt.

Entlang der weiteren Strassen sollen die privaten Vorzonen als Gartenraum mit einer üppigen Bepflanzung von Bäumen und Sträuchern in Erscheinung treten. Hier müssen eine Vielzahl an Grossbäumen die Masstäblichkeit der Bauvolumen vermitteln. Tiefgaragen müssen dies, entweder durch ausreichenden Bodenaufbau (min. 90 cm für Grossbäume, 70cm für Sträucher) oder über den Tiefgaragenperimeter, der Zonen für Grossbäume vorsieht, ermöglichen.

Tiefgaragen

Für Tiefgaragen wird ein maximaler Prozentanteil der Gesamtparzellenfläche festgelegt um Grossbäume bei jeder Bebauung zu ermöglichen, bzw. zu fördern. Eine Mindestanzahl an Grossbäumen pro m2 soll festgelegt werden, wobei nicht die Anzahl von Bedeutung ist, sondern die optische Wirkung.

Abbildung 2.51:
Fuss- und Wanderwege am Hang

Legende:

- Hang Ebikon
- Wald
- Fuss- und Velowege
- Wanderwege Bestand



Wegenetz

Die Durchlässigkeit ist weniger dicht als in den übrigen Bändern. Sie verbindet den Dorfkern mit dem Landschaftsraum über bestehende, allenfalls auch neu vorgeschlagene Wegeverbindungen, die in weiteren Schritten definiert werden sollen. Das Netz der Wander- und Fusswege wird ergänzt und als Gesamtsystem betrachtet; neue "Spiessli"-Verbindungen werden einbezogen (s. Abb. vorherige Seite).

Heute gibt es einige Fusswege zwischen Dorf und Waldrand, die aber keinen grossen Beitrag zur Identität Ebikons leisten. Im Sinne eines klar lesbaren Freiraumkonzepts kann ein **neuer "Bachweg"** parallel zum Hang angelegt werden, der die Vielzahl der Ebikoner Bäche erlebbar macht. Dieser dient als Freizeitweg auf mittlerer Höhe, verbindet die verschiedenen Wohngebiete und könnte auch als Veloweg angelegt werden.

Bachläufe sollen freigelegt und zugänglich gemacht werden, z.B. durch Fusswege entlang des Bachlaufs oder Wege, die an Orte am Bachlauf heranführen.



Abbildung 2.52:
Bachgewässerraum zugänglich machen und ausdolen (Bestand: eingedolte Bäche oberhalb der Oberdierikonerstrasse)

2.6.4 Chancen und Risiken

Chancen:

Ökologischer Ausgleich zur Kantonsstrasse / ökologische Korridore:
Die Freiraumkorridore erhalten eine Vernetzung mit der Landschaft, ein durchgehender Siedlungsbrei wird vermieden. Gleichzeitig dienen diese als Quartierfreiraum.

Ausflugsorte / Freizeitnetz:

Die Siedlungsränder werden in ihrer Funktion als Freizeitraum in der Landschaft gestärkt.

Risiken:

Verlust der Freiräume:

Auffüllen der neuen Siedlungsgebiete ohne vorherige Strukturierung und ohne Freihalten der Grünkorridore.



Abbildung 2.53:
Gebiet Tal Ebikon

2.7 Band "Tal Ebikon"

Das Gebiet Tal Ebikon erstreckt sich entlang der Ron, es ist der tiefliegendste Bereich der Gemeinde. Im Süden wird er vom Moränenhügel, weiter östlich von der Bahnlinie begrenzt, und im Norden vom Wald am Hang. Der Rotsee mit der Badi stellt einen regionalen Anziehungspunkt dar.

Heute ist der Talbereich kaum lesbar und von einer Vielzahl verschiedener Zonen und Nutzungen belegt. Die Tallage soll in Zukunft wieder mehr erlebbar werden und die Ron als Mittelpunkt des Tals spürbar machen. Es wird Potential für Freizeitnutzungen gesehen (wie bereits im Richtplan verankert). Ruhige und qualitätsvolle Wege entlang des Tals über die Gemeindegrenzen hinweg stärken die Längsverbinding abseits der Kantonsstrasse. Die ÖV-Anbindung ist mit direktem S-Bahn-Zugang in Ebikon und Buchrain sehr gut.

Die Quartiere beidseits der Buchrainstrasse unterliegen dem Wandel. Sie sollen von Gewerbe und Industrie entlastet werden, insbesondere das Areal Halten ist - wenn möglich unter Integration der alten Bauernhäuser - als Wohnbauareal zu entwickeln und gut an den westlich anschliessenden Wohngürtel anzubinden. Es weist durch die Nähe zur S-Bahn eine hohe Lagegunst auf. Das Gewerbegebiet östlich der Buchrainstrasse sollte in der weiteren Entwicklung auch Wohnungsbau an den Rändern zu Ron und zur Kleingartensiedlung aufnehmen können.

Langfristig sollte das Talgebiet verstärkt als Wohnlage und Freizeitgebiet gesehen werden, während Gewerbe und Industrie sich auf die andere Seite der Gleise zurückziehen.

Es gibt mehrere Freizeitnutzungen entlang des Tals (z.B. Sportanlagen, Badi & See usw.), jedoch keine Zentralitäten.

2.7.1 Struktur

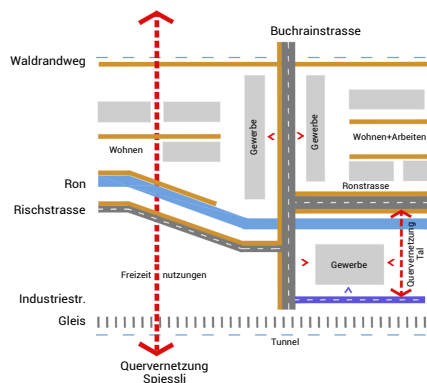


Abbildung 2.54:
Struktur Tal

Längsvernetzung

Es gibt zum grossen Teil gut ausgebaute Wege entlang der Ron mit geringen Unterbrechungen; diese Lücken sollen geschlossen werden. Entlang der Gleise gibt es eher informelle, ruhige Wege, die Potential zur Weiterentwicklung haben. Der Waldrandweg kann zukünftig die Nordkante des Tals aktivieren, siehe Kap. 2.7.3 Freiraum.

Quervernetzung

Die Quervernetzung im Tal ist kritisch, da hier mit Ron und besonders der Gleisanlage grosse Hürden zu überwinden sind. Ausgehend von der Ron sind beidseitig Quervernetzungen zu den Strassen und entsprechende LV-Querungen notwendig; am Gleis wären Querungen im Bereich der "Spiessli" sinnvoll.



Abbildungen 2.55:

1. Blicke entlang des Tals zum Pilatus (Bahnstation Ebikon)
2. Velo- und Fusswege entlang der Ron (Ronstrasse bei Buchrain)
3. Wohnen entlang des Tals (Sonnhalde)
4. Badi am Rotsee
5. Neue, hochwertige Gewerbauten mit Kundenverkehr (Ueli Hof)
6. Rudern am Rotsee
7. Pferderennen
8. Natur-Eislaufbahn





Abbildung 2.56:
Buchrainstrasse - Ebikon Eingang Nord-West

Quartier an der Buchrainstrasse

Das Talgebiet soll verstärkt zum Ort zum Wohnen und für die Freizeit werden. Insbesondere die Gebiete links der Ron sollen langsam einem Wandel unterzogen werden, so dass sich Wohnnutzungen vom Hang ins Tal und von der bestehenden Wohnzone in Richtung Buchrainstrasse entwickeln können.

Mittelfristig bestehen Pläne, das Gewerbegebiet noch leicht auszubauen; der Masterplan schreibt dennoch eine langfristige Reduzierung des Gewerbes zugunsten von Wohnen vor, oder alternativ Gewerbeformen, die lärmarm und mit einer Wohnnutzung verträglich sind.

In einem ersten Schritt kann dies - langfristig betrachtet - in den gelb bezeichneten Arealen geschehen. Südlich der bestehenden Wohnhäuser im Nordosten kann ein Areal mit hybriden Gebäudetypen entstehen, welches Gewerbe und Wohnnutzung integriert (gestreift); später kann dies auch mit den jetzigen Gewerbebezonen vollzogen werden.



Abbildung 2.57: Buchrainstrasse - Ebikon
Eingang Nord-West

Bis zur Tunneleinfahrt wird die Buchrainstrasse heute als ausserörtliche Schnellstrasse wahrgenommen. Mit dem Wandel der angrenzenden Quartiere soll die **Ortseinfahrt** nach Norden an die Hanggrenze verschoben werden und die Buchrainstrasse bereits ab der Rudolf-Steiner-Schule zur innerörtlichen Strasse werden. Entsprechend soll die Gestaltung angepasst werden. Die Strasse muss zur Mitte werden, anstatt das Quartier zu zerschneiden. Geschlossene Fassaden sind hier nicht mehr möglich, wie dies heute der Fall ist.

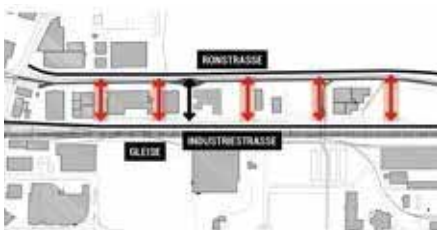


Abbildung 2.58: Quervernetzung Gewerbegebiet
südlich der Ron

Gewerbegebiet südlich der Ron

Dieses Gewerbegebiet (der Streifen zwischen Ron und Gleis) wird von Süden erschlossen und wendet sich von der Ron ab. Es hat Potential für Gewerbe, das Kundenverkehr und öffentlichen Zugang benötigt, gleichzeitig jedoch flächenintensive Produktion hat. Der neue Ueli-Hof oder das VSCI-Ausbildungszentrum sind dafür beispielhaft. Um den Flussraum aufzuwerten, sollten weitere LV-Quervernetzungen von der Ronstrasse zur Industriestrasse etabliert bzw. eingefordert und ermöglicht werden, wenn Neubauten errichtet werden. Die Betriebe können und sollten sich, ähnlich dem Ueli-Hof, auch zu den Seiten oder nach Norden orientieren.



Abbildung 2.59: Uelihof Metzgerei

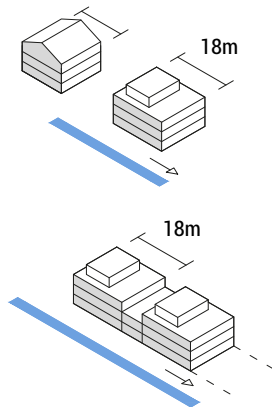


Abbildung 2.60:
Typologien Tal / Wohngebiet W2

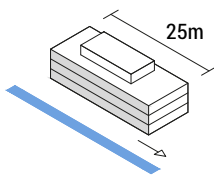


Abbildung 2.61:
Typologien Tal / Zuk. Wohngebiet W3

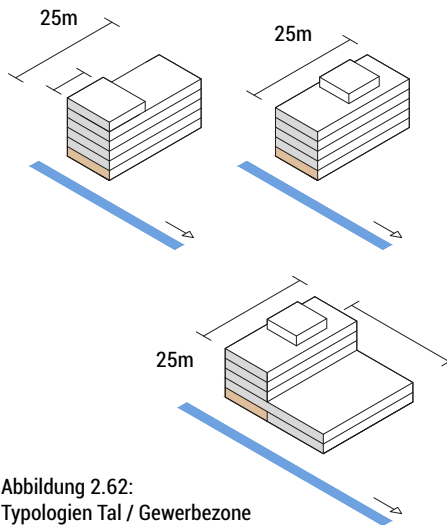


Abbildung 2.62:
Typologien Tal / Gewerbezone

Abbildung 2.63:
Hybrid-Typologie Am Rietpark (Halter AG)

2.7.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute umfasst das Gebiet in der BZR verschiedene Zonen:

- W2d 2 (+1 DG 1.8m/5m), AZ=0.4-0.45
- Zone für öffentliche Zwecke, Sport- und Freizeitanlagen
- Industriezone 1+3
- Gewerbezone
- (Sondernutzungszone Halten)

Bauweise und Dichte

Offene Bauweise. Es soll keine Verdichtung stattfinden.

Bauen entlang des Wassers

Die bestehenden Typologien sollen entlang des Wassers und parallel zum Tal stehen, so dass das Tal lesbar wird. Querbezüge zu Hang und Wasser sind zu beachten.

- Kleinteilige Punkthäuser und Reihen von Punkthäusern sind möglich.
- Die Gewerbezonnen sollten langfristig durch eine Wohnzone W3 ersetzt werden. Zeilenbauten sind möglich mit Ausrichtung in Talrichtung, parallel zur Ron.
- Hybride Gewerbe-/Wohntypen (vgl. Beispiel unten) sind möglich; höhere Gebäude richten sich exakt quer zum Tal aus, um Blicke nicht zu blockieren, eine hochwertige Gestaltung der Stirnfassaden ist zu beachten.
- Im Gewerbeband südlich der Ron sind maximal zweigeschossige Bauten möglich, die die Ron wenig verschatten und den Fussweg attraktiv belassen. Grosse geschlossene Nordfassadenflächen sollen begrünt werden oder der Vorbereich dicht und hoch bepflanzt werden.



2.7.3 Freiraum

Der Masterplan sieht vor, das Potential des Tals als ein vermarktbare**s Freizeitband** weiter zu verfolgen. Ziel ist es, nicht nur die lokale Bevölkerung zu bedienen, sondern auch den regionalen und überregionalen Besuchern des Sees und der Mall ein erweitertes Angebot zu unterbreiten. Falls nun Ebikon das Potential eines Ausflugsziel aufweist, könnte ein kleiner Anteil der regionalen und überregionalen Besucher der Mall of Switzerland und des Rotsees etabliert werden, um so ein gewisses Zukunftspublikum für das Dorf zu gewinnen. Um die Plausibilität der Idee zu überprüfen, muss sie vertieft werden. Weitere Ideen für die Verdichtung von Freizeitnutzungen innerhalb der Spange Rotsee und Mall müssen generiert werden (vgl. Kap. 2.11.2).

Abbildung 2.64:
Freizeitband Tal Ebikon (im Blau)

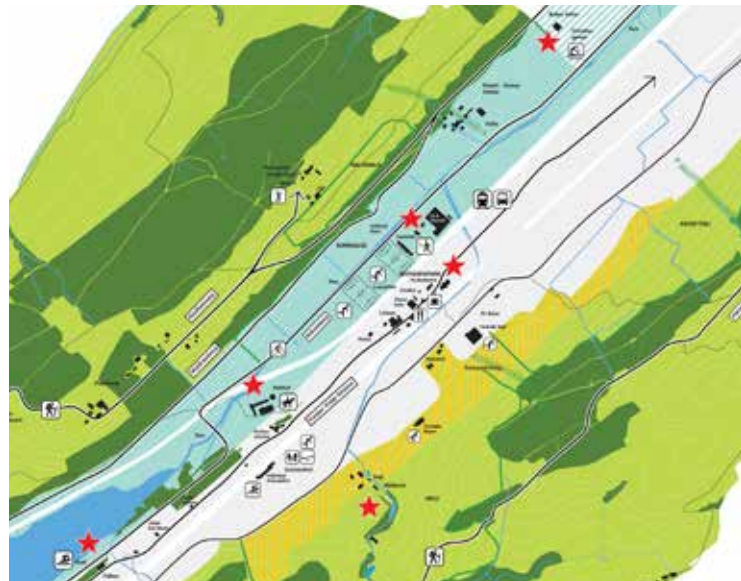
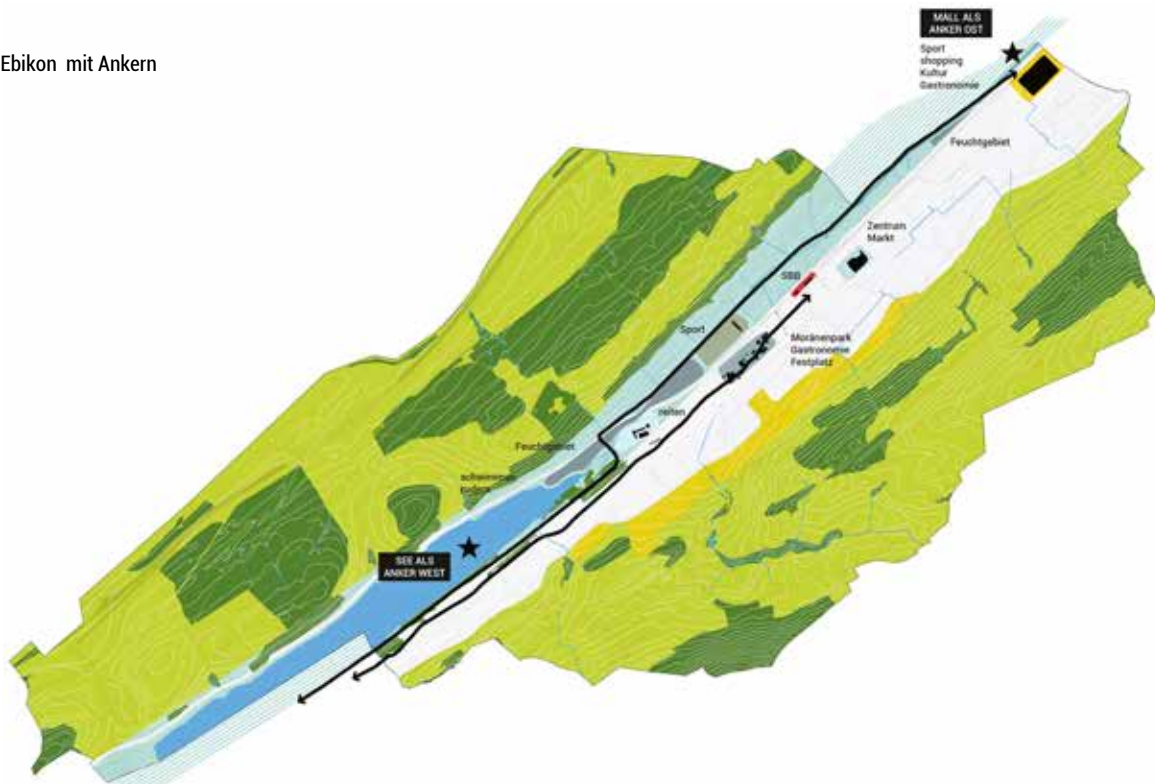


Abbildung 2.65:
Freizeitband Tal Ebikon mit Anker



Dabei müssen die Naturwerte geschützt und in das Gesamtkonzept integriert werden. Der Rotsee und seine Ufer, der Wildtierkorridor im Bereich Buchrain-Emmenbrücke, Vernetzungsachsen für Kleintiere entlang der Ron und zwischen Ron und Reuss sowie das Amphibienlaichgebiet Ottigenbühl müssen geschützt werden.

Erhalt der Sichtbeziehungen:

Die offene Talsohle verleiht Ebikon eine besondere Grosszügigkeit mit landschaftlichem Ausdruck. Von dort aus, je nach Standort, ist eine Vielfalt an spannenden Aussichten erlebbar, wie z.B. die Moräne, das Alte Dorf, das Feuchtgebiet, der Wald am See, die Flussallee usw. Die wichtigsten Blickbeziehungen sollen aufgenommen werden, um sie auch in Zukunft gewährleisten zu können.

Insbesondere der Blick im Bereich der Sportfelder zum Moränenhügel, zum Kirchturm und zum Pilatus soll geschützt werden.

Ortspezifische Pflanzpalette:

Prägend für die Talsohle als Auengebiet und Gewässerraum ist die Vegetation. Sowohl Privatparzellen, als auch Wege, Baumhaine, Wiesen und Feuchtgebiete sollten wasserbezogenen Pflanzarten verwenden um den spezifischen Charakter des Tales einheitlich zu stärken. An dieser Stelle darf nochmals betont werden, dass die Gestaltung von Wohnbereichen mit einer austauschbaren Umgebungsgestaltung das Tal in seiner Präsenz und in seinem Erscheinungsbild schwächen.

Fusswege und Veloroute:

Herstellen eines durchgehenden Wander- und Fusswegnetzes, das alle Freizeitnutzungen bis hin zur Mall of Switzerland miteinbezieht.

Abbildung 2.66:
Längsverbindungen im Tal (Konzept)

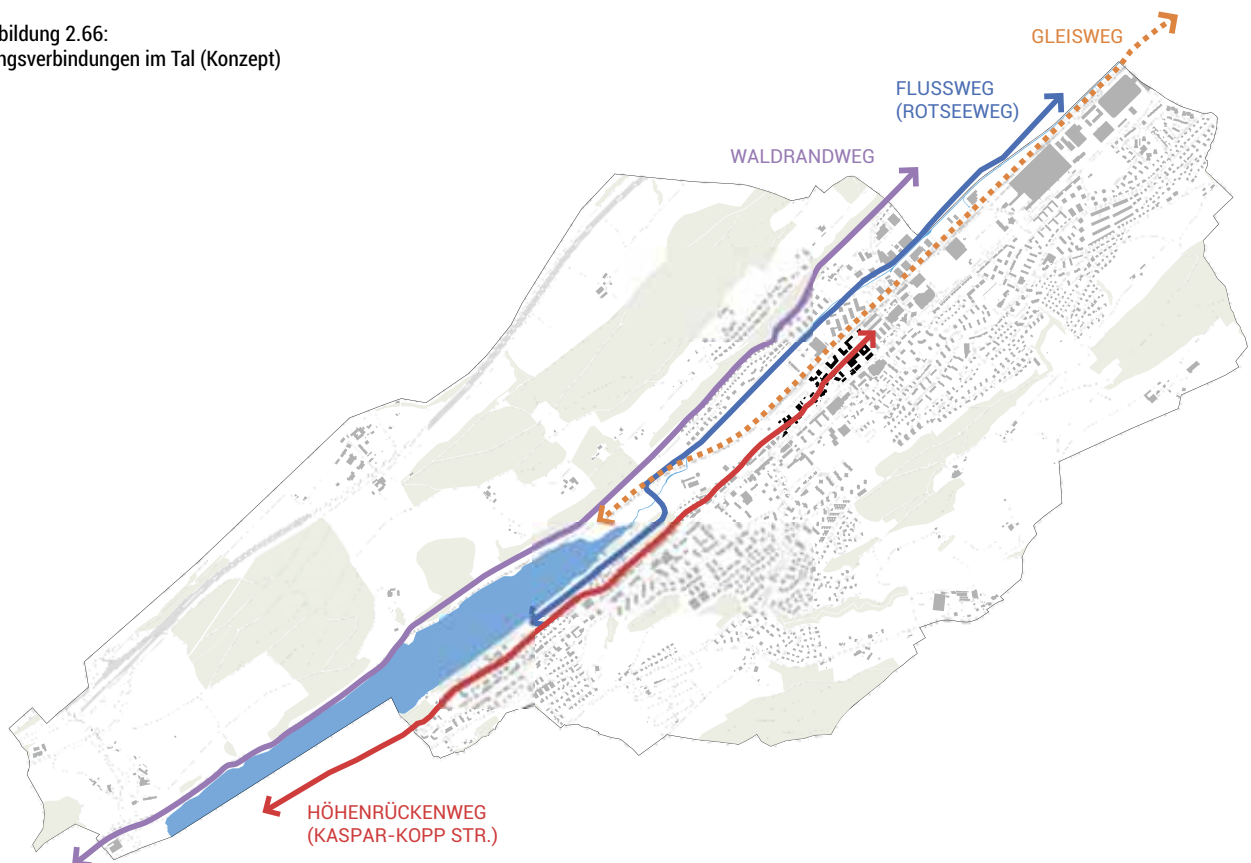




Abbildung 2.67:
"Markierte" Ron in Buchrain

2.7.4 Vertiefende Studien und Gestaltungsrichtlinien

A Gestaltungsrichtlinien Flussraum

Vorgaben für eine einheitliche Bepflanzung und Gestaltung entlang der Ron wären zu begrüssen, wenn möglich gemeindeübergreifend. Sinnvoll wäre beispielsweise eine durchgehende "Markierung" des Flussraums mit hohen Bäumen, wie sie bereits in Buchrain existiert.

2.7.5 Chancen und Risiken

Chancen:

Regionale Bedeutung der Freizeitzone / Talsohle wird spürbar und nutzbar:

Die Freizeitzone aktiviert das Tal weiter und sorgt langfristig für eine homogene Bebauung und Identität; das Tal und seine Mitte - die Ron - werden spürbar.

Risiken:

Verbauung der Talsohle, Blockierung von Sichtachsen:

Das grossräumige Erleben der Talsohle geht verloren, da zu dicht bebaut wird und das Gebiet zu "städtisch" wird oder industriell bleibt.



Abbildung 2.68: Gebiet Industrie Ebikon

2.8 Band "Industrie Ebikon"

Schindler als Aushängeschild der Gemeinde Ebikon besitzt einen eigenen Campus. Das Gebiet ist heute weitgehend nicht zugänglich und schränkt die Verbindung von Mall und S-Bahn-Station Buchrain zum Hauptgebiet der Gemeinde ein. In Zukunft soll darauf hingearbeitet werden, das Gebiet stärker zu öffnen. An den Rändern des heutigen Campus sollen Quervernetzungen ermöglicht werden.

Es wäre ferner interessant, Synergien im Sinne einer Clusterbildung zwischen Schindler und dem neuen Feldmattquartier zu suchen; dies könnte Schindler veranlassen, ebenfalls Teile seines Campus stärker zu öffnen.

Das neue Besucherzentrum am Süden des Areals hat die grösste Öffentlichkeit. Es sollte gut mit dem Feldmattquartier verbunden werden, so dass es den Endpunkt der LV-Achse markiert.

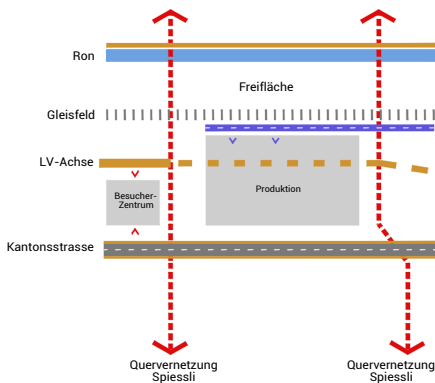


Abbildung 2.69: Struktur Industrie Ebikon

2.8.1 Struktur

Längsvernetzung

Eine Längsvernetzung findet nur an der Kantonsstrasse statt. Das Besucherzentrum soll an die LV-Achse Weichenstrasse anbinden, jedoch auch von der Kantonsstrasse zugänglich sein. Sollte das Areal in Zukunft geöffnet oder geteilt werden, sollte eine Fortsetzung dieser LV-Achse in Erwägung gezogen werden.

Auch die Fusswege entlang der Kantonsstrasse sollen attraktiver gestaltet und verbreitert werden.

Quervernetzung

Neue Quervernetzungen beidseits des Campus werden helfen, das Areal stärker in das Dorfgefüge einzubinden. Ausserdem sollen die Quartiere auf beiden Seiten des Hangs miteinander und mit der Ron verbunden werden.



Abbildungen 2.70:

- 1. Schindler Lift-Versuchsturm (Bauinventar)
- 2. Neues Besucherzentrum mit öffentl. Vorzone
- 3. Industrieareal mit Clusterbildung (Technologiecluster Zug, Hosoya Schaefer Architects)
- 4. Freiraum Nordseite Schindler-Areal
- 5. Blick zum Schindlerturm als Wahrzeichen
- 6. Schindler Areal - Vogelperspektive



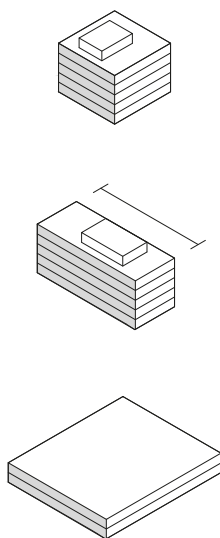


Abbildung 2.71:
Typologien



Abbildung 2.72:
Freifläche auf der Nordseite

2.8.2 Bebauung

BZR / Nutzungsmöglichkeiten Stand 2014

Heute handelt es sich um eine Industriezone 2 ohne bestimmte Vorgaben zur Gebäudehöhe.

Bauweise:

Bei der Bebauung sollten die Gebäudehöhen des Stadtgebietes nicht überschritten werden. Die Bauweise richtet sich nach den heutigen Gegebenheiten.

2.8.3 Freiraum

Die Ron, die fast parallel zum Band Industrie Ebikon verläuft, nimmt einen breiten Gewässerraum ein. An dieser Stelle setzt der Masterplan an, um einen Freiraum mit entsprechenden Qualitäten für das neu zu errichtende Quartier zu gestalten. Durch den Flussweg und die Unterführung bei der Bahn ist auch die Anbindung des LV gewährleistet. Ein "Auenpark" mit typischen Gehölzen unterstreicht die Lesbarkeit dieses Ortes. Der Park stellt das Gleichgewicht zwischen der Bebauung und dem öffentlichen Raum her.

Der grosse Parkplatz vor dem Schindler-Areal soll entlang der Strasse / der Stützmauer mit Bäumen bepflanzt werden (vgl. auch Kapitel Kantonsstrasse).

2.8.4 Chancen und Risiken

Chancen

Teilöffnung des Campus:

Synergien mit weiteren Firmen werden gesucht, im angrenzenden Bereich des Feldmattquartier entsteht ein Technologiecluster unter der Führung von Schindler. Umgekehrt öffnet sich auch Schindler, um von den neuen Synergien zu profitieren.

Risiken

Konflikte mit Schindler:

Die Entwicklungsabsichten der Firma Schindler sind nicht vereinbar mit dem Masterplan, Chancen zur besseren Einbindung ins Stadtgefüge werden verpasst.



Abbildung 2.73:
Gebiet Mall Ebikon

2.9 Band "Mall Ebikon"

Die Mall of Switzerland hat grossen Einfluss auf die Entwicklung der angrenzenden Gemeinden. Sie stellt eine neue Zentralität für die ganze Region dar. Das Gebiet ist gekennzeichnet durch

- Nutzungsmischung; Freizeit, Wohnen und Einkauf
- Eigenbezug
- hohe Erschliessungsqualität ÖV und MIV

Es ist sehr wichtig, dass das Areal stark in die Dorfstruktur eingebunden wird, um den Eigenbezug zu verringern und Synergien mit dem sonstigen Gemeindegebiet zu erzeugen.

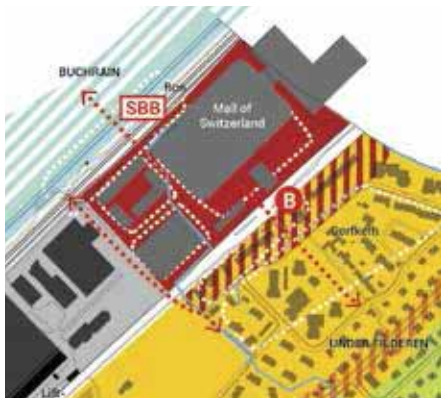


Abbildung 2.74:
Struktur Mall Ebikon

2.9.1 Struktur

Längsvernetzung

Intern gibt es eine Längsverbindung, die jedoch westlich bei Schindler und östlich am Parkhaus endet. Für zukünftige Entwicklungen kann sie jedoch wertvoll sein.

Die Kantonsstrasse und das Rontal sollen als wichtige Längsverbindungen bestehen bleiben und ggf. aufgewertet werden.

Quervernetzung

Die Verbindung auf der Nordseite der Mall zur SBB-Station und zum Tal mit seinen Wegen und Freizeitnutzungen sind essentiell für die Vernetzung mit den Gemeinden. Das Tal wird zum attraktiven Freiraum für die Mall.

Auch gegenüber der Mall - auf der anderen Seite der Kantonsstrasse - sollte eine Entwicklung gefördert werden, die Synergien mit der Mall erzeugt. Dazu ist eine einfache Querbarkeit der Strasse nötig.

Insgesamt ergibt sich so die Chance, Buchrain, Ebikon und Dierikon direkt mit der Ron und miteinander zu verbinden.

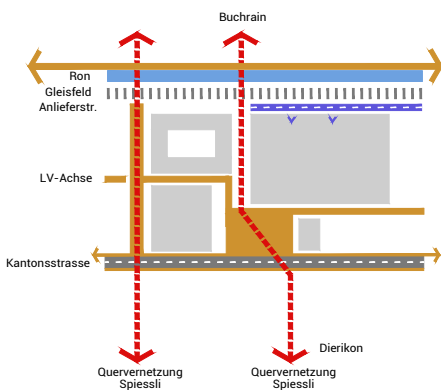


Abbildung 2.75:
Struktur Mall Ebikon



Abbildungen 2.76:

1. Mall of Switzerland - Ansicht Süd
2. Mall of Switzerland - Vogelperspektive
3. Mall of Switzerland - Hauptplatz
4. Mall of Switzerland - Kino Eingang
5. Mall of Switzerland - Vogelperspektive



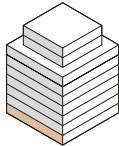
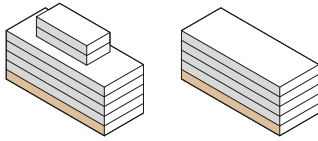


Abbildung 2.77:
Typologien Mall Ebikon
(gegenüberliegende Seite)

2.9.2 Bebauung

Die Bebauung gegenüber der Mall nimmt die Typologien der Stadt auf, Hochhäuser sind jedoch nicht möglich.

Es wird eine weitere Verdichtung ermöglicht, die der guten Erschliessungssituation entspricht. Hohe Häuser können direkt an der Kantonsstrasse vorgesehen werden.

2.9.3 Freiraum

Wichtig für den Freiraum ist der Dialog der Fassaden entlang der Kantonsstrasse mit dem Strassenraum. Des Weiteren spielt die Erschliessung durch den LV eine wichtige Rolle, weshalb diese klar ausformuliert sein muss. Der Eingangsplatz der Mall muss durch eine qualitativ hohe Gestaltung den Ansprüchen eines öffentlichen Raumes gerecht werden. Wie auch die anderen Bänder Ebikons, weist auch die Mall eine entsprechende Baumart auf, die dem Charakter des Bandes gerecht wird.

2.9.4 Chancen und Risiken

Chancen

Stadtquartier:

Es entwickelt sich im Zusammenspiel mit den angrenzenden Quartieren und der S-Bahn-Anbindung ein besonderes, gut erreichbares Stadtquartier mit zahlreichen öffentlich zugänglichen Nutzungen.

Freizeitband:

Die Mall bindet sich ins Freizeitband ein und verstärkt dieses.

Risiken

Eigenbezug:

Die Mall entwickelt keine Synergien mit der Umgebung und anderen Gemeindefunktionen, sie bleibt auf sich selbst bezogen und schwächt die Gemeindezentren.

Verkehr:

Zusätzlicher MIV belastet die angrenzenden Gemeinden, falls eine Steuerung des Verkehrs nicht gelingt.



Abbildung 2.78:
Themenkarte "Spiessli" (Vergrößerung s.u.)

Legende:

-  "Spiessli"
-  "Spiessli"-Bushaltestelle
-  Bushaltestelle
-  Station SBB

2.10 Quervernetzung / "Spiessli"

Die Quervernetzung über die Bänder hinweg ist ein wesentliches Element, um neue Verbindungen in der Gemeinde zu schaffen und den Langsamverkehr zu stärken. Die Wichtigkeit der Kantonsstrasse nimmt ab, da sie weniger genutzt werden muss und dadurch auch in der Wahrnehmung der Bewohner weniger bedeutend wird.

Die "Spiessli" verbinden wichtige Orte und Funktionen auf einer Querachse über die Bänder hinweg und verbinden die Bänder untereinander. Sie sind Orte, an denen es sich lohnt, in die Quervernetzung zu investieren.

Die "Spiessli" sind insbesondere dort sinnvoll, wo es auch Bushaltestellen gibt und der Zugang zu diesen so verbessert wird. Zum Teil existieren die "Spiessli" auch bereits, werden im Folgenden aber dennoch als Teil des Gesamtsystems beschrieben.

Alle "Spiessli" binden an die wichtigen Längsvernetzungen an, mindestens jedoch an die Kantonsstrasse und die Ron als Schwerpunkt und gestärkte Längsverbindung im Tal.



Abbildung 2.79:
"Spiessli" Innerschachen

2.10.1 "Spiessli" Innerschachen

Dieses verbindet das Altersheim Unterlöchli und seine Bushaltestelle mit der Kantonsstrasse, von dort weiter über den Palottiweg zum Gymnasium St. Klemens und dem Rotsee. Dieser Weg hat keine wichtige übergeordnete Bedeutung, kann jedoch helfen, die Gemeinden besser fussläufig zu vernetzen und funktioniert überdies als Schulweg.



Abbildung 2.80:
"Spiessli" Sigitöbli

2.10.2 "Spiessli" Sigitöbli

Ein neuer Weg an der Grünschneise am Sigitöbli verbindet das neue Quartier Oberschache am Schachewädli vorbei mit der Kantonsstrasse und der Bushaltestelle Falken. Der Falken befindet sich direkt gegenüber, von dort geht der Weg weiter zur Badi am Rotsee.

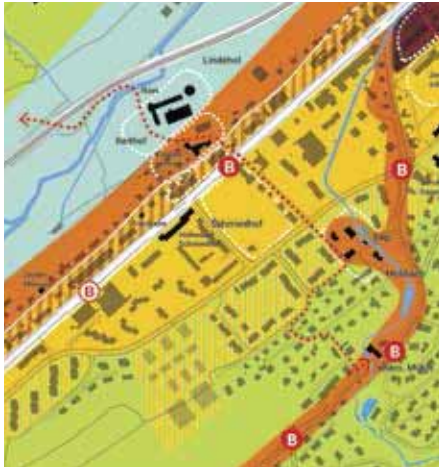


Abbildung 2.81:
"Spiessli" Schmiedhof

2.10.3 "Spiessli" Schmiedhof

Von der Bushaltestelle Schmiedhof verbindet der bestehende Weg, die Schachenweidstrasse, die Sägi, den Mülibach und die alte Mühle. Von der Kantonstrasse führt eine Treppe hinauf zur Kaspar-Kopp-Strasse und Kirchenzentrum. Wünschenswert wäre an dieser Stelle eine direkte Verbindung vom Treppenaufgang zum Rotseeweg, welcher weiter zur Ron und dem Reiterzentrum führt.

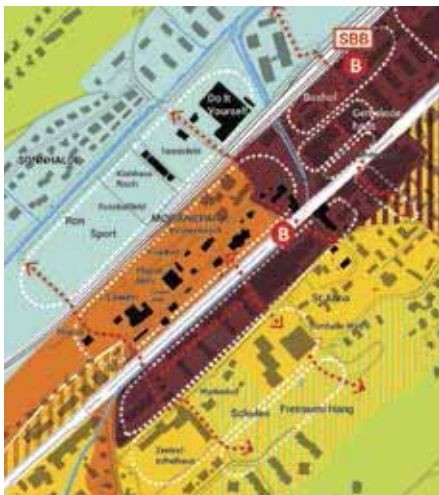


Abbildung 2.82:
"Spiessli" Zentrum

2.10.4 "Spiessli" Zentrum

Im Zentrum werden die jeweils längsgerichteten Gebiete Schulbereich, Zentrum an der Kantonstrasse, Moränenpark und Sportbereich bis an die Ron verbunden. Hier gibt es mehrere bestehende und neu vorgeschlagene Quervernetzungen:

- vom Zentralschulhaus sollte der Schulweg wieder durchgehend zur Kantonstrasse geführt werden, und von dort mit einer Querung über diese direkt weiter zum Löwen und Phoenix. Denkbar wäre auch eine Gleisquerung; diese würde die Zugänglichkeit des südlichen Ortsteils zum Tal stark verbessern
- die bestehende Fussgängerbrücke an der Kirche; die Gestaltung und Zugänglichkeit seitlich der Migros ist hierbei ausbaufähig sowie der Zugang zum Hang
- die bestehende Querung Dorf- und Rischstrasse mit der Unterführung
- eine Verbesserung und bessere Lesbarkeit der Querverbindung vom Bahnhof; einerseits ein klarer öffentlicher Weg zur Ron, andererseits über Gemeindehausplatz und Kantonstrasse zum Gartenweg, welcher für eine gute Anbindung des Gemeindehausplatzes unbedingt öffentlich durchgängig zur Chäppelimmattstrasse geführt werden sollte



Abbildung 2.83:
"Spiessli" Oberdierikonstrasse

2.10.5 "Spiessli" Oberdierikonstrasse

Diese verbindet das Altersheim Hochweid und seine Bushaltestelle mit der Kantonstrasse, von dort weiter über die (begradigte) Bahnhofstrasse mit dem neuen angedachten Hochhaus am M-Park durch die Unterführung zur Rudolf-Steiner Schule und dem Tal mit dem Wohngebiet Sonnhalde.

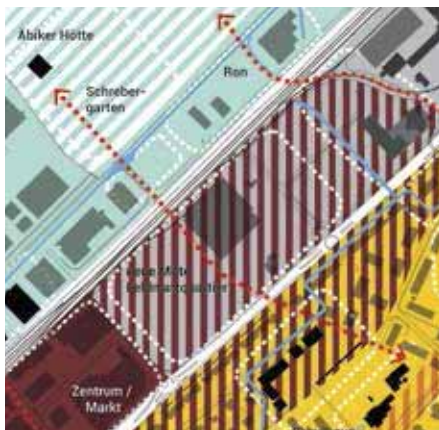


Abbildung 2.84:
"Spiessli" Feldmattquartier / Äbiker Hütte

2.10.6 "Spiessli" Feldmattquartier / Äbiker Hütte

Das neue Quartier sollte ebenfalls über eine eigenständige Verbindung ans Tal angebunden werden. Hier bietet es sich an, die bestehende Ron-Brücke zu nutzen und den Weg weiter durch das sich im Wandel befindende Gewerbequartier zur Äbiker Hütte zu führen.

Auf der Südseite sollten über die Rankstrasse die Schulhäuser Feldmatt angebunden werden.

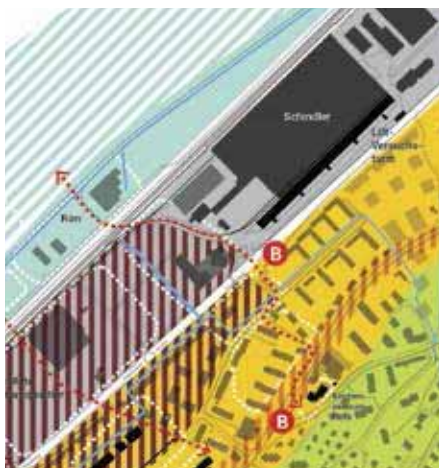


Abbildung 2.85:
"Spiessli" Schindler

2.10.7 "Spiessli" Schindler

Ausgehend vom zukünftigen Besucherzentrum kann auch im Bereich Schindler eine Querung angedacht werden. Eine Querung der Gleise hat hier sicherlich eine geringere Priorität.

Auf der Südseite soll das Kirchenzentrum Höfli möglichst direkt angebunden werden; eventuell wäre eine direktere Wegführung denkbar.

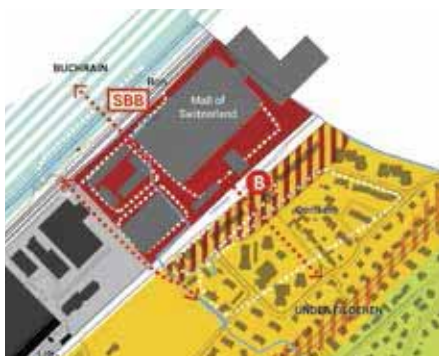


Abbildung 2.86:
"Spiessli" Mall of Switzerland

2.10.8 "Spiessli" Mall of Switzerland

Von der Mall ist einerseits eine gute Verbindung zum Tal zu gewährleisten - diese soll nicht als Rückseite ausgebildet sein - sowie ferner eine gute Vernetzung in südlich gelegene Quartier.

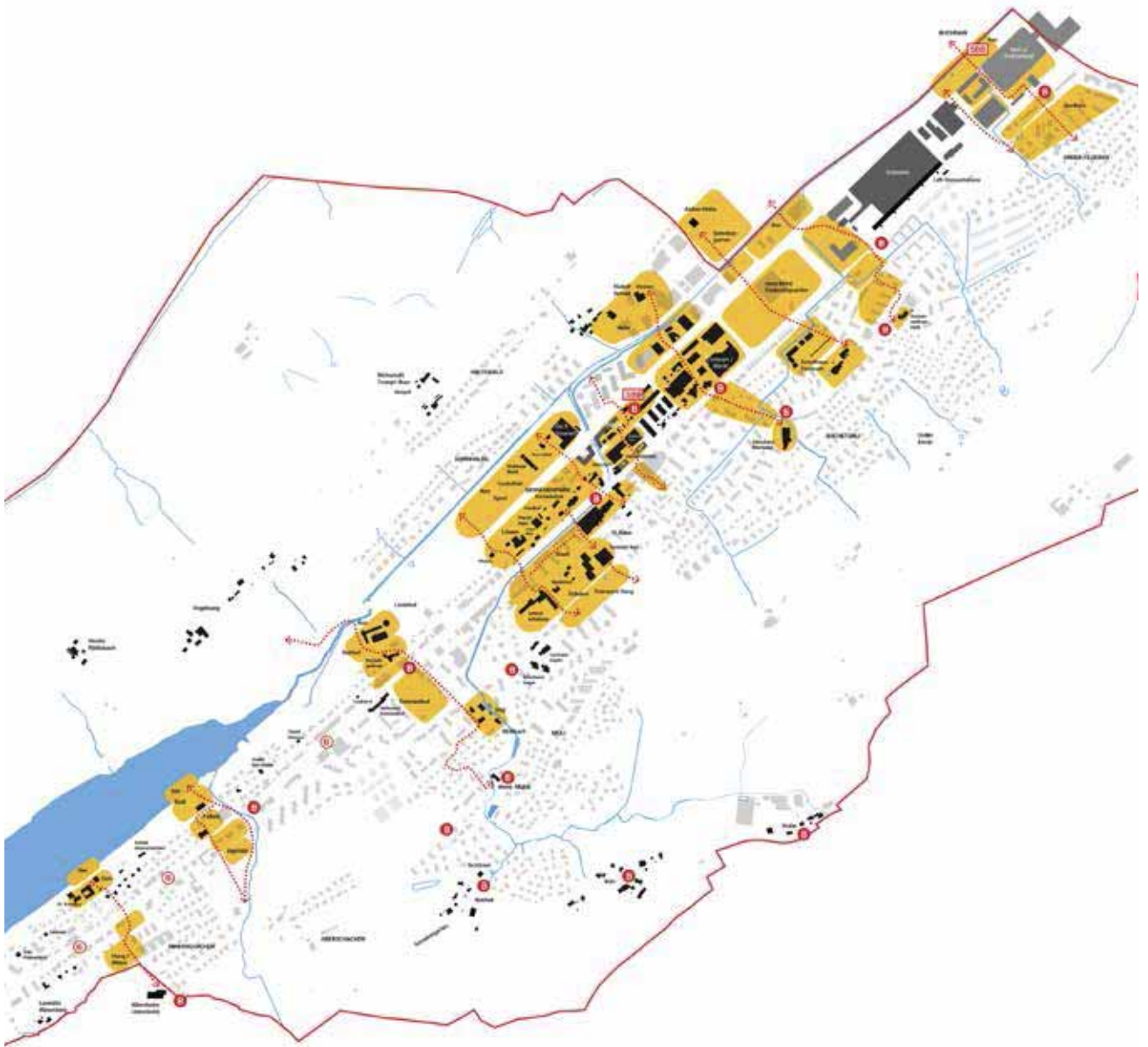


Abbildung 2.87:
"Spiessli" Themenkarte (Zoom)

Legende:



2 // MASSSTAB GEMEINDE

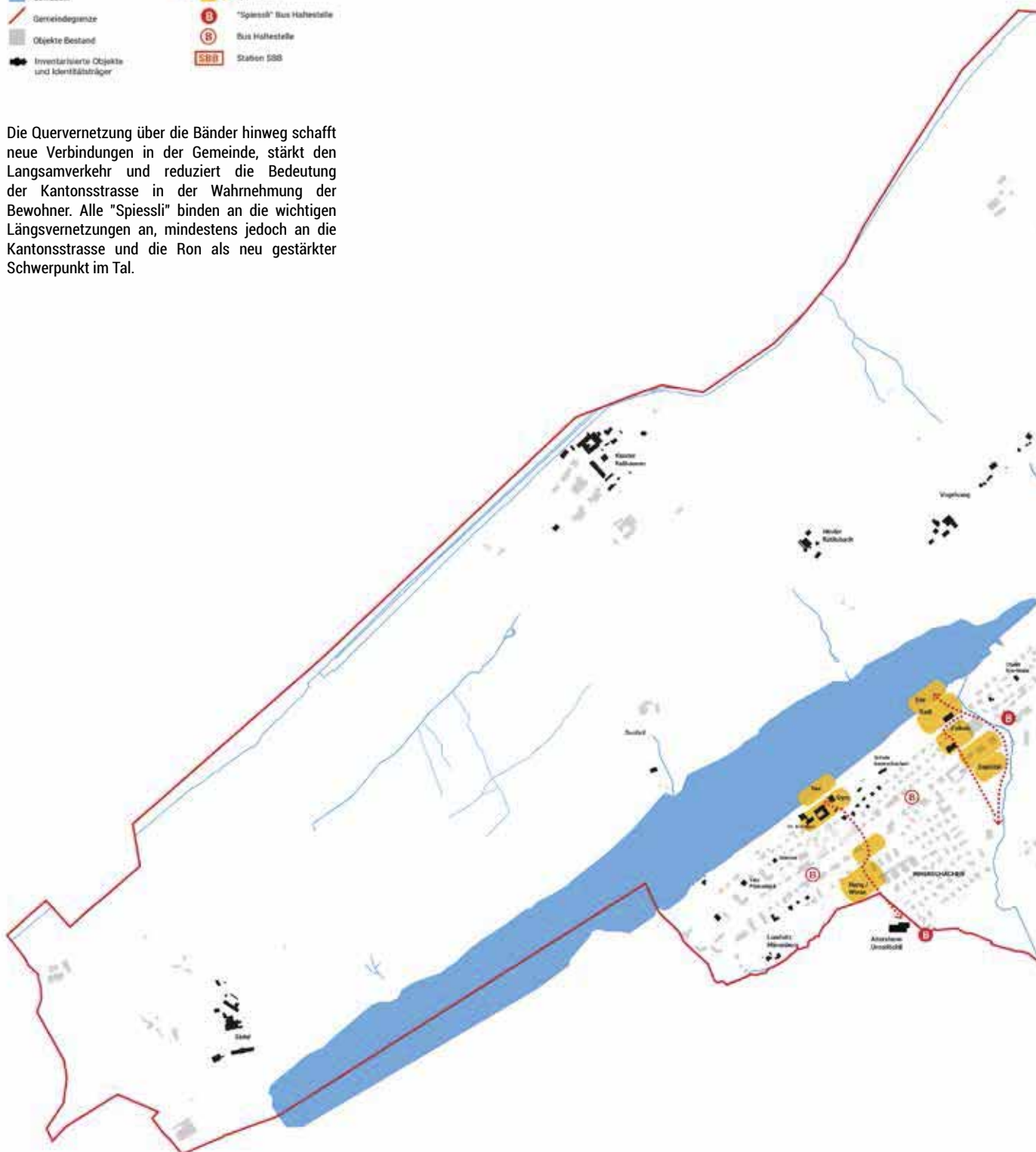
2.11 Themenkarten

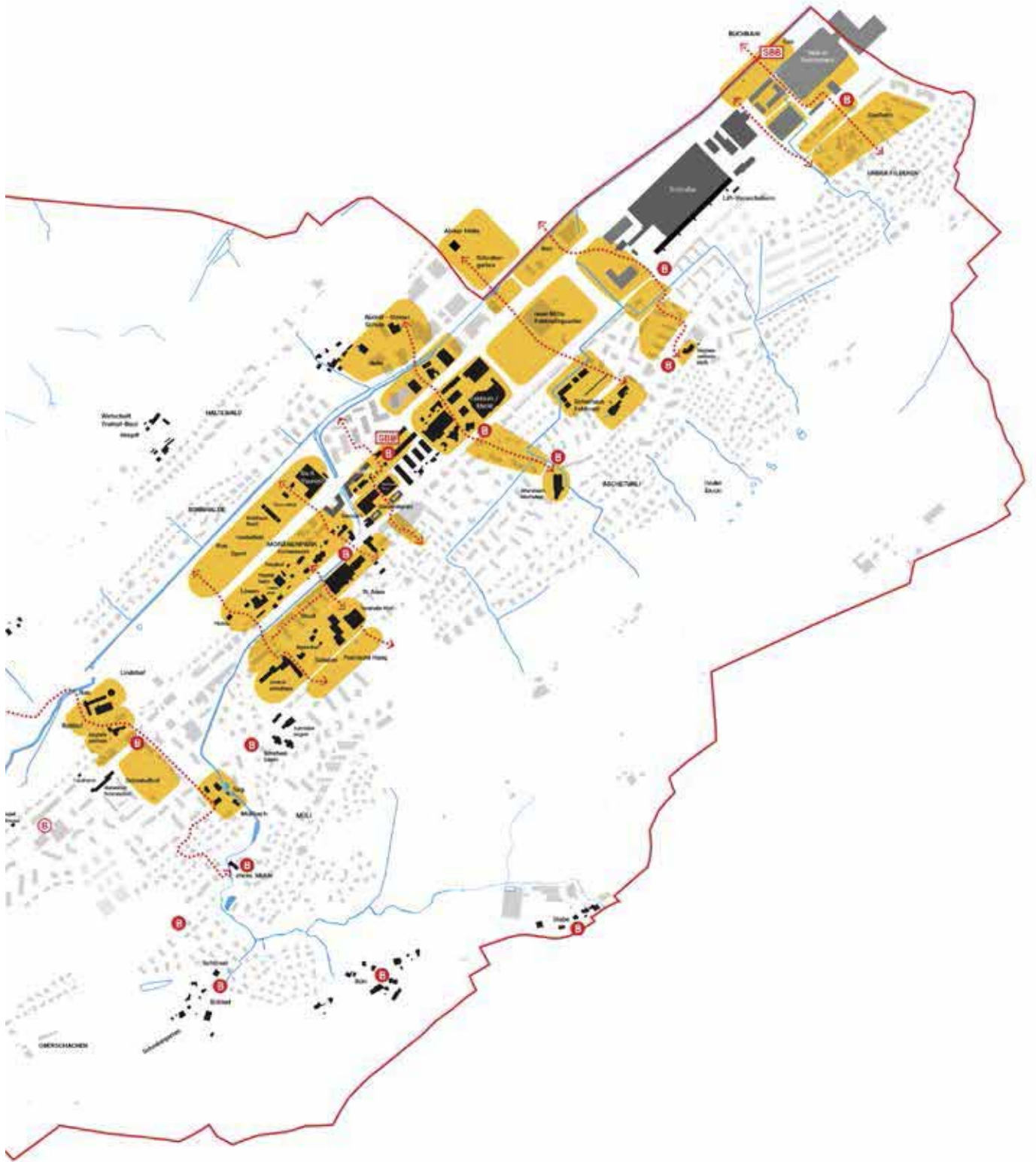
2.11.1 Quervernetzungen und "Spiessli"

LEGENDE

 Gewässer	Strategien
 Gemeindegrenze	 "Spiessli"
 Objekte Bestand	 "Spiessli" Bus Haltestelle
 Inventarisierte Objekte und Identitätsträger	 Bus Haltestelle
	 Station SBB

Die Quervernetzung über die Bänder hinweg schafft neue Verbindungen in der Gemeinde, stärkt den Langsamverkehr und reduziert die Bedeutung der Kantonsstrasse in der Wahrnehmung der Bewohner. Alle "Spiessli" binden an die wichtigen Längsvernetzungen an, mindestens jedoch an die Kantonsstrasse und die Ron als neu gestärkter Schwerpunkt im Tal.

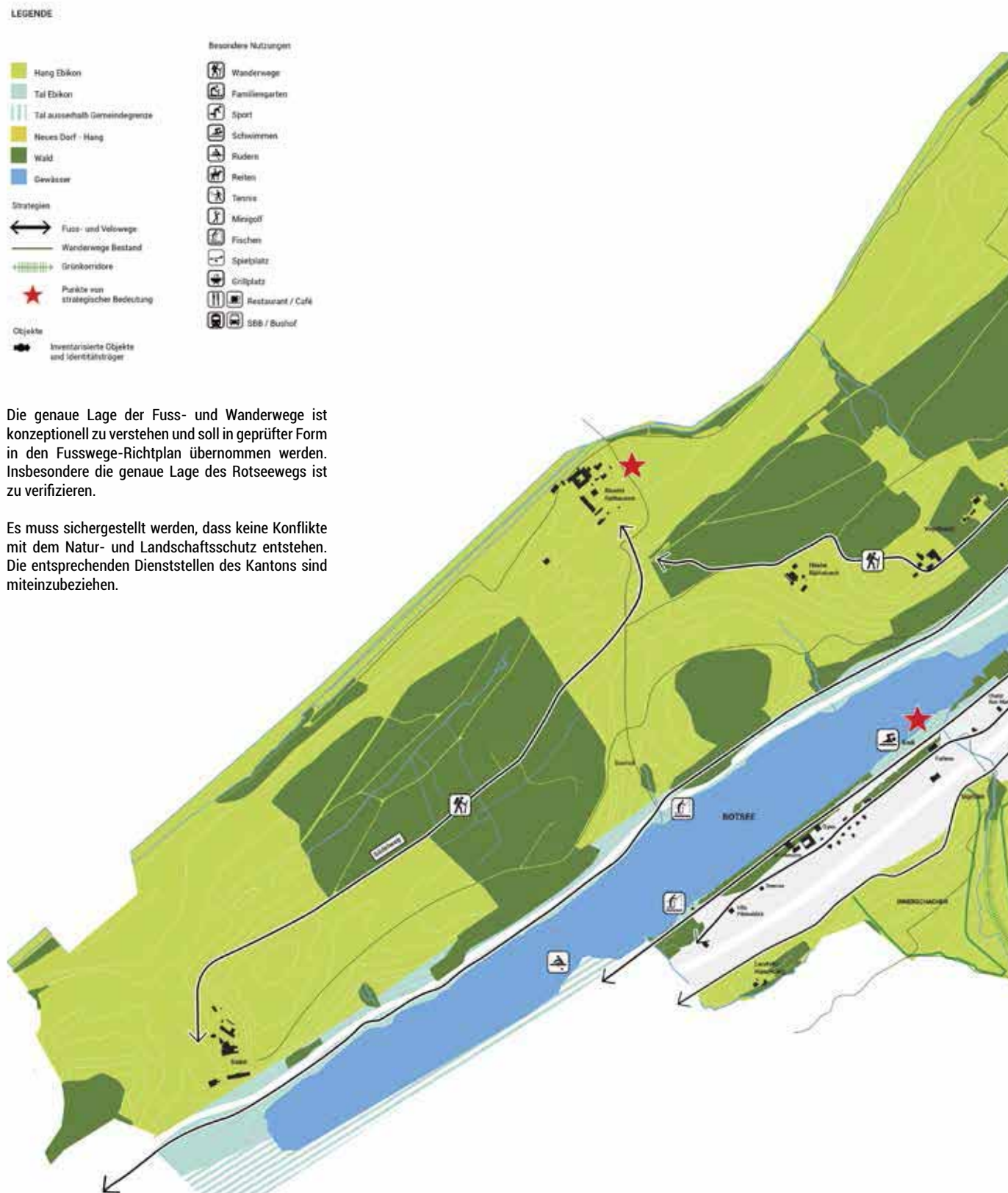




2 // MASSSTAB GEMEINDE

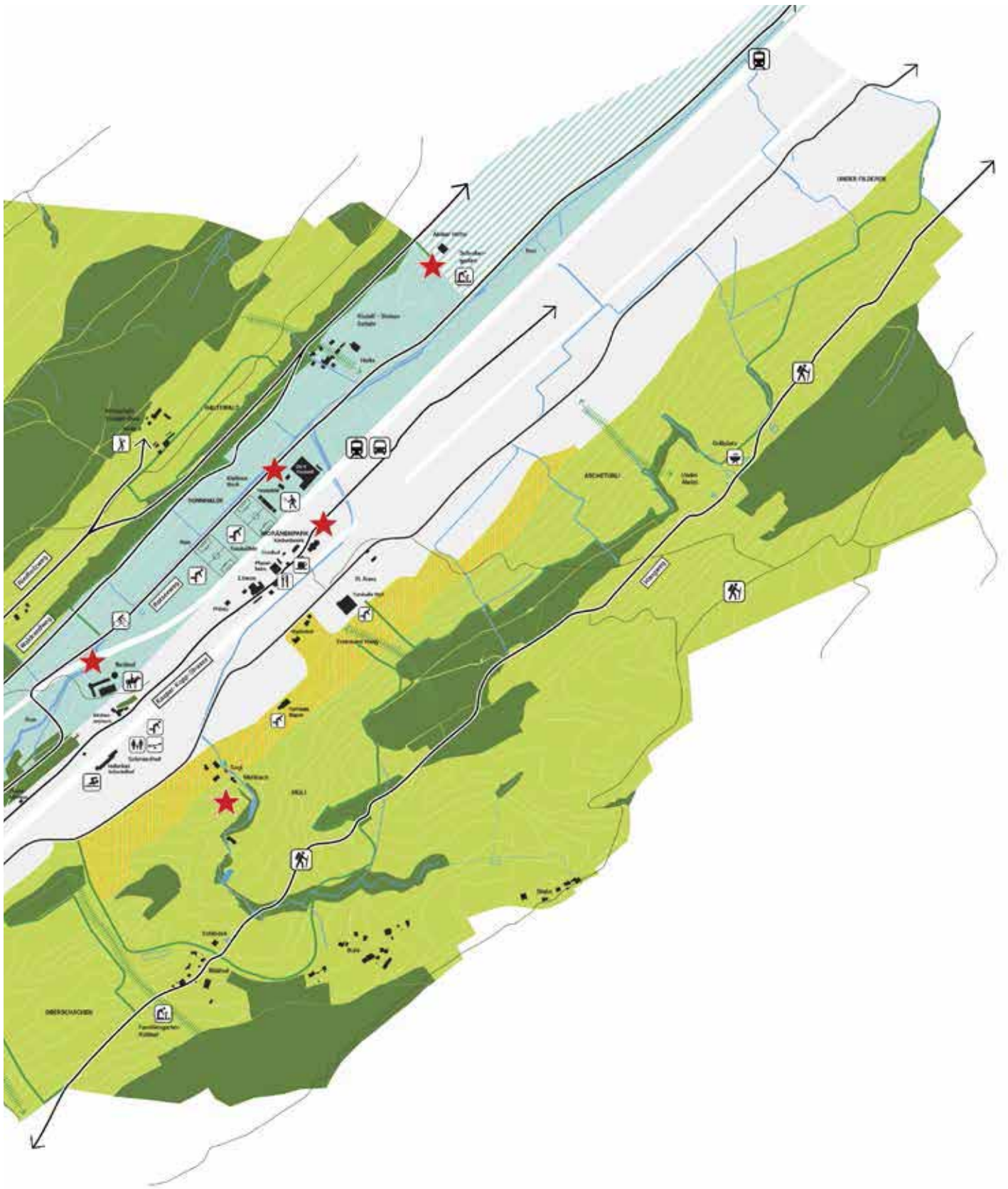
2.11 Themenkarten

2.11.2 Freizeitkarte - Längsverbindungen LV mit Schwerpunkt Freizeit und Natur



Die genaue Lage der Fuss- und Wanderwege ist konzeptionell zu verstehen und soll in geprüfter Form in den Fusswege-Richtplan übernommen werden. Insbesondere die genaue Lage des Rotseewegs ist zu verifizieren.

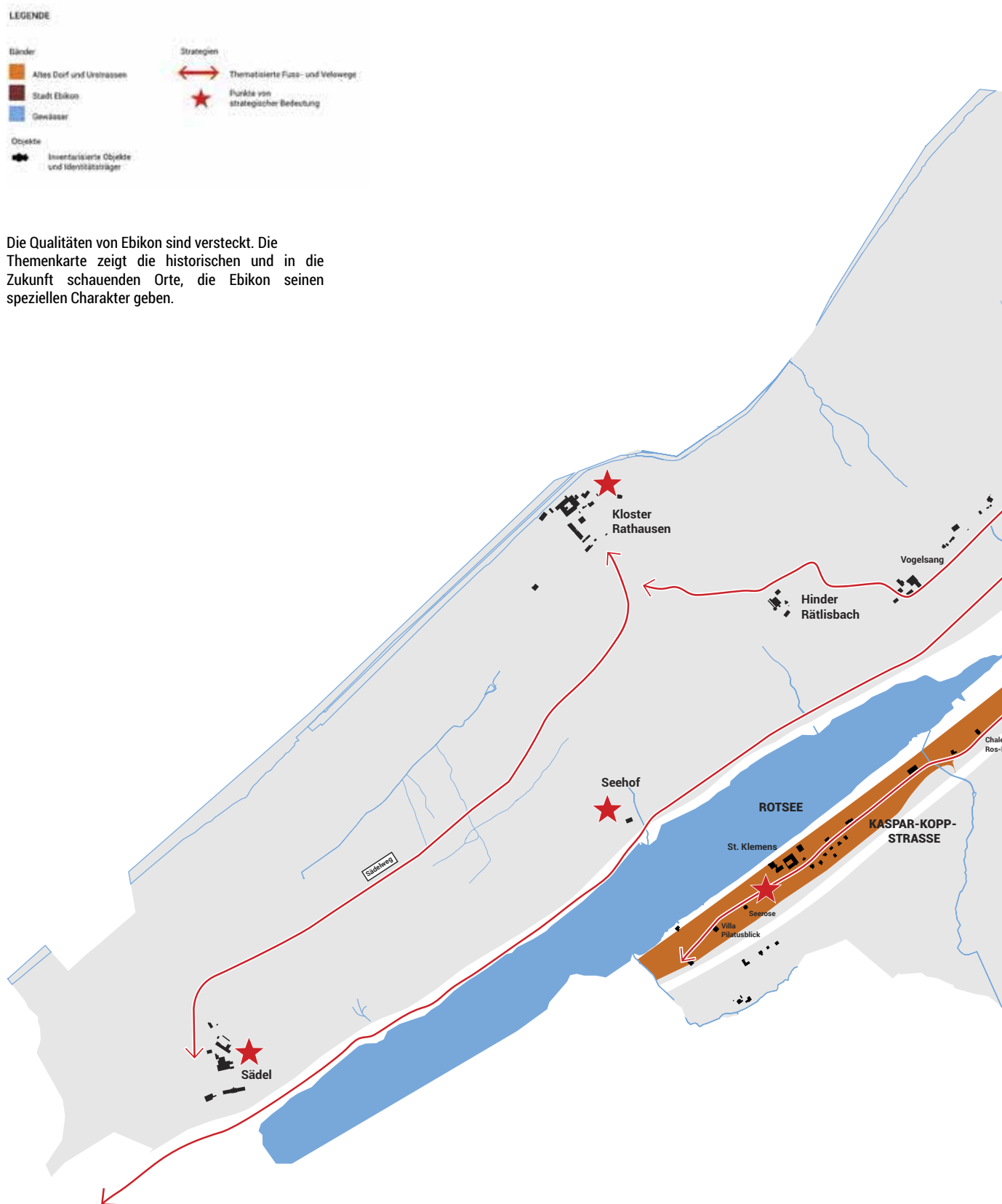
Es muss sichergestellt werden, dass keine Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz entstehen. Die entsprechenden Dienststellen des Kantons sind miteinzubeziehen.

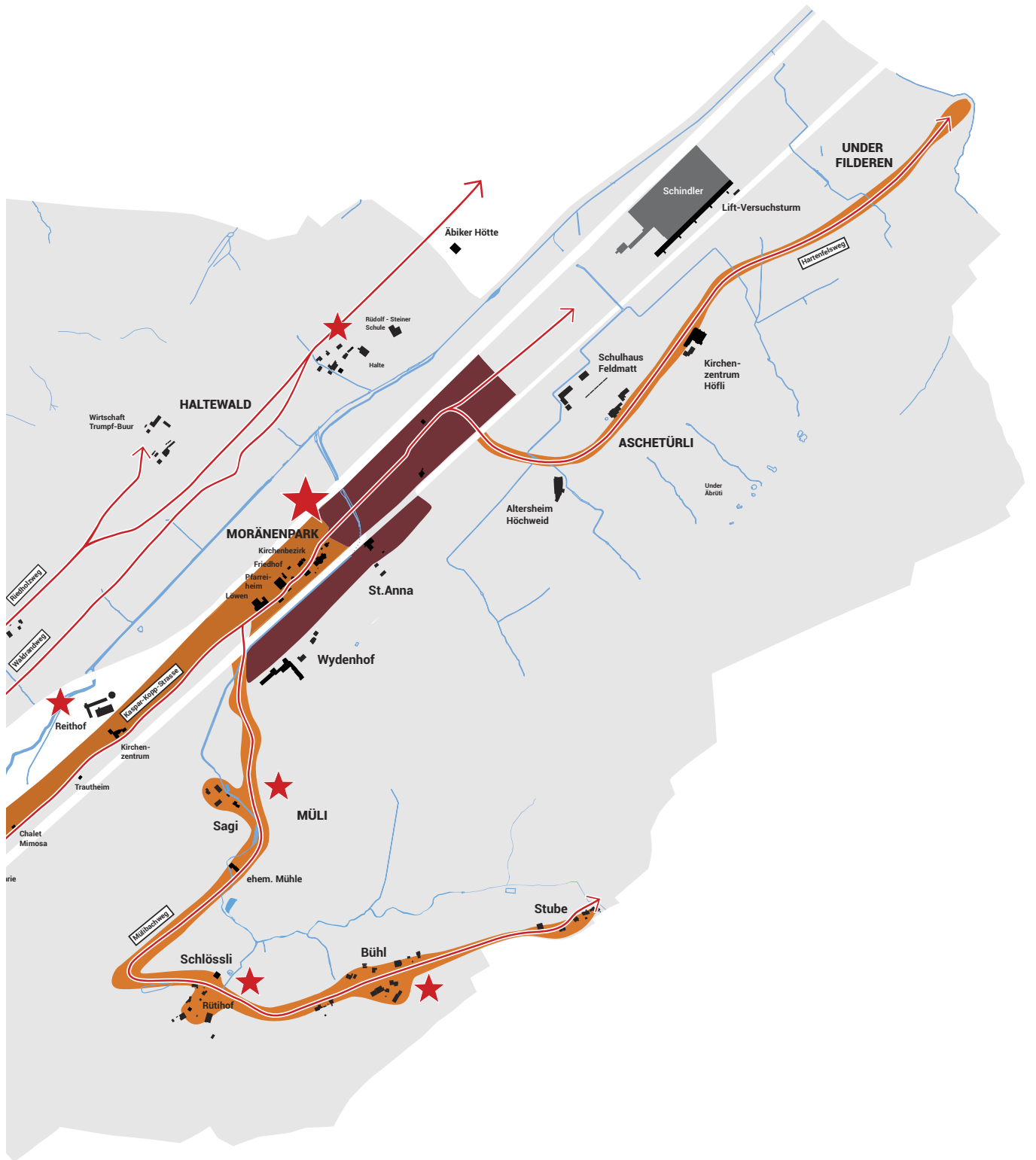


2 // MASSSTAB GEMEINDE

2.11 Themenkarten

2.11.3 Versteckte Juwelen

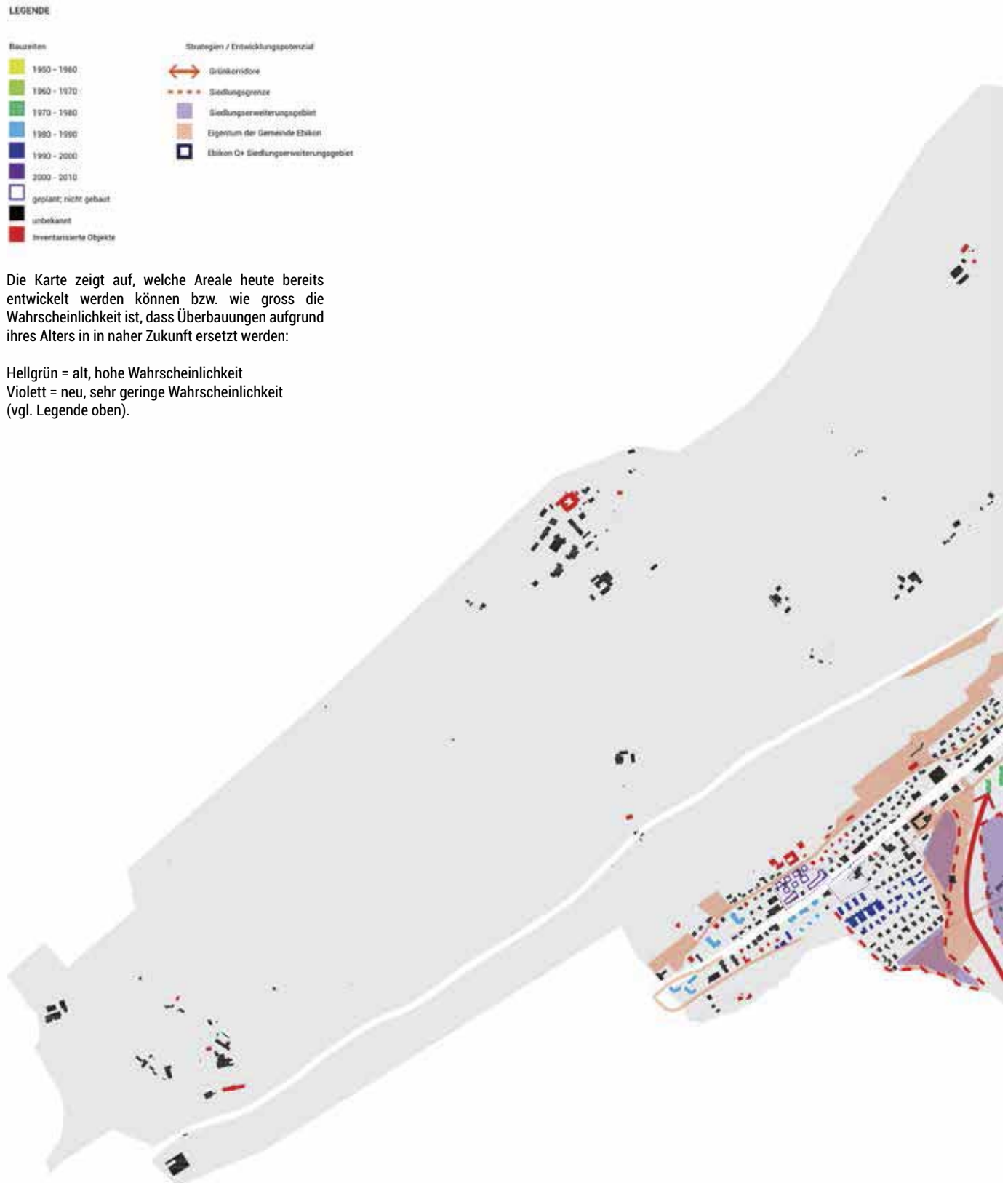




2 // MASSSTAB GEMEINDE

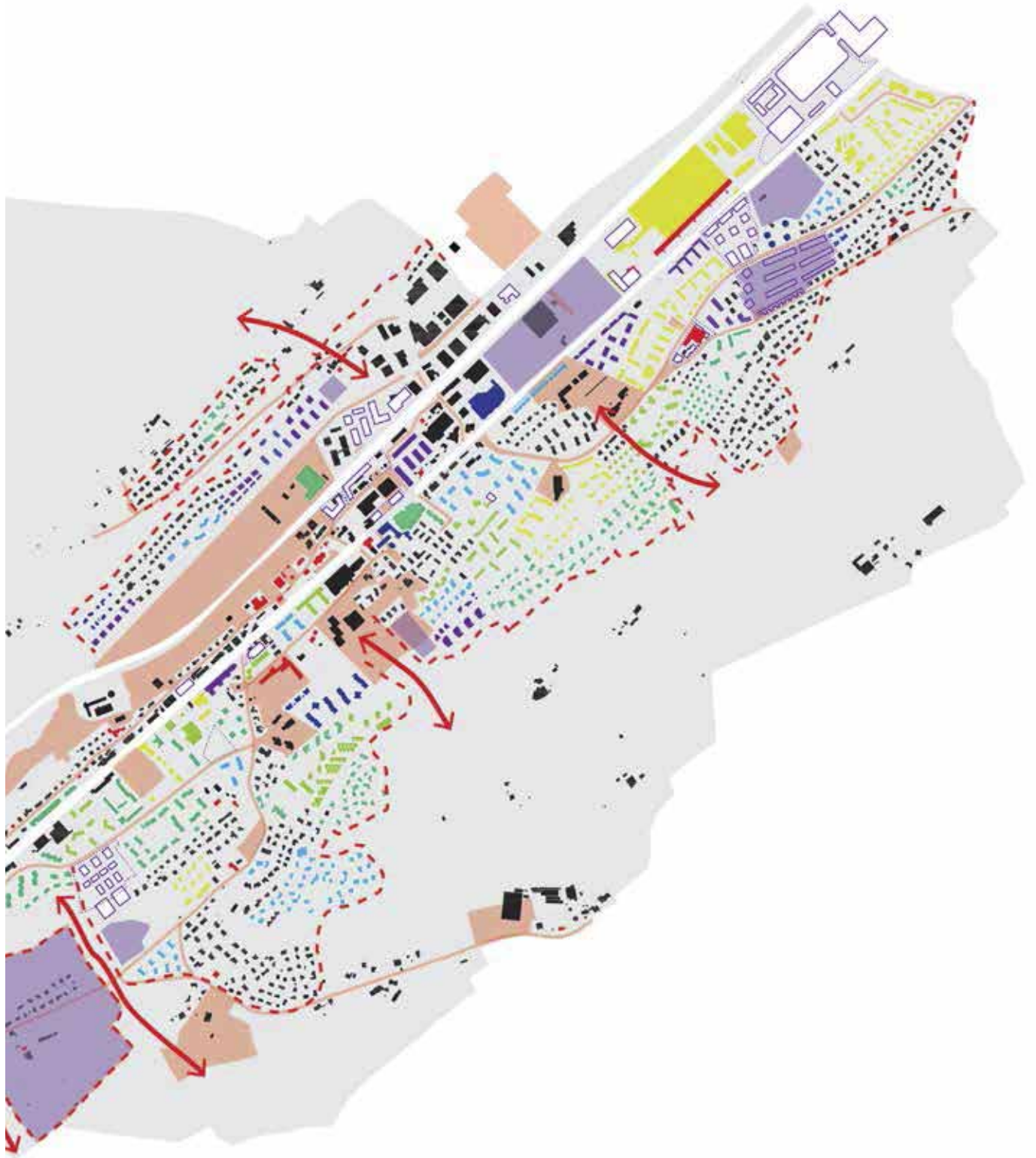
2.11 Themenkarten

2.11.4 Entwicklungspotenziale



Die Karte zeigt auf, welche Areale heute bereits entwickelt werden können bzw. wie gross die Wahrscheinlichkeit ist, dass Überbauungen aufgrund ihres Alters in in naher Zukunft ersetzt werden:

Hellgrün = alt, hohe Wahrscheinlichkeit
Violett = neu, sehr geringe Wahrscheinlichkeit
(vgl. Legende oben).



2 // MASSSTAB GEMEINDE

2.11 Themenkarten

2.11.5 Masterplan-Karte

LEGENDE

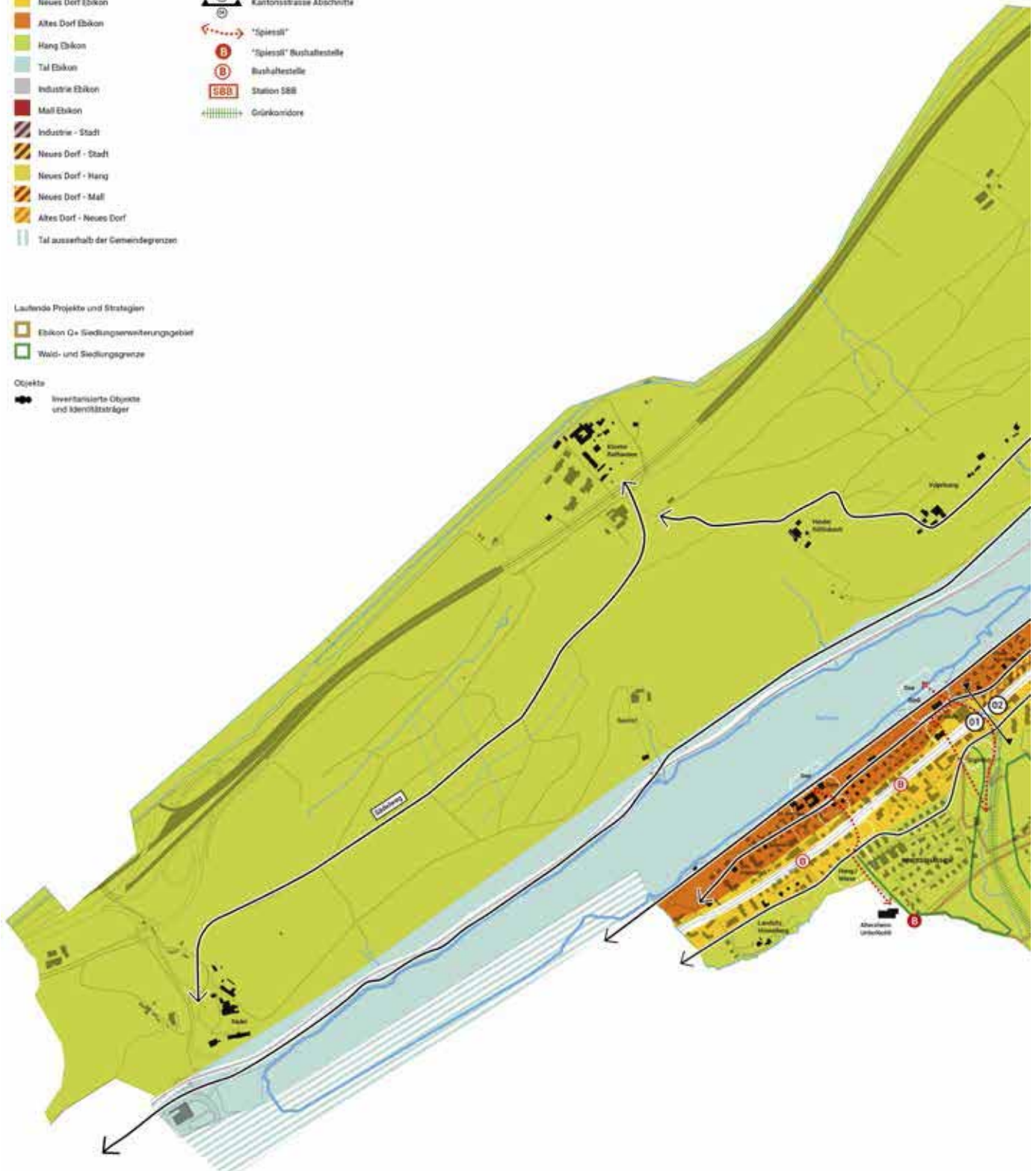
Bänder	Strategien
Stadt Ebikon	Fuss- und Velowege
Neues Dorf Ebikon	Kantonstrasse Abschnitte
Altes Dorf Ebikon	"Spiesli"
Hang Ebikon	"Spiesli" Bushaltestelle
Tal Ebikon	Bushaltestelle
Industrie Ebikon	Station SBB
Mall Ebikon	Grünkoridore
Industrie - Stadt	
Neues Dorf - Stadt	
Neues Dorf - Hang	
Neues Dorf - Mall	
Altes Dorf - Neues Dorf	
Tal ausserhalb der Gemeindegrenzen	

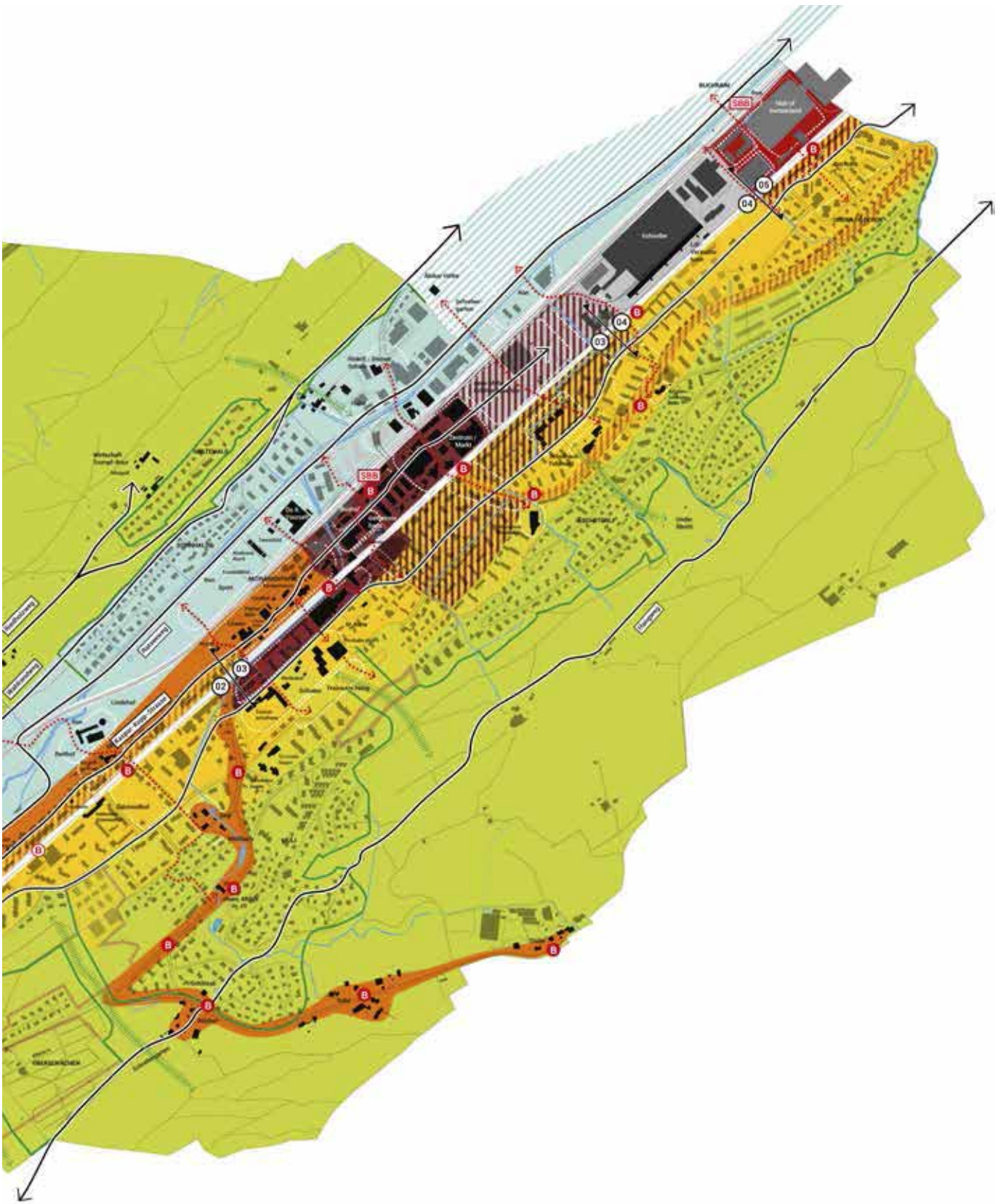
Laufende Projekte und Strategien

Ebikon Q+ Siedlungsweiterungsgebiet
Wald- und Siedlungsgrenze

Objekte

Inventarisierte Objekte und Identitätsträger
--





3 // VERTIEFUNG KANTONSSTRASSE

- 01. Zentrales Wohnen am Schachenwald
- 02. Schaufenster Ebikon
- 03. Stadtboulevard
- 04. Industriebügel
- 05. Mall of Switzerland



Abbildung 3.1: Kantonsstrasse Abschnitte

3 VERTIEFUNG KANTONSSTRASSE

Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. In der Agglomeration Luzern wird entsprechend der Verkehrsstrategie des Kantons ein Grossteil des Verkehrs über die Autobahnen abgewickelt. Der Verkehr auf der Kantonsstrasse in Ebikon ist eher lokal generiert (Ebikon und Buchrain) und dient der lokalen Erschliessung.

Das heisst aber auch, dass die Kantonsstrasse neu nicht mehr als „schnelle“ Transitstrasse verstanden werden soll, die für ortsfremde Autofahrer optimiert wird, sondern als „innerstädtische“ Strasse, die auch lokale Standortqualitäten generieren kann.

Grundidee der zukünftigen Kantonsstrasse ist es daher, einen **verlangsamten, heterogenen Strassenraum** zu generieren, der sich durch die spezifischen Ebikoner Quartiere zieht. Diese Quartiere sind in ihrer Raamtiefe und in ihrem Erscheinungsbild wahrnehmbar. Der orts-unspezifische „Durchzugseffekt“ soll minimiert werden.

Die Kantonsstrasse wird im Gemeindegebiet Ebikon in **fünf Abschnitte** unterteilt, welche jeweils eine eigene Identität und Gestaltung haben. Die Unterteilung orientiert sich stark an den Bändern, so dass einheitliche Identitäten entstehen und die Orientierung vereinfacht wird. Ausgegangen wird dabei jeweils vom Verkehr und den ermittelten Spielräumen; darauf basierend werden Vorschläge für den Freiraum und den Städtebau gemacht.

Vor der Darstellung der 5 Abschnitte wird zunächst das **Gesamtkonzept Verkehr** kurz erläutert.

3.1 Gesamtstrategie Verkehr

Ebikon ist eine MIV-orientierte Gemeinde und hat sich entsprechend zu einer eher undifferenzierten Struktur weiterentwickelt.

Eine ÖV-orientiertere Planung fordert Konzentrationen und Differenzierung. Der geplante Bushof kann die Bedeutung von Ebikon als Schwerpunkt auf regionaler Ebene weiter verstärken. Die vom ÖV-Netz gegebene funktionale Bedeutung soll städtebaulich weitergeführt werden.

Eine Entwicklung mit differenzierten Dichten ist notwendig. Dichtere Überbauungen in gut erschlossenen Gebieten mit Mischnutzungen (lokale Versorgung möglich) und ein reduzierter Parkierungsstandard sollen eingeführt werden. Höhere Dichte rechtfertigt ein besseres ÖV-Angebot und ein besseres ÖV-Angebot zieht mehr Entwicklung an (ein sich selbst verstärkender Prozess).

3.1.1. Strassennetz

Das Strassennetz der Gemeinde Ebikon ist von der Hauptverkehrsachse dominiert. Neben der Kantonsstrasse und ihren wichtigen Zubringern (Zubringer Rontal, Buchrainstrasse, Oberdierikonerstrasse und Schlösslistrasse) besteht kein systematisches dorfinernes Strassennetz. Strassen und Wege (grossteilig privat) haben sich hingegen aus der Kantonsstrasse „baumartig“ entwickelt, um möglichst direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Parzellen (Innenwelt) zur Kantonsstrasse (Aussenwelt) anzubieten. Da jeder Strassenanschluss an die Kantonsstrasse als (fast) eigenständiges System funktionieren muss, müssen bei jedem Knoten sämtliche Beziehungen platzintensiv angeboten werden.

Da die Kantonsstrasse das einzige vollständige, durchs ganze Dorf verlaufende Verbindungselement ist, sind die Verkehrsströme in den relativ kurzen Nebenstrassen auf den Quell-/ Zielverkehr limitiert und allgemein gering. Die Durchlässigkeit des Netzes in der „zweiten Reihe“ ist aber nicht nur für den motorisierten Verkehr begrenzt; auch für Fussgänger und Velofahrer kann das bestehende System von Strassen und Wegen (bis auf wenige, aber wichtige Ausnahmen, z.B. Kaspar-Kopp-Strasse – Dorfstrasse, usw.) keine attraktiven durchgehenden Verbindungen anbieten.

Probleme:

- Dominanz der Kantonsstrasse als einziges ortsdurchgehendes Element (aber für Fussgänger und Velo nicht attraktiv gestaltet)
- fehlende Durchlässigkeit und Orientierung für Fussgänger und Velofahrer
- die Knoten an der Kantonsstrasse müssen platzintensiv gestaltet bleiben, um alle Beziehungen gewährleisten zu können

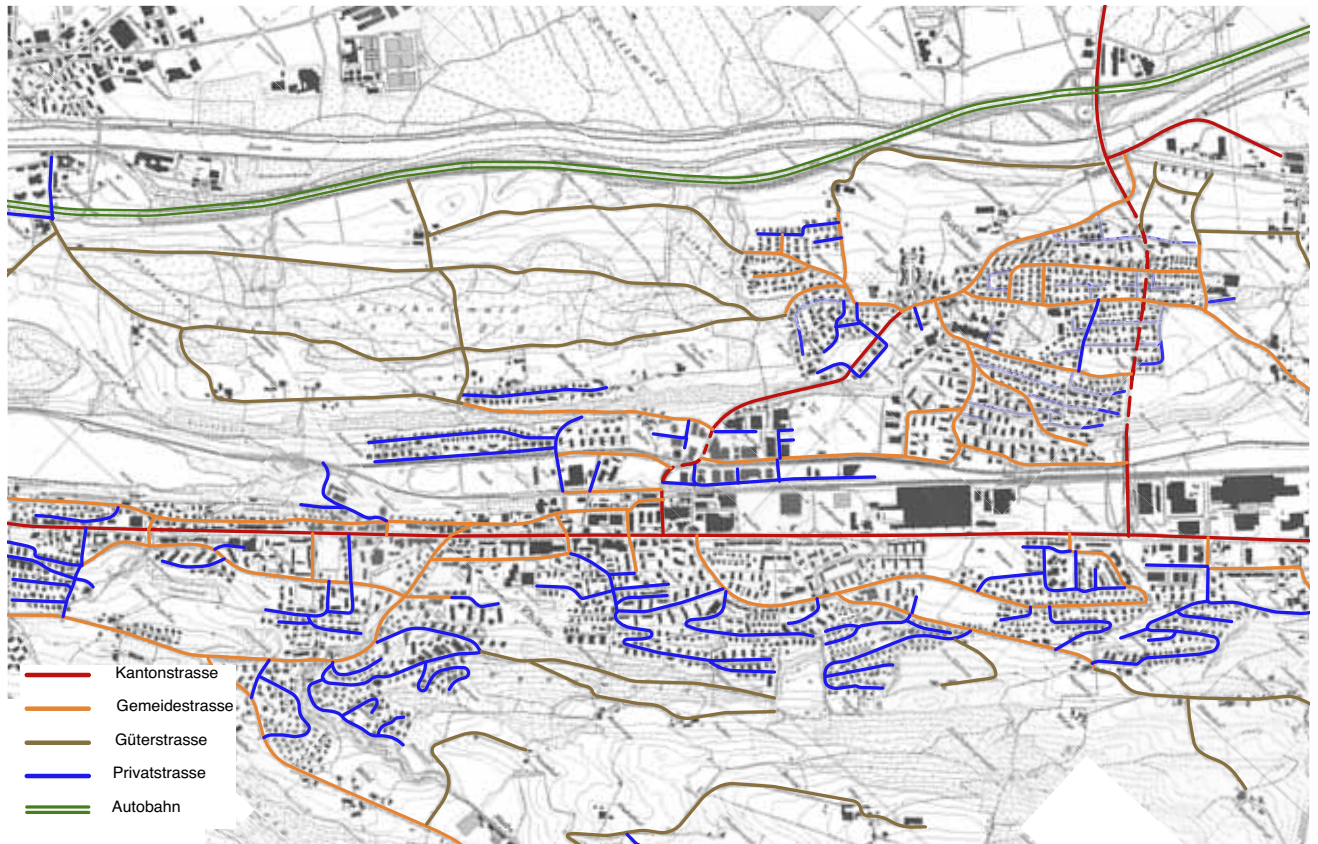
Massnahmen:

- Netzergänzung / Verstärkung der 2. Reihe
- lokale Netzredundanzen für MIV, um die Knoten zu rationalisieren
- Vervollständigung des LV-Netzes. Definition von zwei klar erkennbaren durchgehenden Achsen seitlich der Kantonsstrasse
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur und Angebot) und bessere Nutzung vorhandener Kapazitäten
- Verminderung von MIV-Mehrverkehr



Abbildung 3.2:
übergeordnetes MIV-Netz Ebikon

Abbildung 3.3:
Strassenkategorien in Ebikon (Quelle: Kanton Luzern Richtplan)



3.1.2 ÖV-Angebot

Der öffentliche Verkehr soll als robustes Rückgrat der Quartiersentwicklung dienen und grösstenteils die beim Verdichtungsprozess erzeugte Mobilitätsnachfrage abwickeln können. Die linear entwickelte Siedlungsstruktur ist mit drei Buslinien auf den wichtigsten Strassen (zwei Linien auf der Kantonsstrasse und eine auf der Schösslistrasse und Oberdierikerstrasse) sowie durch die zentral gelegene S-Bahn-Station mit dem ÖV gut erschlossen.

Mit der Realisierung des geplanten ÖV-Hubs am Bahnhof (Bushof Ebikon) wird das Netz noch klarer strukturiert und eine Zentrumsfunktion für das Bahnhofsgelände Ebikon definiert. Die geplante Verbesserung des ÖV-Angebotes soll mit der Aufwertung der Haltestellen begleitet werden.

Probleme:

- der ÖV wird nicht als hochwertige Option wahrgenommen (MIV-orientierte Haltung)
- die Zugänglichkeit der Haltestellen ist durch Undurchlässigkeit des Netzes erschwert
- die Kantonsstrasse ist als MIV-optimierte Infrastruktur ausformuliert und bietet keine Qualität für wartende und querende Fussgänger/ÖV-Nutzer
- der Haltestellenabstand im nördlichen Teilabschnitt der Kantonsstrasse ist teilweise zu gross

Massnahmen:

- die Entwicklung des ÖV-Hubs Ebikon und des Bahnhofsgeländes verbessern Sichtbarkeit des ÖV-Angebotes in Ebikon
- Attraktivität der Kantonsstrasse durch gestalterische Massnahmen verbessern
- Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen durch die Optimierung der Anordnung mit Berücksichtigung der existierenden und geplanten Entwicklungsschwerpunkte und Querverbindungen
- Verbesserung der Erkennbarkeit der Haltestellen durch einheitliche und attraktive Gestaltung
- Ergänzung der Haltestellenraster mit bis zu zwei neuen Haltestellen im nördlichen Teilabschnitt der Kantonsstrasse

Abbildung 3.4:
Zoom Haltestelle Hofmatt / Bushof
(Quelle: Verkehrsverbund Luzern
und IBV Hüsler, Zürich)

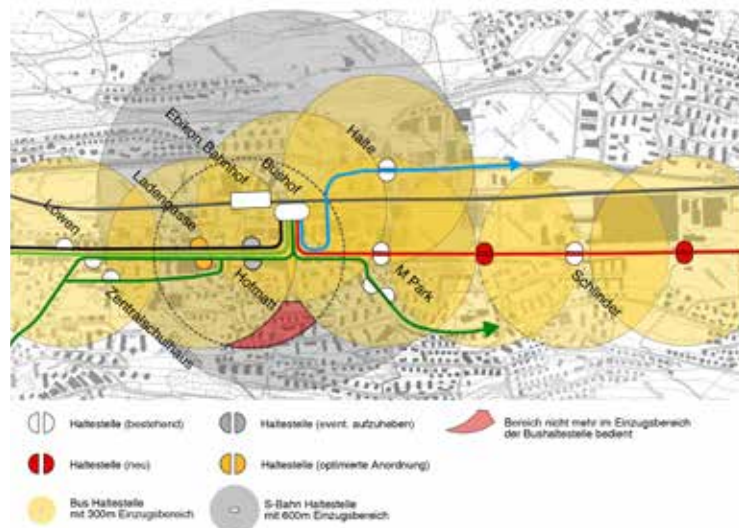


Abbildung 3.5:
 ÖV / IST-Zustand (Quelle: Verkehrsverbund Luzern
 und IBV Hüsler, Zürich)

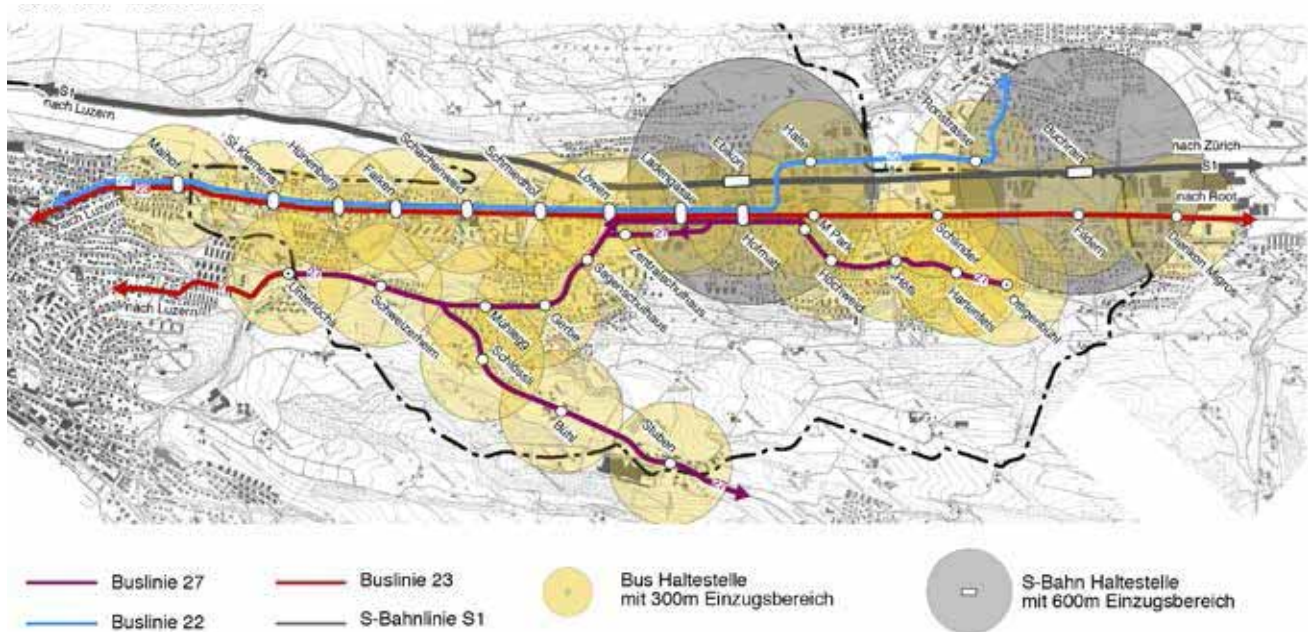
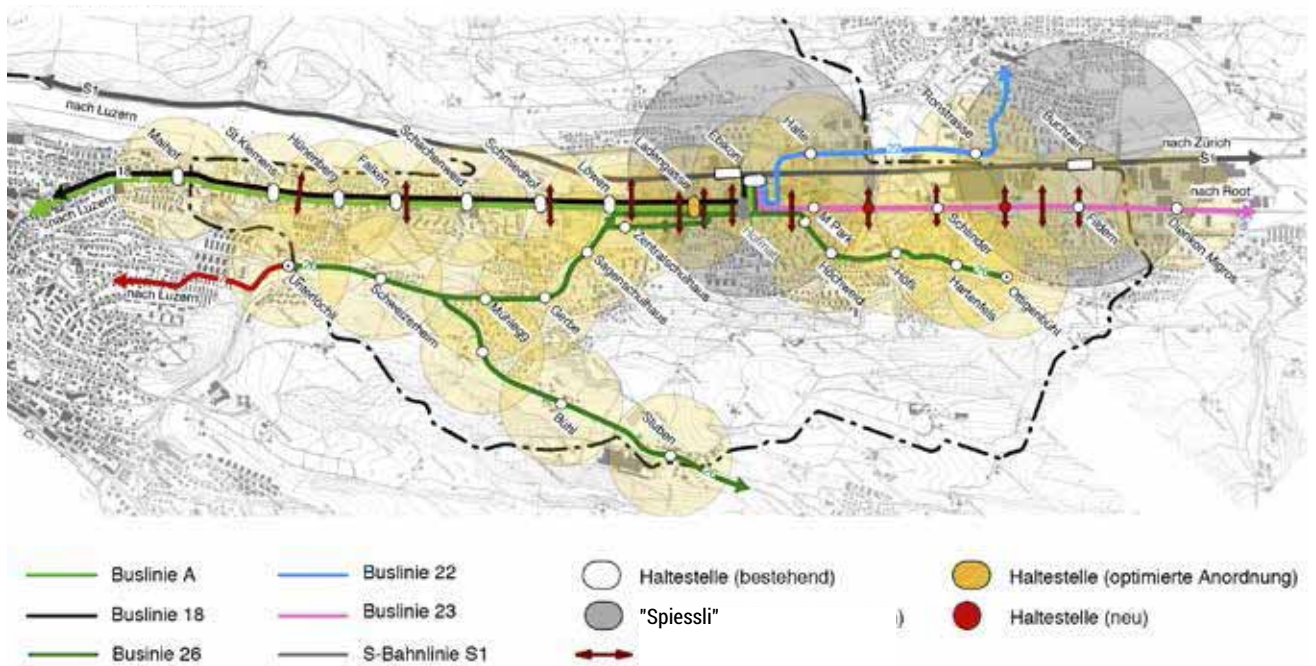


Abbildung 3.6:
 ÖV / Masterplan (Quelle: Verkehrsverbund
 Luzern und IBV Hüsler, Zürich)



3.2 Zielsetzungen Kantonsstrasse

Folgendes will der Masterplan für die Kantonsstrasse erreichen:

Orientierung verbessern:

Wann komme ich in Ebikon an, wo ist das Zentrum?

Verlangsamten Durchfahrt:

Durch optische Attraktoren - wie Freiräume und belebte Vorzonen - soll die gefahrene Geschwindigkeit reduziert werden.

Verkehr optimieren:

Um das Gesamterscheinungsbild deutlich zu verbessern ist je nach Situation die Optimierung der Fahrbahnbreite, eine Spurreduktion oder die Umwidmung der Spuren sowie eine Rationalisierung der Knoten (durch Neuorganisation des Verkehrsregimes und/oder Optimierung der Geometrie) zu realisieren.

Erscheinung Kantonsstrasse verbessern:

Eine Optimierung der Anzahl der Verkehrsschilder (Reduktion des Schilderwaldes), eine einheitlichere Gestaltung, ein durchgehendes Baumkonzept und eine bessere Knotengestaltung werden angestrebt.

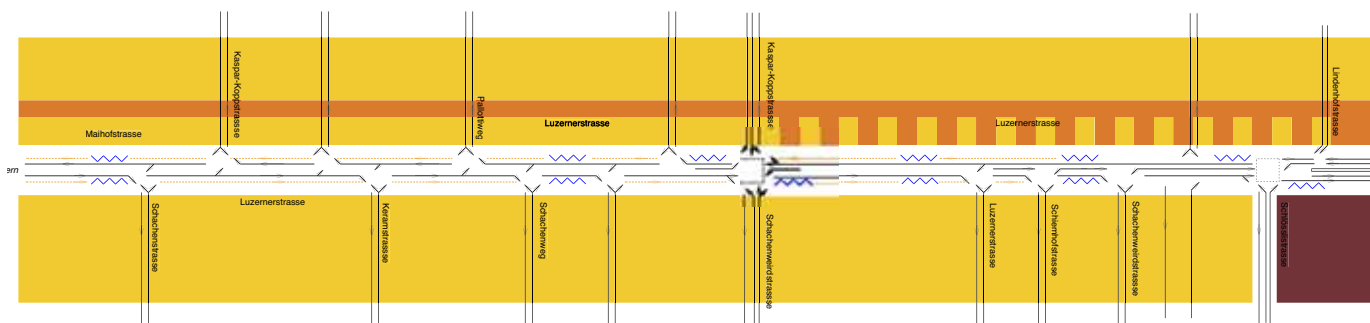
Einheitliche Zufahrtssituationen schaffen:

Gestalterisch gleichartige Zufahrten, eine einheitliche Anordnung von Parkplätzen und eine Reduktion der Parkierungsflächen (ausschliesslich Kurzparkierung) sind Ziel des Masterplans.

Legende:

- Bänder
- Stadt Ebikon
 - Neues Dorf Ebikon
 - Altes Dorf Ebikon
 - Industrie Ebikon
 - Mail Ebikon
 - Industrie - Stadt
 - Neues Dorf - Stadt
 - Neues Dorf - Mail
 - Altes Dorf - Neues Dorf

Abbildung 3.7: Kantonsstrasse: Knoten in Beziehung zu den Bändern

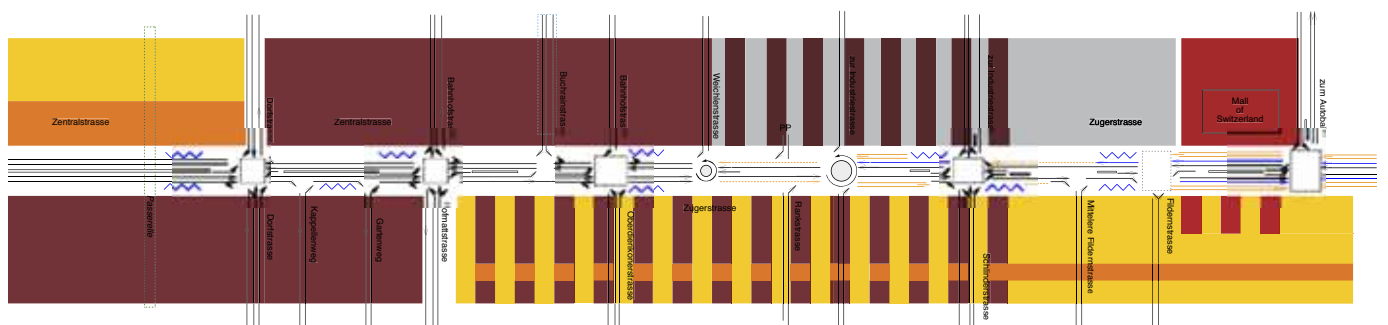


LV-Tauglichkeit erhöhen:

Mehr und einfachere Querungen, ein attraktiveres Strassenbild und die Attraktivität für Fussgänger müssen verbessert werden. Eine Verbesserung der Längsvernetzung für Radfahrer ist anzustreben und auch mittels z.B. Belagsgestaltung zu stärken.

Vorzonen beleben und bespielen:

Die Erdgeschossnutzungen sollen, wenn möglich, die Vorzonen für Aufenthaltsbereiche, Werbung (allerdings nicht grossformatig) und Warenausstellung in Anspruch nehmen.



3.3 Allgemeine Vorgaben Kantonsstrasse

Zentrales Element der Kantonsstrasse ist

- ein durchgehendes, möglichst 3 m breites Trottoir
- mit kontinuierlichen Baumreihen

Das gleichmässige räumliche Gerüst entlang der Kantonsstrasse variiert je nach Art des Bandes.

Die Baumart spiegelt das jeweilige Band wieder. Ist aus Platzgründen eine Platzierung der **Baumreihe** auf dem öffentlichen Grund der Kantonsstrasse nicht möglich, muss die Baumreihe auf Privatgrund realisiert werden.

Wichtige Wege und Strassen, die quer zur Kantonsstrasse verlaufen, sollen ebenso mit Baumreihen ausgestattet werden, um ihre räumliche Sichtbarkeit zu stärken.

Die Mittelinsel mit den sehr hohen Mastleuchten soll entfernt werden. Die neuen Kandelaber werden in einem angemessenen Massstab und mit entsprechender Lichtstärke beidseitig der Strasse auf dem Trottoir platziert.

Die "Grünfinger", die an die Kantonsstrasse andocken, geben den Hangquartieren Präsenz an der Hauptstrassenachse und schaffen Durchlässigkeit.

Pendenzen

Die heutige Kantonsstrasse ist eine stark optimierte Verkehrsinfrastruktur, die nicht einfach nur nach allgemeinen Prinzipien umgebaut werden kann. Die Optimierungsvorschläge müssen stattdessen situationsspezifisch studiert werden.

Neben den im Masterplan beschriebenen Interventionen in den neuralgischen Punkten sind weitere Optimierungen möglich. Diese sollten im Rahmen der jeweiligen Strassenprojekte und im Sinne der Masterplanziele jeweils entwickelt und vertieft geprüft werden.



Abbildung 3.8: Baumsetzung Kantonsstrasse
(Farbgebung entspricht der Bänderlogik)



Abbildung 3.9: Die "Grünfinger" der Kantonsstrasse



Abbildung 3.10:
Kantonsstrasse Abschnitt 1

3.4 Abschnitt K17 / 01: Zentrales Wohnen am Schachenwald

Im dicht bewachsenen, kleinmassstäblichen Gebiet entlang des Rotsees gibt es attraktive Wohnungen in zentraler Lage. Kleingewerbeflächen erlauben es, den eigenen Arbeitsplatz auch hier zu haben.

Flächen mit höherem Besucherverkehr sollen vermieden werden.

Öffentliche Funktionen treten an den Strassenrand (heute z.B. das Kinderhaus), ansonsten liegen die Gebäude dahinter, grossteils im Grünen. Es ergibt sich ein abwechslungsreiches, vom Grün begleitetes Strassenbild.

Das Quartier wird beidseitig durch neue Übergänge vernetzt und für Fussgänger attraktiver gemacht; insbesondere Querungen zum See und zur Badi werden etabliert.

3.4.1 Strassenraum und Typologien

Der Strassenraum bleibt als stark durchgrünter, vorstädtischer Raum erhalten und wird in seiner Identität gestärkt. Die Typologien entsprechen denjenigen des Neuen Dorfs Ebikon.

- Gebäude können nahe an der Grundstücksgrenze stehen, wenn Sie zumindest im EG keine Wohnnutzung haben. Dabei sollte es sich nur um Punkthäuser mit nicht mehr als 20m Strassenfassade handeln. Die 3m Trottoir und die Baumreihe sollen gewährleistet sein
- längere Gebäude sollen von der Strasse deutlich zurückweichen und werden von einem Grünraum von der Strasse abgeschirmt
- im Bereich, in dem das Niveau unter der Strasse liegt, soll dieses entlang der Bebauung aufgefüllt werden, so dass das EG auf Strassenniveau liegt. Der Höhenversprung soll im Gebäudeschnitt gelöst werden. Seitlich der Gebäude soll gleichwohl ein möglichst fließender Geländeübergang realisiert werden

3.4.2 Erschliessung und Parkierung

Die Zufahrten für die erste Reihe und grössere Parkgaragen erfolgen direkt von der Kantonsstrasse (wie bereits heute der Fall).

Bewohner-Parkplätze müssen unterirdisch oder in Garagen untergebracht werden. Besucherparkplätze und bei schwierigen Bedingungen ein kleiner Teil der Bewohner-Parkplätze können oberirdisch seitlich am Gebäude (nur eine Parkreihe) oder vor dem Gebäude, falls zurückgesetzt, angeordnet werden, jedoch auf höchstens 40% der Gebäudefront.

Tiefgarageneinfahrten sollen, wo möglich, in die Gebäude integriert werden.

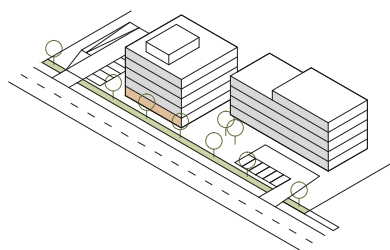
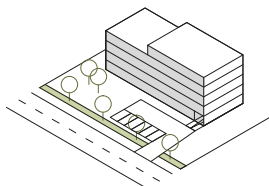
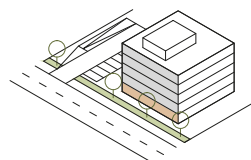
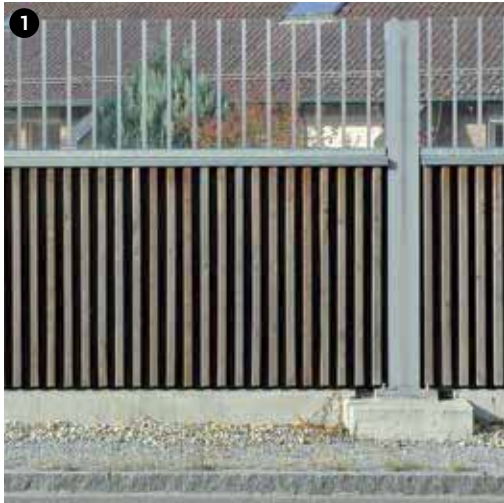


Abbildung 3.11:
Typologien Schachenwald



- Abbildungen 3.12:
1. Holz-Glas- Lärmschutzwand
 2. Strasse mit begleitendem, weitem Grünbereich
 3. Lärmschutzwand bei inventarisierten Objekten
 4. Begrünte Lärmschutzwand
 - 5.+6. Offene Lärmschutz-Typologie (Wohnbebauung Brunnenhof, Zürich; Gigon Guyer Architekten)
 7. Wohnbebauung mit grüner Vorzone (München, prpm)
 8. Lärmschutz-Laubengang, Wohnbebauung, Wien, Arch. Helmut Wimmer



3.4.3 Lärmschutz

Der Lärmschutz ist durch gute Bebauungslösungen mit grosser Offenheit und ausreichende Abstände zur Strasse zu gewährleisten. Von der Strasse sich abwendende Fassaden und "Rückseiten" sind zu vermeiden. Nur so kann über die Zeit ein attraktiver Strassenraum entstehen.

Es sollen Lärmschutzmassnahmen an der Quelle vorgesehen werden; im Rahmen der Umgestaltung der Kantonsstrasse soll geprüft werden, ob ein lärmarmere Strassenbelag eingebaut werden kann.

Auf Lärmschutzwände soll möglichst verzichtet werden; sind sie dennoch notwendig, müssen sie transparent oder in natürlichen Oberflächen ausgeführt werden und langfristig durch bessere Lösungen ersetzt werden.

3.4.4 Freiraum

Das beeinflussbare Freiraumbild entsteht vor allem über den Strassenraum, der auch die privaten Vorzonen mit einschliesst. Entscheidend dafür sind Massnahmen, die die Qualität des Strassenraumes nicht nur als Verkehrsträger transportieren, sondern auch das Gefühl eines öffentlichen Ortes vermitteln.

Baumreihen:

Die Hauptstrassen sollen mit Baumreihen bepflanzt werden, um ihnen die nötige räumliche Kraft und optische Präsenz zu verleihen. Die übrigen Strassen sollten nach Möglichkeit ebenso mit Bäumen bestückt werden. Eine Palette an Baumarten soll pro Band festgelegt werden, um eine konsequente Atmosphäre und ein aussagekräftiges Erscheinungsbild zu erzeugen.

Adresse:

Zukünftige Bebauungen sollen eine adressbildende Wirkung der Strasse erzielen. Ihre Eingänge sollen sich möglichst zur Strassenseite richten.

Vorzonen:

Vorzonen sollen als Eingang mit Adresse oder als fließender Grünraum wirken und nicht als grösserer Parkplatz oder als Abstandsrün. Eine maximale Anzahl an oberirdischen Parkplätzen sollte festgelegt werden. Auch die maximale Anzahl an Parkplätzen in der Vorzone zwischen Gebäude und Strassenraum sollte definiert werden. Oberirdische Parkplätze sollten allgemein nur für Kurzparkierung und Besucher vorgesehen sein.

Abbildung 3.13:
Schema Strassenschnitt / heute

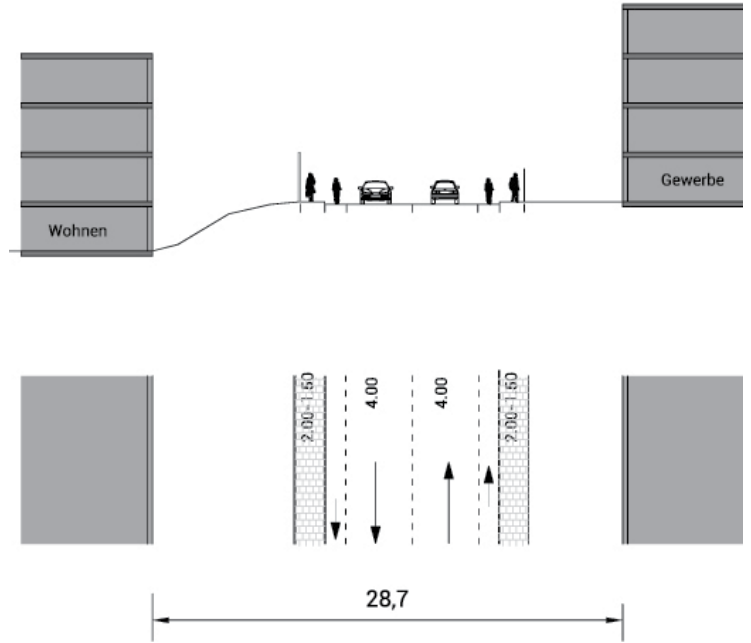
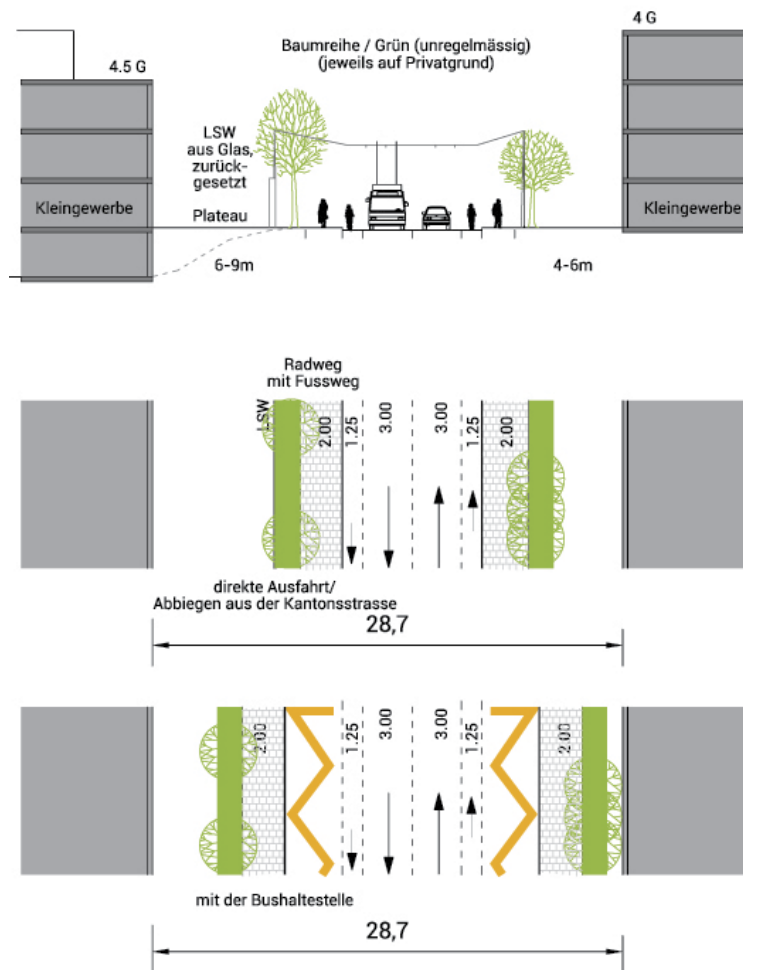


Abbildung 3.14:
Schema Strassenschnitt / Masterplan



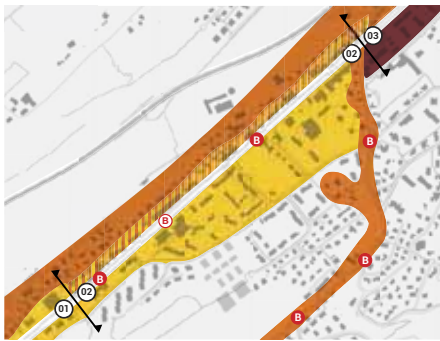


Abbildung 3.15:
Kantonsstrasse Abschnitt 2

3.5 Abschnitt K17 / 02: Schaufenster Ebikon

Die grossflächigen Gewerbebereiche werden durch weniger platzintensive, aber hochwertigere Geschäfte ersetzt. Kleingewerbe wie z.B. Handwerk soll jedoch gehalten und geschützt, wenn möglich gefördert werden. Das Erdgeschoss soll als publikumsorientierter Sockel ausgebildet werden mit Transparenz, betonten Eingängen und einer belebten Vorzone.

Darüber und dahinter befinden sich (lärm-)geschützte Wohnungen.

Das Parkieren wird einheitlich organisiert und grundsätzlich für die Kunden der EG-Nutzungen reserviert, so dass Synergien entstehen und das Erscheinungsbild zur Strasse verbessert wird.

Die Quervernetzung, insbesondere der Zugang zum Rontal, soll verbessert werden.

3.5.1 Strassenraum und Typologien

Dieser Bereich ist heute stark von Gewerbe und zugehörigen Parkplätzen geprägt. Ziel ist hier

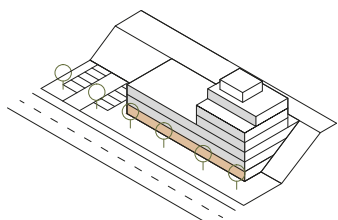
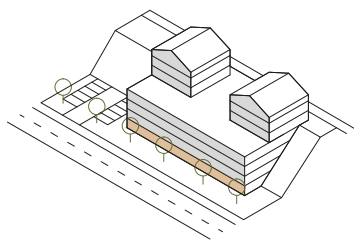
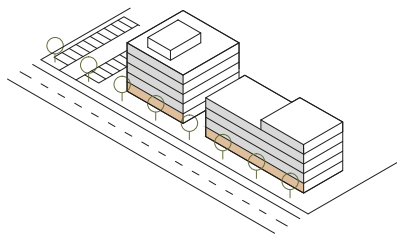
- ein abwechslungsreiches Strassenbild, in dem lange Gebäudefronten vermieden werden. So soll an ein dörfliches Bild angeknüpft und ein starrer Strassenraum vermieden werden
- eine Verringerung der Breite des Strassenraums zugunsten von Trottoir und Strassenbäumen
- eine Reduktion des Verkehrsraums MIV und Stärkung des LV, insbesondere auch auf den Grundstücken

Folgende Massnahmen sind dazu möglich:

- prinzipiell kann bis an die Grenze gebaut werden, wenn ein 3 Meter breites Trottoir samt Baumreihe gewährleistet werden. Die Grenzbebauung soll jedoch nur für max. 50% des Grundstücks gelten

Im Überlagerungsbereich Altes und Neues Dorf kann ein Gewerbebau wie bisher auf 1 Vollgeschoss über das Niveau der Kaspar-Kopp-Strasse gebracht werden; zusätzlich können - zu dieser orientiert - kleinere Punkthäuser darauf gesetzt werden. Diese dürfen zur Kantonsstrasse jedoch nur mit max. 5 Geschossen in Erscheinung treten.

Abbildung 3.16:
Typologien Schaufenster Ebikon





Abbildungen 3.17:

1. Bushaltestelle und Freizeitpark (Schmiedhof, Ebikon)
2. Showroom (Audi Flagship Store)
3. Gestaffelte Gewerbebauten (Münster, Bolles+Wilson)
4. Showroom H (Niigata, Japan)
5. Urbaner Showroom (Knoll, London; Piero Lissoni)
6. Bürogebäude, Vevey; AZC
7. Begrünte Vorzone (Geschäftshaus in Ebikon)
8. Transparentes EG (bene, Wien; Solid Architecture)



3 // VERTIEFUNG KANTONSSTRASSE

3.5.2 Erschliessung und Parkieren

Die Erschliessung der Gewerbenutzungen erfolgt wie bisher direkt von der Kantonsstrasse. Diejenige von Wohnungen kann von der Kantonsstrasse oder rückseitig erfolgen.

Parkieren parallel oder entlang der Strasse sollte in Zukunft stark reduziert, parallele Privatstrassen müssen vermieden werden. Die Parkplätze können wie folgt organisiert werden:

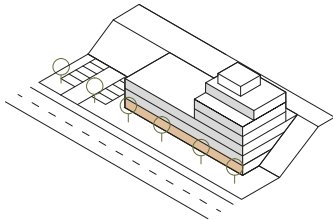


Abbildung 3.18:
Lage Parkplatz

- seitlich der Gebäude sind für jede Entwicklung, die Kundenverkehr erwarten lässt, ein Parkplatz mit einer Fahrspur senkrecht zur Strasse und zwei Parkreihen möglich. Parkplätze auf verschiedenen Grundstücken sollen, wenn möglich, nicht aneinandergrenzend angeordnet werden. Die Zufahrten in die Kantonsstrasse sollen jedoch kombiniert werden, die Normen der VSS sind zu berücksichtigen
- unterirdische Parkgaragen
- Parkplätze im EG oder in den OGs, zur Kantonsstrasse ist jedoch eine Mantelnutzung mit Öffnungsanteil vorzusehen
- sind aus besonderen Umständen dennoch parallele Parkplatz-/ Erschliessungsstrassen notwendig, sollen sie nur auf höchstens der Hälfte der Grundstücksfront und als höherwertig gestaltete Begegnungszone vorgesehen werden

Das Erstellen der Parkplätze kann eventuell mit einem Geschosszuschlag (GP) erreicht werden: +1 Vollgeschoss, falls der Grossteil (z.B. 80%) der Parkplätze unterirdisch erstellt werden oder nur eine geringe Zahl PP (z.B. Obergrenze 10 PP) erstellt werden.

3.5.3 Lärmschutz

Lärmschutzwände sollen in diesem Bereich nicht eingesetzt werden. Der Lärmschutz für Wohnungen auf der Nordseite kann über eine Rückversetzung auf den Gewerbegeschossen erfolgen; auf der Südseite der Kantonsstrasse ist er im Gebäude zu lösen, ohne dass sich das Gebäude gegenüber der Strasse abschottet oder verschliesst.

3.5.4 Freiraum

Auf den Grundstücken soll an der Strasse Platz für eine Baumreihe freigehalten werden, sofern nicht direkt an die Grenze gebaut wird, mindestens jedoch auf 50% der Grundstücksfront.

Dies ist notwendig, da auf dem Strassengrundstück nicht immer genug Platz dafür vorhanden ist.

Abbildung 3.19:
Schema Strassenschnitt / heute

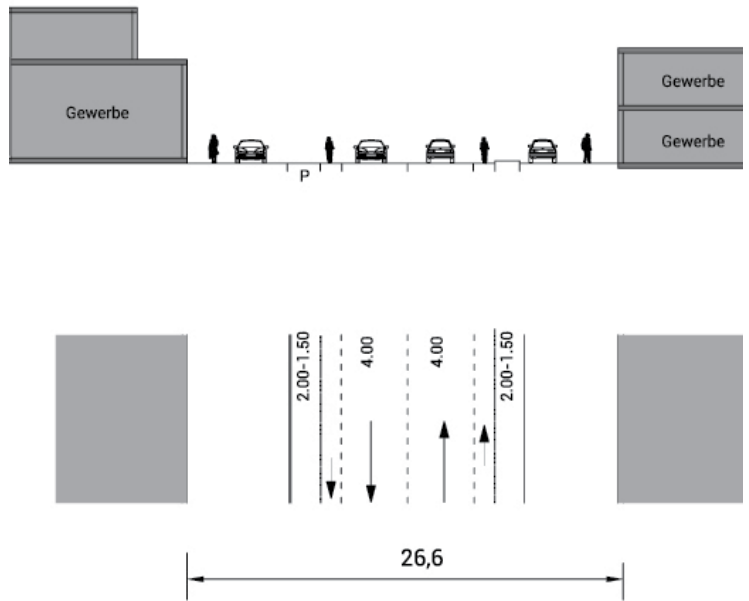
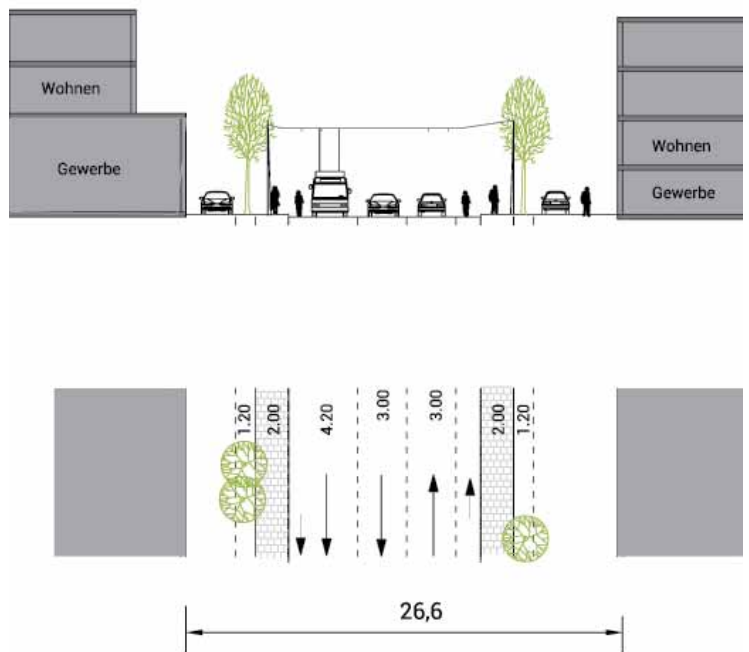


Abbildung 3.20:
Schema Strassenschnitt / Masterplan



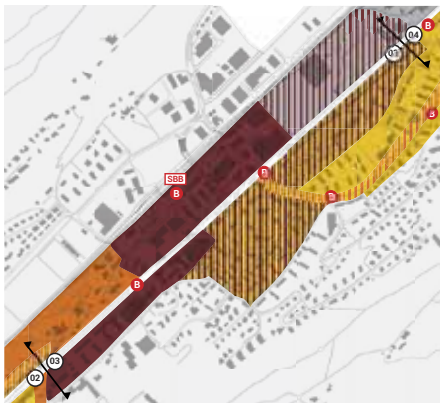
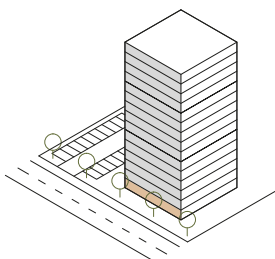
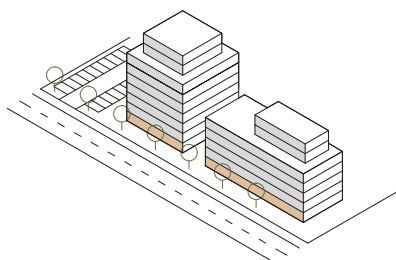
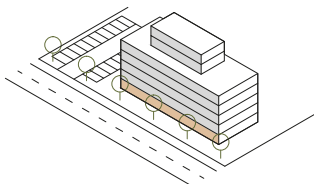
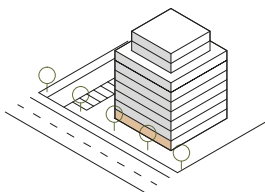


Abbildung 3.21:
Kantonstrasse Abschnitt 3

Abbildung 3.22:
Typologien Stadtboulevard



3.6 Abschnitt K17 / 03: Stadtboulevard

Das Zentrum wird als fussgängerfreundliche, klar erkennbare Zone ausgebildet. Eine besondere räumliche Anordnung der Bäume als Doppelreihe markiert das Zentrum Ebikons durchgehend und schafft Orientierung. Die Bäume gliedern den Raum und verändern die Massstäblichkeit hin zu humanen Bezugsgrössen.

Die Fahrspuren werden soweit möglich verringert oder verschmälert. Die Knoten werden gestalterisch überformt und auf Fussgänger ausgerichtet.

3.6.1 Strassenraum und Typologien

Die Typologien entsprechen denen des Bands Stadt Ebikon.

Transparente, öffentliche Sockelnutzungen aktivieren den Strassenraum. Der Sockel mit einer Mindesthöhe von 4 - 4.5m soll sich gestalterisch abheben. Es soll keine Arkaden geben, insbesondere auf der Nordfassade.

Gebäude stehen an einer durchgehenden Baulinie so an der Strasse, dass eine durchgehende Doppelbaumreihe und ein ausreichend breites Trottoir möglich sind (Ausnahmen für besondere Orte, z.B. Platzsituationen, sind möglich).

- die Eingänge / Strassen zum Zentrum sowie der Tunnel der K65 Richtung Buchrain werden von bis zu 50m hohen Hochhäusern markiert, vgl. Band "Stadt"

3.6.2 Erschliessung und Parkieren

Die Erreichbarkeit für den MIV soll eingeschränkt werden und Parkplätze gebündelt werden. Lediglich Besucherparkplätze können auf der Strasse platziert werden.

- mindestens 50% der Gebäudefront soll von Parkplätzen vollständig freigehalten werden
- seitlich der Gebäude ist für jede Entwicklung, die Kundenverkehr erwarten lässt, ein Parkplatz mit einer Fahrspur senkrecht zur Strasse und zwei Parkspuren möglich. Parkplätze auf verschiedenen Grundstücken sollen, wenn möglich, nicht aneinandergrenzend angeordnet werden
- Tiefgaragen für Bewohner und Arbeitende können mit einem zusätzlichen Vollgeschoss (GP) belohnt werden



Abbildungen 3.23:

1. Breites Trottoir mit Baumdach (San Sebastian)
2. Bespielung von Vorzonen (Blumenladen, Wien)
3. Promenade
4. Boulevard (Passeig des Born, Palma de Mallorca)
5. Moränenpark, Ebikon
6. Boulevard (La Rambla, Palma de Mallorca)
7. Breites Trottoir (Migros Zentralstrasse, Ebikon)



3 // VERTIEFUNG KANTONSSTRASSE

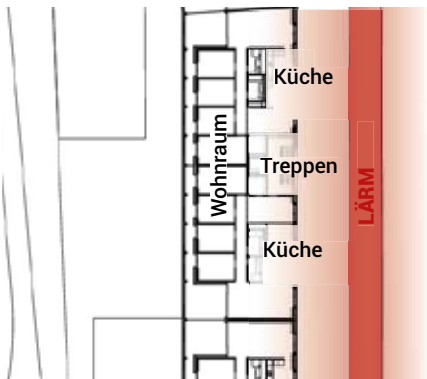


Abbildung 3.24:
Exemplarische Typologie -
Wohnüberbauung Brunnenhof, Zürich; Gigon Guyer
Grundriss und Fassade Lärmseite

3.6.3 Lärmschutz

Der Lärmschutz soll hier durch das Verwenden geeigneter Typologien erreicht werden. Die Bauten sollen sich dabei nicht von der Strasse abwenden, sondern Offenheit zeigen. Nur so kann über die Zeit ein attraktiver Strassenraum entstehen.

Es sollte ein Konzept für die Klangraumgestaltung erarbeitet werden.

3.6.4 Freiraum

Die typische Baumsetzung beidseitig der Kantonsstrasse kennzeichnet den Stadtboulevard als besonderen Ort. Der Moränenpark wird präsentiert. Zu Gunsten seiner Sichtbarkeit befindet sich die Doppelbaumreihe auf der Südostseite der Strasse. Dort, unter diesem prägenden Strassenraum, befindet sich eine flexible und heterogen bespielbare Vorzone der angrenzenden Bauten. Ein 4 Meter breites Trottoir inkl. Baumstreifen begleitet die Hausfassaden, während sich die Velospur in der innenliegenden Fahrspur befindet. Ein Maximum von 10 Kurzzeitparkplätzen ergänzen die Vorzone. Die Anordnung der Parkplätze wechselt sich ab mit der Anordnung von Kiosk, Aussenbestuhlung, Verkaufstafeln und Veloständern.

Der eingedolte Mülibach verläuft unterhalb des Stadtboulevards. Der Bach soll an der Südost-Ecke des Knotens Schösslistrasse/ Kantonsstrasse als Punktelement ("Guckloch") wahrnehmbar gemacht werden. Eine gestaltete Öffnung von ca. 2 Metern Durchmesser soll als spannendes und positives Erlebnis erfahrbar gemacht werden. Neben der Bäckerei, auf der gegenüberliegenden Strassenseite, soll der Bach nochmals als offengelegtes Element hervorgehoben werden. Der Strassenrand des Moränenparks wird unter dem Kapitel 2.4 Band „Altes Dorf Ebikon“ beschrieben. Sowohl aus wirtschaftlichen, als auch aus topographischen Gründen hat es sich als nicht realistisch erwiesen, den Mülibach entlang der Kantonsstrasse oberirdisch als erlebbares Element zu führen.

Abbildung 3.25:
Kantonsstrasse / Boulevard im Zentrum

Legende:

- Mülibach eingedolt
- "Guckloch"



Abbildung 3.26:
 Schema Strassenschnitt
 Schösslistrasse - Dorfstrasse / heute

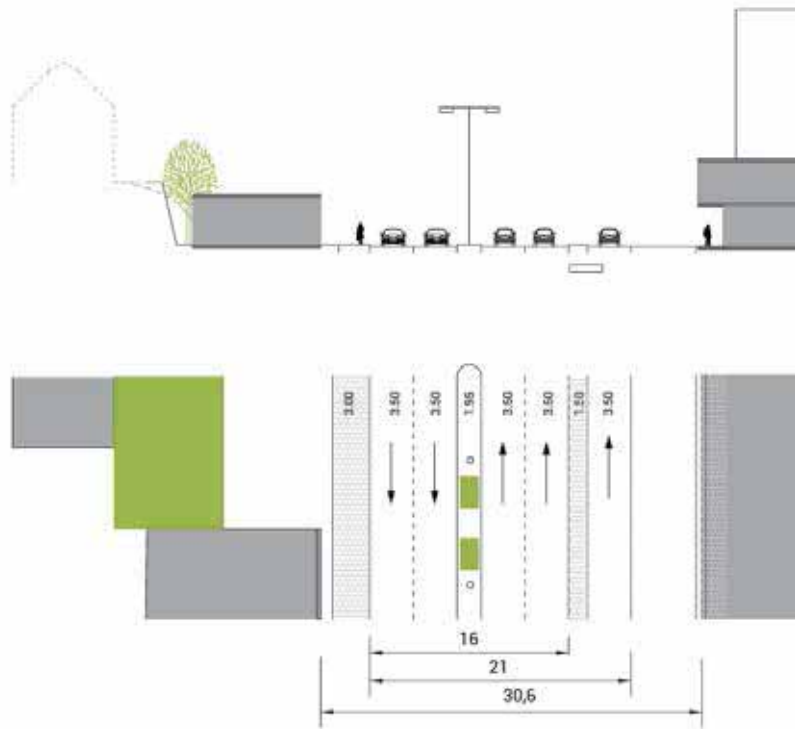
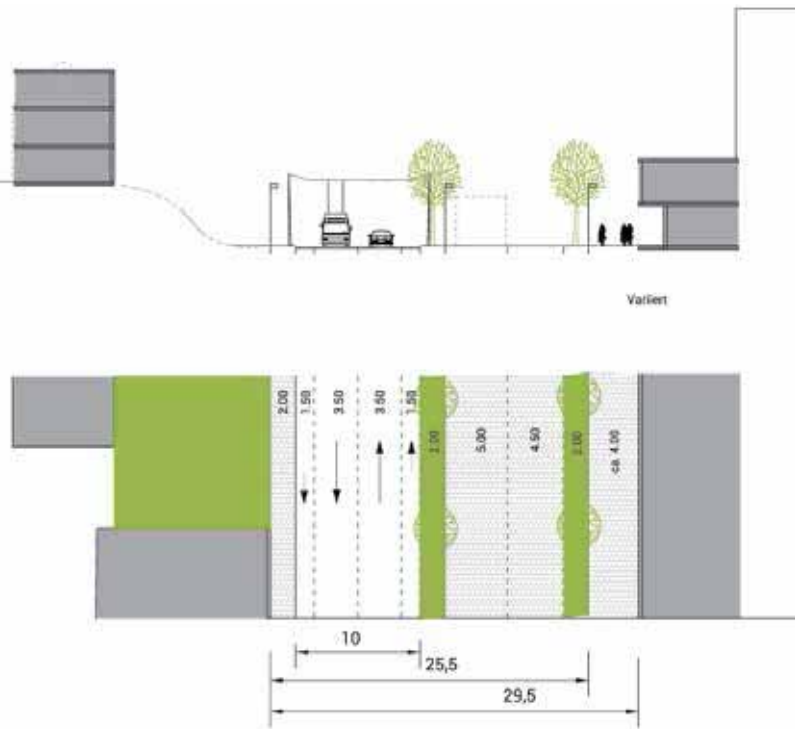


Abbildung 3.27:
 Schema Strassenschnitt
 Schösslistrasse - Dorfstrasse / Masterplan



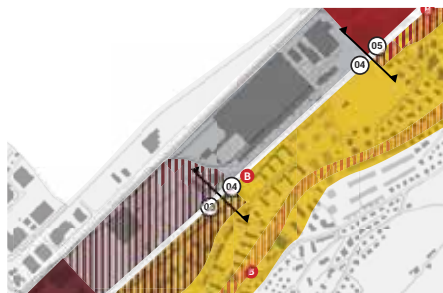


Abbildung 3.28: Kantonsstrasse Abschnitt 4

3.7 Abschnitt K17 / 04: Industriebügel

Das Firmengelände von Schindler erstreckt sich entlang einer Erhebung, über die man nach Ebikon hinunter fährt. Dieser Strassenabschnitt bildet eine klare Lücke im Siedlungsgefüge und markiert den Anfangs-/Schlusspunkt Ebikons.

Beidseitig treten die Bauten klar von der Strasse zurück. Die Wohnbebauung liegt hinter einem Grüngürtel verborgen.

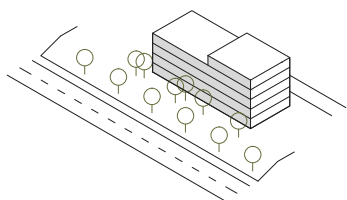


Abbildung 3.29: Typologien

3.7.1 Strassenraum und Typologien

Die Gebäude thronen über der Strasse oder sind deutlich von ihr zurückgesetzt, wie im Fall des Schindler-Gebäudes.

3.7.2 Erschliessung und Parkieren

In diesem Abschnitt wird keines der Grundstücke von der Strasse erschlossen. Es gibt keine Parkplätze an der Strasse.

3.7.3 Lärmschutz

Der Lärmschutz wird über entsprechende Abstände zur Strasse und die Topographie ausreichend gelöst. Lärmschutzwände sind nicht vorzusehen.

3.7.4 Freiraum

Eine starke Durchgrünung entlang der Strasse ist anzustreben. Die Bauten, die sich heute von der Strasse abwenden, werden von der Bepflanzung verdeckt.

Alle neuen Bauten müssen sich mit mindestens einem Eingang und mit grosszügigen Fenstern der Strasse zuwenden. Die Gebäude dürfen sich nicht von der Strasse abwenden.

Die Durchgrünung gilt insbesondere auch für den tiefliegenden Schindler-Parkplatz. Hier sollten punktuell, aber regelmässig Bäume gepflanzt werden, deren Baumkronen im Strassenraum in Erscheinung treten.

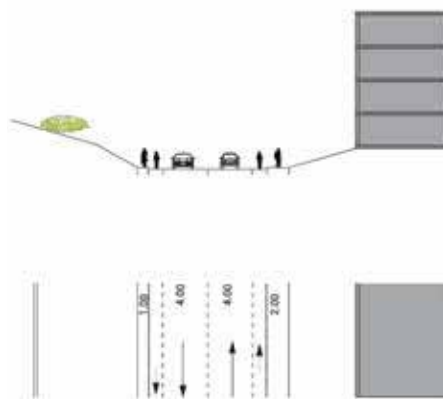


Abbildung 3.30: Querschnitt Heute

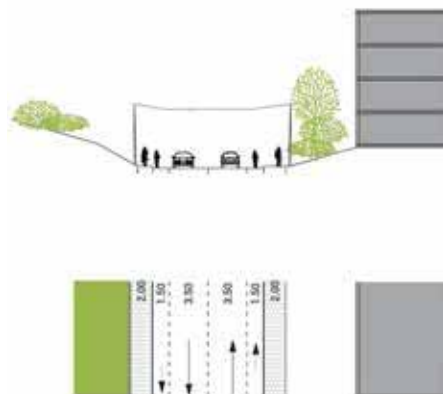


Abbildung 3.31: Querschnitt Masterplan



Abbildungen 3.32:

1. grüner Strassenraum
(Blick von Schindler nach Norden, Ebikon)
2. Strasse vor dem Parkplatz Schindler
3. Besucherzentrum mit öffentl. Platzfläche
4. begrünter Strassenraum (vor Ebi-Life)
5. Luftbild



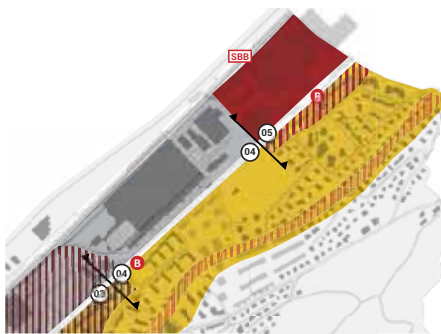


Abbildung 3.33:
Kantonsstrasse Abschnitt 5

3.8 Abschnitt K17 / 05: Mall of Switzerland

Die Mall bildet dank des S-Bahn-Anschlusses ein neues Subzentrum im Rontal. Dieses wird auch an der Kantonsstrasse als urbane Situation, welche in Zukunft darüber springen kann, spürbar.

Eine Fussgänger Verbindung schliesst an die Kantonsstrasse an.

3.8.1 Strassenraum und Typologien

Gegenüber der Mall sollten Bauten möglichst nahe an die Strasse rücken, um den Strassenraum nicht noch stärker auszuweiten.

- Baulinie liegt an der Grundstücksgrenze
- Typologien orientieren sich am Gebiet Mall/Stadt, abhängig von der Nutzung (Sondernutzungen) sind weitere Typologien vorstellbar

Das Erscheinungsbild der Mall zur Kantonsstrasse ist entscheidend. Die Fassaden entlang der Kantonsstrasse müssen im Dialog mit dem Strassenraum stehen und eine positive, belebende Wirkung erzeugen. Sie dürfen sich nicht von der Kantonsstrasse abwenden. Grosse Fenster sollen einen Blick in die innere Nutzung schaffen, sowie den Bezug vom Innenraum zum Strassenraum gewährleisten. Das EG darf maximal 1.5 Meter zum Strassenniveau abgesenkt werden. Die momentane grosse Leerstelle zwischen Hotel und nordöstlicher Seite des Hotels ist für den Standort unausgereift und wirkt unverständlich. Er muss in die Planung mit einbezogen werden und eine klare Sprache sprechen. Auf der Tal- und Gleisseite dürfen die Fassaden nicht als Rückseite in Erscheinung treten. Eine gepflegte Fassade muss die Talebene als Freizeitraum adressieren.

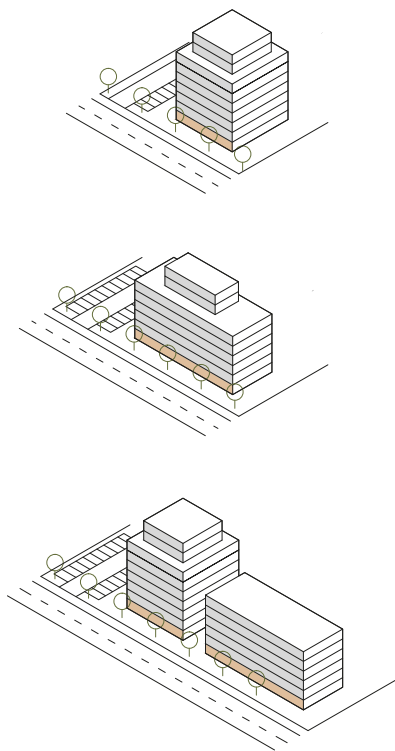


Abbildung 3.34:
Typologien

3.8.2 Erschliessung und Parkieren

Die Mall hat eine direkte Zufahrt von der Kantonsstrasse, über einen zentralen Knoten werden die einzelnen Bereiche und Parkhäuser erschlossen. Gegenüber befinden sich heute Wohnhäuser, die von der Rückseite erschlossen werden. Bei einer zukünftigen Bebauung sollte eine Ausrichtung zur Strasse mit kommerzieller Nutzung erwogen werden. Diese sollte von Erschliessung und Parkplatzangebot der Mall profitieren, so dass keine weiteren Parkplätze notwendig sind und keinesfalls sollten weitere Parkplätze entlang der Strasse entstehen. Die Erschliessung muss über bestehende Knoten erfolgen.

3.8.3 Lärmschutz

Der Lärmschutz soll hier durch das Verwenden geeigneter Typologien erreicht werden. Die Bauten sollen sich dabei nicht von der Strasse abwenden, sondern Offenheit zeigen. Nur so kann über die Zeit ein attraktiver Strassenraum entstehen.

3.8.4 Freiraum

Die Mall steht fast gänzlich auf Ebikonener Boden und soll, trotz seines regionalen Einzugsgebiet, als Teil von Ebikon verstanden werden. Einige wichtige Eigenschaften werden für den Bezug zwischen Ebikon und der Mall prägend sein:

Anschlüsse:

Die Mall muss durch eine klare Orientierung vom LV angenehm erschlossen sein. Ein mindestens 2 Meter breites Trottoir und eine separate Velospur müssen zwischen Ebikon und der Mall beidseitig funktionieren. Sicherheit ist durch gute und ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten. Der Haupteingang an der Kantonsstrasse ist für den LV direkt, grosszügig und gut markiert zu gestalten. Insbesondere von der Bushaltestelle her kommend ist eine klare und einladende Anbindung zu schaffen. Der Zugang von der S-Bahn, wie auch jener vom Flussweg (eventuell Gleisweg) muss in einer einladenden Eingangssituation auf die Parzelle führen. Die Wegführung soll klar für den LV markiert werden.

Aufenthalt:

Die Mall als wichtiger Freizeitmagnet am nördlichen Rand von Ebikon und als Pendant zum See erhält durch ihre Platzierung am nördlichen Rand einen höheren Stellenwert. Durch die Dimension dieses neuen Zentrums gewinnt der private Ort die Bedeutung eines öffentlichen Raumes. Der grosse, zentrale Eingangsplatz spielt im Erscheinungsbild der Mall eine wichtige Rolle, weshalb er hohe gestalterische Qualitäten aufweisen muss – mit und ohne Publikum: entsprechender Belag, Sitzgelegenheiten, angenehme Beleuchtung, Veloständer und ein für den Menschen gut proportionierter Raum sind zwingend. Ein Aufenthalt ohne Konsum muss ermöglicht werden.

Vegetation:

Vegetation, insbesondere grosse Bäume, sind für die Integration der Mall im Kontext von Ebikon sehr wichtig. Die „Ronallee“ muss als Fortsetzung der Baumreihen der Kantonsstrasse betrachtet werden und mit einer kontinuierlichen Reihe entsprechender Bäume bepflanzt werden. Um den Massstab der Grossbauten zu vermitteln, sollen innerhalb der Parzelle Bäume mit einer Mindeshöhe von 7-9 Metern gepflanzt werden.

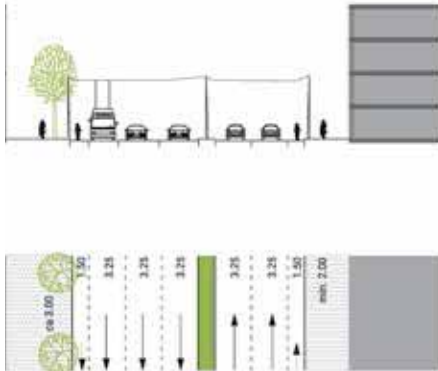


Abbildung 3.35:
Querschnitt Masterplan

Abbildung 3.36:
Visualisierung Mall



4 // VERTIEFUNG ZENTRUM

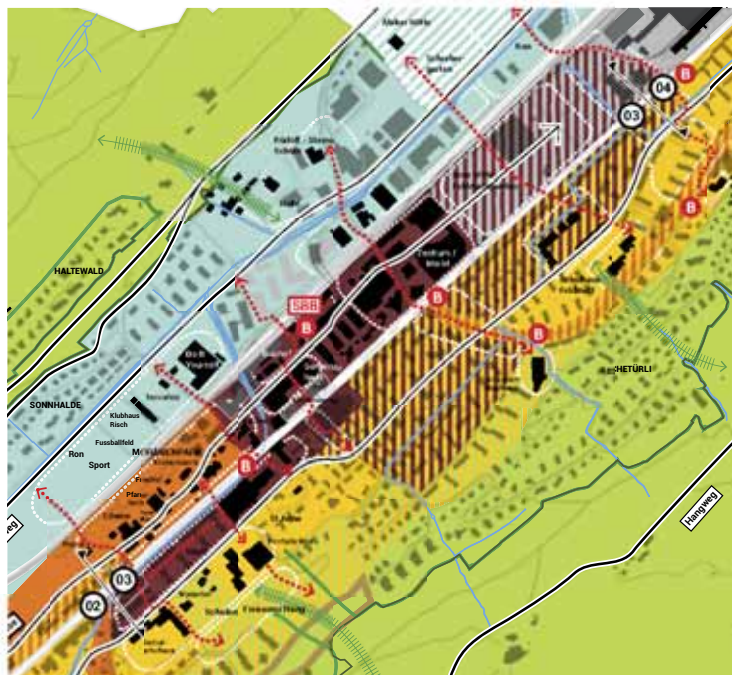


Abbildung 4.1:
Vertiefung Zentrum
Das Zentrum umfasst Teile folgender Bänder:
Ebikon Stadt
Ebikon Altes Dorf



4 VERTIEFUNG ZENTRUM

4.1 Ausgangslage

Der Bahnhofsbereich im Bereich "Stadt", ergänzt den Moränenhügel des Alten Dorfs, nimmt heute und in Zukunft die zentralen Funktionen in Ebikon auf und wird daher vertieft betrachtet.

Heute gibt es kein klar erkennbares Zentrum, Zentrumsfunktionen sind verteilt:

- der Kirchenbezirk als ideelles Zentrum und Hauptidentität, jedoch ohne wirkliche alltägliche Nutzungen
- der Dorfplatz als Gemeinschaftszentrum
- die Migros und die Ladenzeile als kommerzielles Zentrum
- der Bahnhof als ÖV-Hub

Es fehlt an öffentlichen, kommerziellen und gastronomischen Nutzungen. Das Zentrum Ebikon befindet sich jedoch im Wandel - der neue Dorfplatz und der Bushub sind wichtige Massnahmen, die das Zentrum stärken und in Zukunft auch für kommerzielle Nutzungen wieder attraktiver machen, bzw. als Gegenpol zu den Mall of Switzerland. Dieser Trend soll weiter herausgearbeitet und das Zentrum insgesamt gestärkt werden.



Abbildung 4.2: Kirchen- und Bahnhofsbereich mit interner LV-Achse, Modell



Abbildung 4.3: Bahnhofsbereich, Modell

4.2 Leitidee

Das Zentrum lässt sich im Wesentlichen in zwei Bereiche aufteilen:

- der **Kirchenbezirk** wird zum Moränenpark. Dieser Bereich soll durch eine Aufwertung der Freiräume besser nutzbar gemacht werden
- im heutigen **Bahnhofsbereich** - dem Gebiet vom Gemeindehaus bis zur Kirche - sollen öffentliche und kommerzielle Nutzungen im EG gefordert und gefördert werden

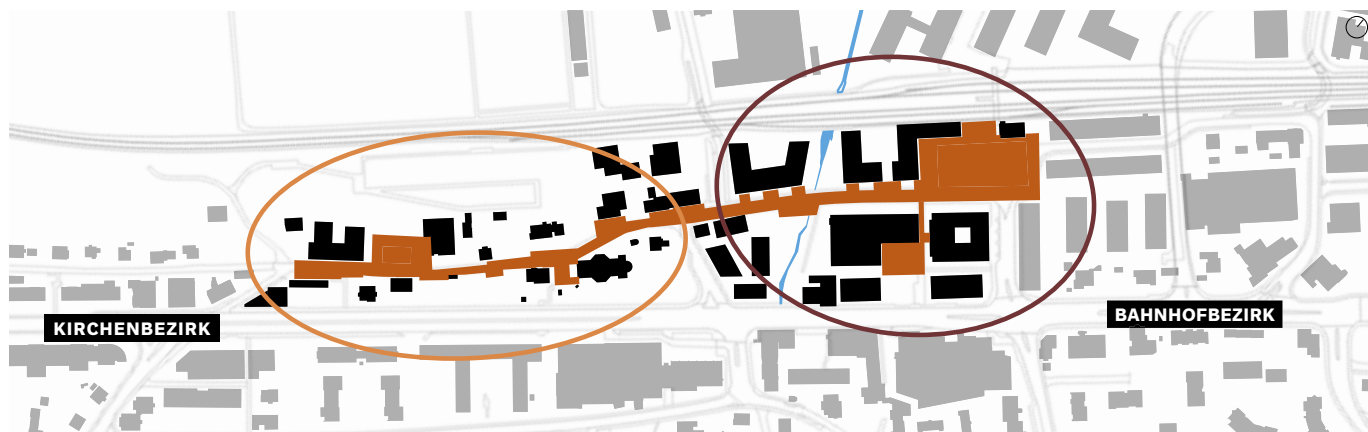
Grundidee des neuen Zentrums ist die Verknüpfung dieser zwei unterschiedlichen Zonen, die zum Alten Dorf und der Stadt gehören, zu einer identitätsstiftenden Mitte.

Die beiden Bereiche werden über ein grosszügiges Belagskonzept, das als Rückgrat für den Langsamverkehr dient, miteinander verbunden. Es stärkt die attraktive Langsamverkehrsachse Dorfstrasse und Riedmattstrasse. Zu beiden Seiten dieses Belagsbandes öffnen sich Nischen, die mit dem gleichen Belag versehen werden. Dabei kann es sich um kleine Platzsituationen, Vorbereiche für Läden oder besondere Orte wie den Gemeindehausplatz handeln.

Der Bahnhofsbereich nimmt heute - und soll dies in Zukunft verstärkt tun - die öffentlichen und kommerziellen Zentrumsfunktionen auf. Diese gliedern sich an das Belagsband an und werden dadurch aktiviert. Der neue Moränenpark im Kirchenbezirk ergänzt dieses Angebot durch attraktive Freiräume und eine starke Identität.

Endpunkte der Achse bilden auf einer Seite der Bahnhofplatz, auf der anderen Seite der Löwenplatz; das Belagsband erhält eine klare Fassung.

Abbildung 4.4: Kirchenbezirk und Bahnhofsbereich





Abbildungen 4.5:

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Kirchenbezirk | 4. Referenz Strassenbelag |
| 2. Park mit Kirschenbäumen | 5. Promenade mit Kirschbäumen |
| 3. Behutsam eingepasster Neubau
(Musikinstrumentenbauschule;
ABP, Mittenwald, D) | 6. Moränenpark heute |
| | 7. Park mit dichter Bepflanzung |





Abbildung 4.6:
Bebauung Moränenpark



Abbildung 4.7:
Parzelle 79

4.3 Bebauung

Die Bebauung im Kirchenbezirk stellt ein besonders wertvolles, aufgelockertes Ensemble dar, das allenfalls sehr behutsam ergänzt werden darf. Für neue Bauten oder Ersatzbauten gilt:

- sie müssen sich in Bezug auf Baumasse, Baumassenverteilung und Ausrichtung an historischen Vorgängerbauten (falls vorhanden) orientieren (z.B. Löwen)
 - sie sollen sich an der Lage, Ausrichtung und Erschliessungslogik bestehender Bauten orientieren
 - sie müssen sich architektonisch einfügen (Materialien, Tektonik, Farbgebung, Dachform) und hochwertig gestaltet sein
 - sie müssen sich harmonisch ins Gesamtensemble einfügen; die Lücken und Blickbeziehungen vom Moränenhügel zum Tal und zur Kantonsstrasse und umgekehrt sollen im Wesentlichen gewahrt bleiben
-
- im Moränenhang sind nur Bauten erlaubt, die sich am Typ der Parzelle 79 orientieren - sie müssen im Hang sitzen und beidseitig von Dorf- und Kantonsstrasse erschlossen werden; ausserdem darf ein Neubau hier allenfalls unwesentlich länger sein als das Gebäude auf Parzelle 79. Das Gebäude auf Parzelle 78 (Zentralstrasse 3) erfüllt diese Anforderungen nicht und sollte ersetzt werden

Im Dorfzentrum - Teil der Stadt Ebikon - orientiert sich die Bebauung an Geviert-Strukturen; soweit möglich sollen die Gevierte umlaufend besetzt werden, so dass ein Innenhof entsteht.

Zusätzlich sind entlang der Riedmattstrasse und an der Kantonsstrasse Rücksprünge möglich, um Platzsituationen und besondere Vorbereiche für öffentlich zugängliche Nutzungen vorzusehen.

4.4 Freiraum



Abbildung 4.8:
Moränenpark



Abbildung 4.9:
Dorfplatz



Abbildung 4.10:
Busbahnhof



Abbildung 4.11:
Gemeindehausplatz

Prägender Freiraum Moränenpark

Der Moränenhügel schafft nicht nur ein starkes und positiv überraschendes Bild, er erlaubt die Wahrnehmung der historischen Landschaftselemente und der darauf liegenden Bauten. Die Topographie des Hanges soll wieder hergestellt und die heutige Wiese mit Obstbäume ergänzt werden. Durch eine landschaftliche Verdichtung soll er zu einem nutzbaren Moränenpark mit Aufenthaltsqualitäten transformiert werden. Von der bestehenden Vegetation soll nur die charakterstärkste erhalten bleiben.

Der heutige Garten mit Sitzbereich an der Ecke Dorfstrasse / Kantonsstrasse strahlt eine grosse Präsenz aus. Dieser Bereich soll in Zukunft erhalten bleiben. Eine ortsspezifische Gestaltung, die die Moräne, die Kirche und das Alte Dorf zum Ausdruck bringen, soll diesen Sonderort stärken.

Prägender Freiraum Dorfplatz

Heute dient eine grosse, gut besonnte, leere Fläche östlich des Restaurant Löwen als Fest- und Parkplatz. In Zukunft soll der historische Kern (Moränenpark) eine prägende Mitte erhalten, auf der weiterhin Gemeindeaktivitäten stattfinden können. Ein Teil der Parkplätze entlang des Löwen soll mit einem Spezialbelag zum Platz ausgestaltet werden. Mit wenigen Bäumen, Sitzbänken, Beleuchtung und gegebenenfalls weiteren Freiraumelementen soll ein beispielbarer Ort entstehen. Ein grosser Anteil der Parkplätze bleibt bestehen.

Prägender Freiraum Pergola

Die heutige Pergola ist ein Freiraum von hoher Qualität. Die Pflanzen, Aussicht und die räumliche Dichte verleihen dem Ort eine starke und einzigartige Atmosphäre, weshalb er unbedingt zu erhalten ist. Die nah liegenden Bauten haben eine grosse Wirkung auf die Attraktivität dieses Ortes.

Bahnhof/Busbahnhofplatz:

Der Bahnhof muss ein identitätsstiftender Ort mit hohen Qualitäten sein. Voraussetzungen hierfür sind gute Blickbeziehungen, Bäume, Sitzbänke, Kiosk und allenfalls Zusatzelemente, wie ein Trinkbrunnen, eine Pergola und Kurzzeitparkplätze. All diese Elemente zusammen geben dem Ort ein prägendes, positives Bild. Gastronomie, bzw. Restaurants würden für die Belebung des Bahnhofareals einen wertvollen Beitrag leisten. Für die Aussenraumbestuhlung ist genügend Platz einzuplanen. Ebenfalls zu den Grundelementen einer erfolgreichen Belebung des Areals gehören ausreichend sonnige Bereiche und angenehme Aussichten.

Gemeindehausplatz

Der Gemeindehausplatz muss seinem Namen gerecht werden. Sein Charakter ist adressbildend und repräsentativ. Der Freiraum zwischen dem Gemeindehaus und der Bibliothek ist ein wichtiger Baustein. Von der Kantonsstrasse aus präsentiert sich der Platz als Visitenkarte der Gemeinde. Da das Gemeindehaus selbst in der zweiten Reihe steht, bietet der Platz die Chance, die städtebauliche Funktion der öffentlichen Einrichtung wahrzunehmen.

Prägender Freiraum Friedhof

Der Friedhof bleibt in seiner heutigen Form erhalten.

4 // VERTIEFUNG ZENTRUM

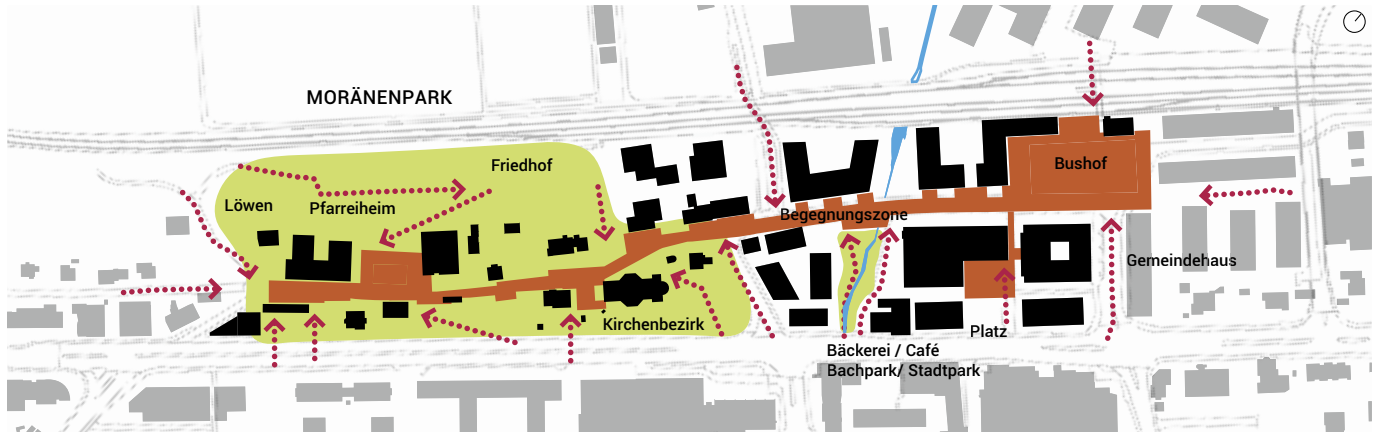


Abbildung 4.12:
Rückgrat und Andockungen



Abbildung 4.13:
Vegetation als verbindendes Element



Abbildung 4.14:
Vertiefung Zentrum, Situationsplan

4.5 Verkehr

Die Kantonsstrasse soll zur urbanen Strasse umgebaut werden. Die Modellrechnungen zeigen, dass die konsequente Bündelung der Nachfrage (die sehr lokal geprägt ist) auf einer einzelnen Achse zu relativ hohen Spitzenbelastungen führt. Darüber hinaus führt die baumartige Entwicklung des Strassennetzes, womit bei fast jedem Knoten alle Fahrbeziehungen gewährleistet werden müssen, schnell zur Gestaltung von sehr platzaufwändigen Knoten.

Hauptziel der Planung ist ein neues Optimum zwischen den verschiedenen Nutzungen und Benutzern der Strasse (MIV, ÖV, Fussgänger, Velofahrer, Durchfahrt, Queren, usw.) zu finden. Darüber hinaus soll der Strassenquerschnitt mit folgenden Elementen systematisch ergänzt werden:

- Durchgehende Trottoirs (mind. 2m, bei öffentlicher Erdgeschossnutzung 3m)
- Velospuren (min 1.50m breit)
- Schutzinsel bei Fussgängerquerungen über mehr als 2 Spuren (mind. 2 m breit)

Optimierungspotential

Spielraum besteht bei:

- Reduktion der Anzahl Fahrspuren
- Reduktion der Fahrbahnbreite (Minimum 3.50m bzw. 3.25m bei mehreren parallel laufenden Spuren)
- Reduktion der Abbiegespuren durch Anpassung des Verkehrsregimes / lokale Einbeziehung der zweiten Reihe
- Rationalisierung der Knotengestaltung
- Optimierung der Anordnung der Bushaltestellen (Abstimmung mit Querverbindungen und Erdgeschossnutzungen, Verbesserung der Zugänglichkeit und der Erkennbarkeit)

Die Kapazität urbaner Strassen ist von den Knoten bestimmt. Die heutige Infrastruktur ist mit Rücksicht auf die Nachfrage (Prognose ASP 2030) nicht überdimensioniert und eine allgemeine Reduktion des Strassenquerschnittes ist grundsätzlich nicht möglich. Das Optimierungspotential soll hingegen situationsspezifisch analysiert werden.

4.5.1 Abschnitt Schlösslistrasse-Dorfstrasse

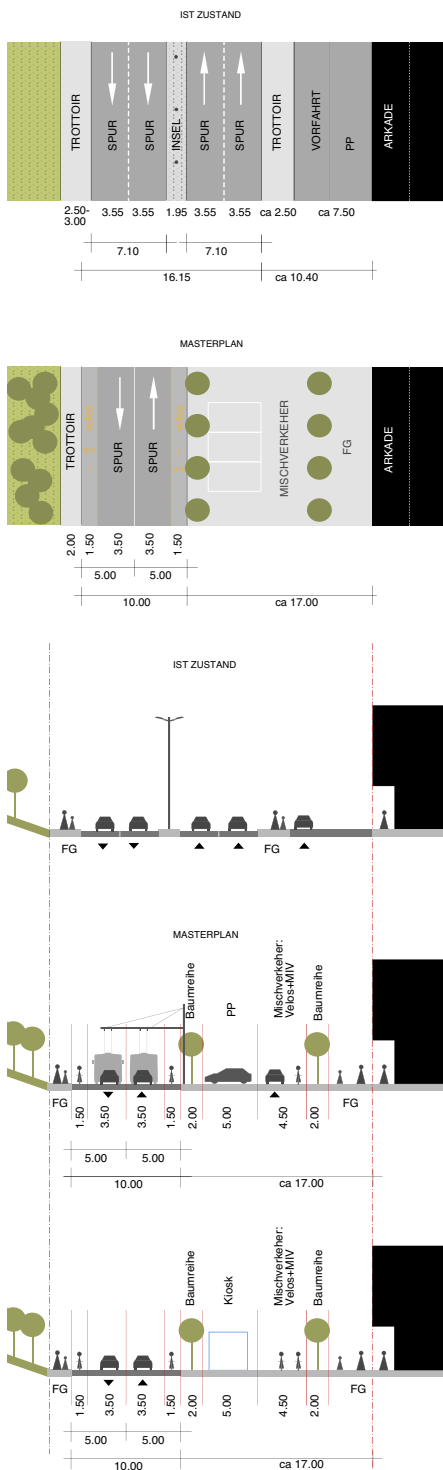


Abbildung 4.15: „Stadtboulevard“ Querschnitte

Der Abschnitt zwischen den Knoten Schlösslistrasse und Dorfstrasse ist relativ lang (etwas mehr als 400 m), wobei die Mehrspurigkeit grundsätzlich nur bei den Knoten notwendig ist. Das Konzept sieht die Reduktion des Strassenquerschnittes auf zwei Spuren (eine pro Richtung) mit der Erhaltung der heutigen Anzahl an Fahrspuren im Bereich der Knoten vor. Funktional betrachtet, entspricht das neue Layout im Bereich der Bushaltestellen weiterhin der heutigen Situation. Im mittleren Bereich werden die zwei verbleibenden Fahrspuren nach Osten verschoben (auf die heutigen Fahrspuren in Richtung Luzern) und ein grosszügiger multifunktionaler Vorbereich vor den Gebäuden geschaffen, der teilweise mit Tempo 20 (Begegnungszone) befahrbar wird. Der Vorbereich wird eine optimale Schnittstelle zwischen Kantonsstrasse und Gebäude definieren, die gute Bedingungen nicht nur den Automobilisten sondern auch den Fussgängern und Velofahrern anbieten und bessere Synergien zwischen Strasse und Gebäude auslösen soll. Zwei Baumreihen werden den Raum gliedern und die unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsarten definieren.

Die Reduktion der Fahrspuren setzt voraus, dass auf der westlichen Seite keine wesentlichen Nutzungen an die Kantonsstrasse angeschlossen werden. Die Massnahmen auf dem freiwerdenden Strassenraum sollen so ausgestaltet werden, dass auf veränderte verkehrliche Bedürfnisse, insbesondere nach allfälligen Busspuren, reagiert werden kann. Sie sind im Rahmen von Kantonsstrassenprojekten (Sanierungen) detailliert zu untersuchen.

Der Knoten Schlösslistrasse kann nicht radikal umgestaltet werden. Die vorgesehenen Optimierungen sehen die Orthogonalisierung der Winkel zwischen den Strassen, die Optimierung der Fussgängerübergänge und die Rationalisierung der Fahrbereiche vor.

Der Umwandlung der Knoten zum Kreisell würde den Vorteil einer verbesserten Zugänglichkeit des neuen Vorbereiches für den MIV bringen (U-Turn). Diese Lösung würde aber nicht nur die notwendige Leistungsfähigkeit nicht leisten können (AKP Studie 2013), sondern würde sich auch aus folgendem Grunde nicht empfehlen:

- suboptimale Lösung für Fussgänger (Querungen ohne LSA) und Velofahrer
- bedingte Möglichkeit aktiver Bewirtschaftung der Ströme (z.B. ÖV-Priorisierung)
- grösserer Platzbedarf und schwierigere städtebauliche Integration

Der Knoten Sonnenplatz (Dorfstrasse) hat heute zwei separate Spuren für den geradeaus und den rechtsfahrenden Verkehr aus Richtung Westen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen sind aber sehr klein (7 Fz/St. geradeaus, 103 Fz/St. nach rechts) und der Knoten kann deshalb mit einer Spur weniger sowie kleinen Anpassungen der Strassenränder und der Fussgängerinsel rationalisiert werden. Die mittelfristige Verbesserung des Fussgängerübergangs mit einer neuen Fussgängerinsel (Zentralstrasse Süd) kann in Zusammenhang mit der Spurreduktion auf der Zentralstrasse untersucht werden.

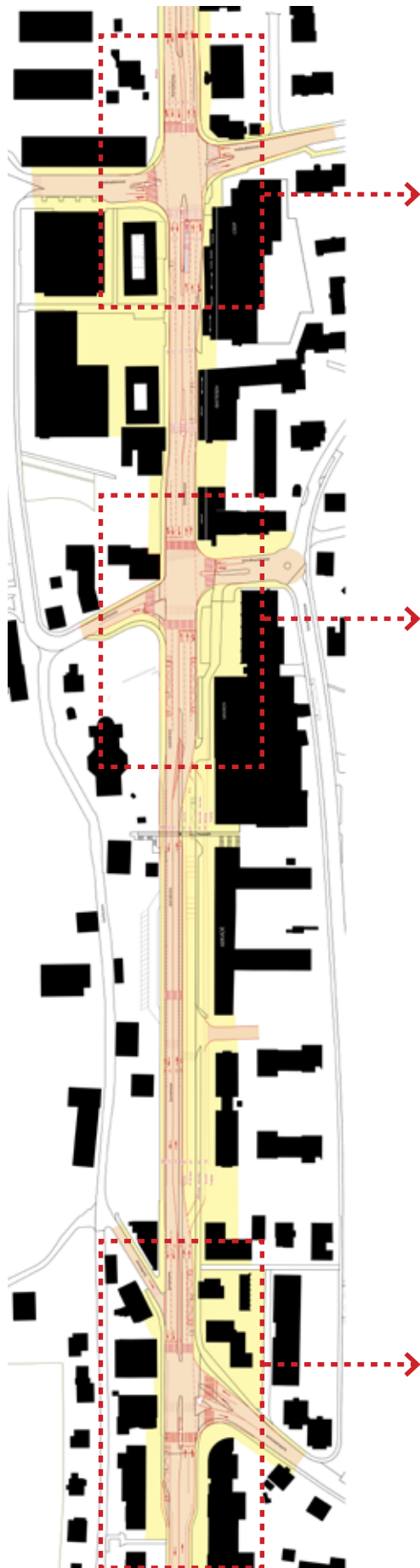


Abbildung 4.16:
Knoten Hofmattstrasse / mittelfristig

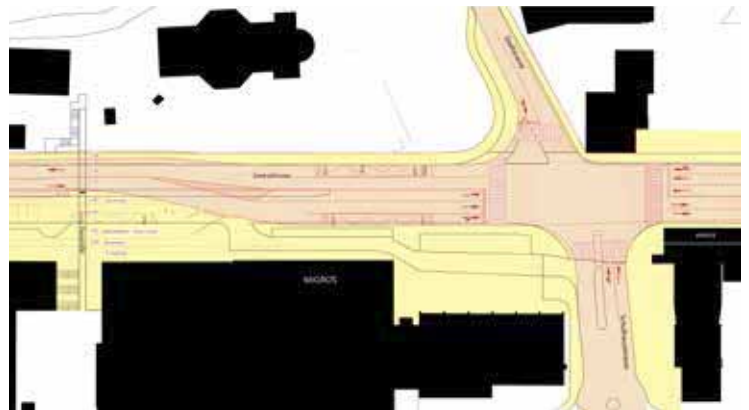


Abbildung 4.17:
Knoten Dorfstrasse / mittelfristig

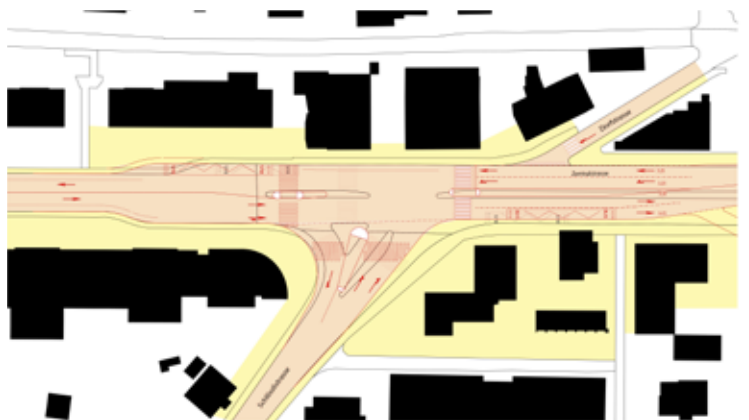


Abbildung 4.18: (oben)
Knoten Schösslistrasse / mittelfristig

Abbildung 4.19: (links)
Kantonsstrasse Vertiefung Ebikon Stadt

4.5.2 Abschnitt Dorfstrasse-Hofmattstrasse

Mittelfristig

Strassenbreite

Der Abstand zwischen diesen zwei Knoten beträgt lediglich 200 m. Eine lokale Reduktion der Fahrspuren ist deshalb wenig sinnvoll. Die Ergänzung des Strassenquerschnittes mit den in der übergeordneten Planung vorgesehenen Velostreifen ist mit den heutigen Gebäuden mittelfristig platzbedingt nicht möglich.

Knoten

Bei den Knoten sind heute auf der Kantonsstrasse 5 Spuren (3+2) vorhanden. Am Knoten Dorfstrasse ist keine Fussgängerinsel vorhanden. Die Abbiegerströme (ASP) sind an beiden Knoten allgemein nicht stark (zwischen 10 und 150 Fz/St.), eine Spurreduktion ist wegen dem starken durchgehenden Strom allerdings ohne eine Umorganisation der Fahrbeziehungen nicht möglich. Diesbezüglich werden überschlagmässig drei mögliche Optimierungsvarianten skizziert:

- Mit der **Variante "Entflechtung"** werden die Zufahrtsströme in die Bahnhofstrasse aus Süden (Luzern) auf die zwei Knoten Dorfstrasse und Bahnhofstrasse verteilt. Der MIV wird auf die Dorfstrasse konzentriert und die Bahnhofstrasse wird für den ÖV reserviert. Durch diese Optimierung wird zwar kein Platz gewonnen, die Bewirtschaftung des Linksabbiegers für den ÖV wird auch mit Rücksicht auf die vorgesehenen Doppelgelenker aber wesentlich entspannt. Diese Variante soll weiterverfolgt werden.
- Mit der **Variante "Loop Bahnhofstrasse"** wird die Möglichkeit untersucht, den Knoten Dorfstrasse (Richtung Luzern) um den Linksabbieger zu entlasten. Die Konzentration des abbiegenden Verkehrs am Knoten Hofmattstrasse würde sehr wahrscheinlich zu kritischen Konflikten zwischen ÖV und MIV führen. Diese Variante ist nicht weiterzuverfolgen.
- Mit der **Variante "Loop Hofmattstrasse"** wird die Möglichkeit untersucht, den Knoten Dorfstrasse (Richtung Zug) durch die Umorganisation des teils lokalen Verkehrs auf die Hofmattstrasse um den Linksabbieger zu entlasten. Die genaue Führung in der „2. Reihe“ des umorganisierten Verkehrs sowie die allfälligen ausgelösten Konflikte sollen weiter untersucht werden. Diese Variante soll weiterverfolgt werden.

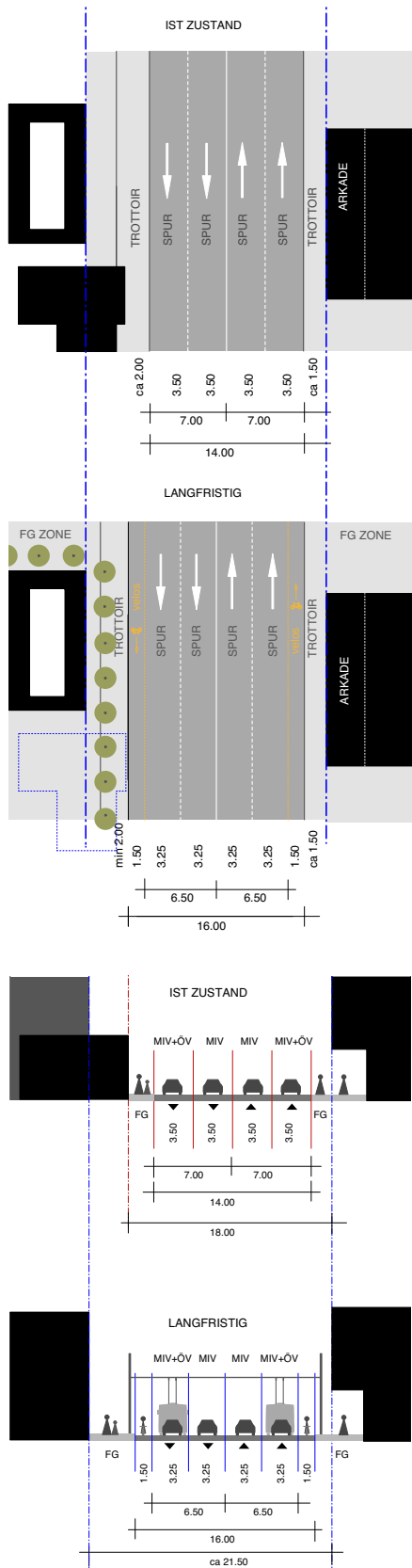
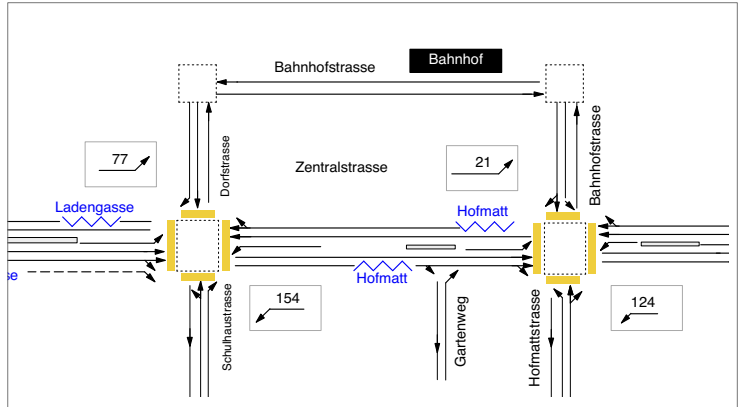


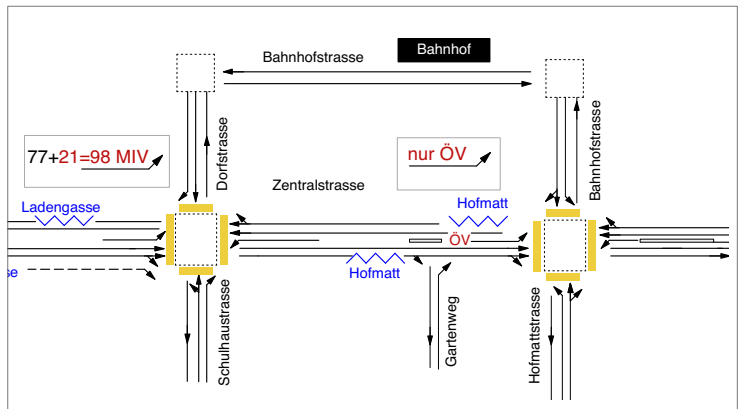
Abbildung 4.20: Gestaltungsprinzip Querschnitte

Abbildung 4.21:
Varianten Knoten Zentralstrasse

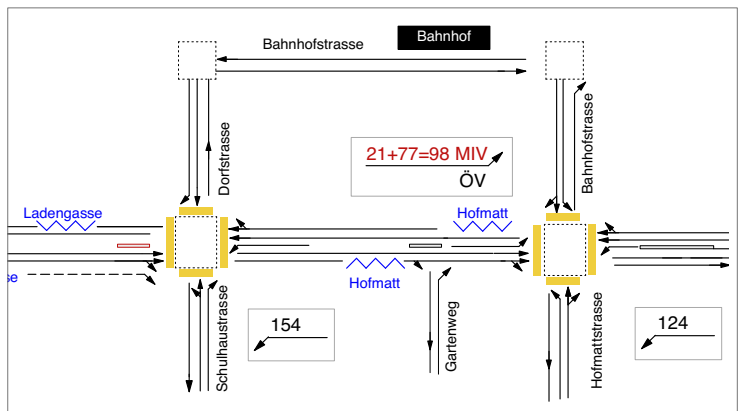
IST-Zustand



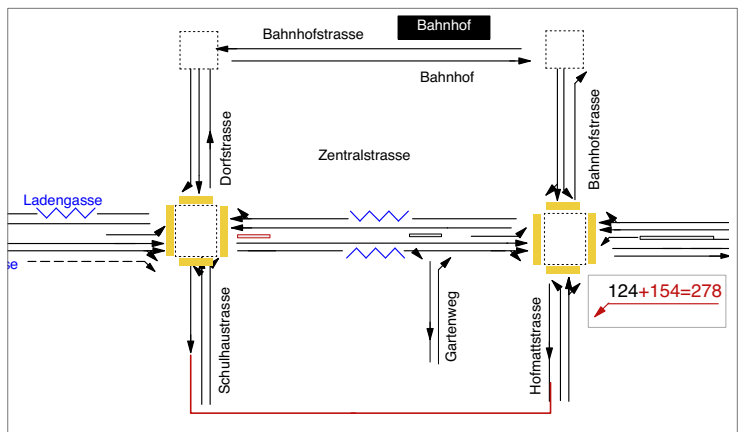
Variante "Entflechtung"



Variante "Loop Bahnhofstrasse"



Variante "Loop Hofmattstrasse"



ÖV - Haltestelle Hofmatt

Mit der Realisierung des Bushofs am Bahnhof Ebikon wird ein wichtiger ÖV-Knoten realisiert. Die Distanz zwischen dem neuen Terminal und der Haltestelle Hofmatt wird lediglich 100 m betragen, wobei mit der Aufhebung bzw. dem Ersatz der bestehenden Haltestelle mit dem neuen Busterminal ein Teil des Siedlungsgebietes östlich der Kantonsstrasse nicht mehr optimal (unter der Berücksichtigung von einem 300m-Radius Einzugsgebiet) mit dem ÖV erschlossen wird. Darüber hinaus ist die geometrische Integration einer Haltestelle für Doppelgelenker (ca. 30 m lang) in der heutigen Position und in Kombination mit der Linksabbiegerspur zum Bushub sehr aufwändig.

Aus diesem Grund soll die künftige Bedeutung der heutigen Haltestelle Hofmatt in Frage gestellt werden und in Bezug auf Platzbedarf, Anfahrbarkeit, Einzugsgebiet und Zeitverlust für durchfahrende Fahrzeuge vertieft ausgewertet werden.

Langfristige Entwicklung

Langfristig ist es vorgesehen, den Strassenabschnitt mit Velostreifen (1.50 m) zu ergänzen. In der dargestellten Studie wird die neue Baulinie skizziert, die im Bereich Knoten Dorfstrasse in zwei Untervarianten ausformuliert ist:

Basisvariante (Knoten Dorfstrasse 4 Spuren):

- Durchgehende Velostreifen
- Ergänzung der Fussgängerquerung Zentralstrasse Nord und Süd (Knoten Dorfstrasse) mit einer Schutzinsel
- Aufhebung der Linksabbieger von Norden in die Schulhausstrasse (Knoten Dorfstrasse / mit Implementierung des Loops Hofmattstrasse).

Breitvariante (Knoten Dorfstrasse 5 Spuren/wie heute):

- Durchgehende Velostreifen
- Ergänzung der Fussgängerquerung Zentralstrasse Nord und Süd (Knoten Dorfstrasse) mit einer Schutzinsel

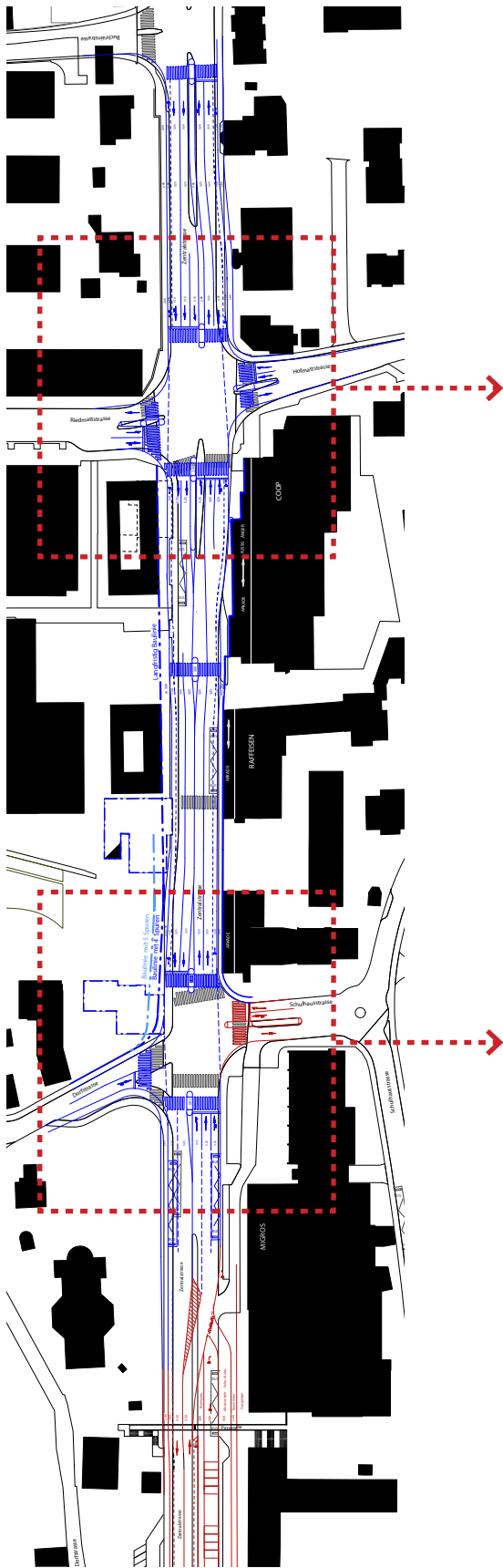


Abbildung 4.24:
Gestaltungsprinzip / langfristig

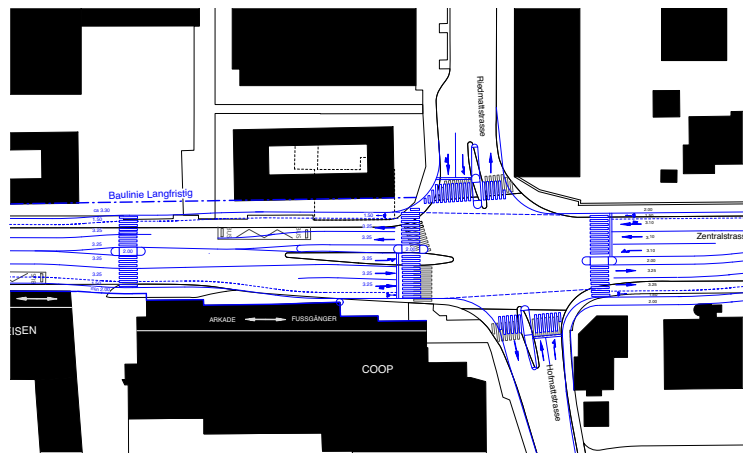


Abbildung 4.22:
Knoten Hofmattstrasse / langfristig

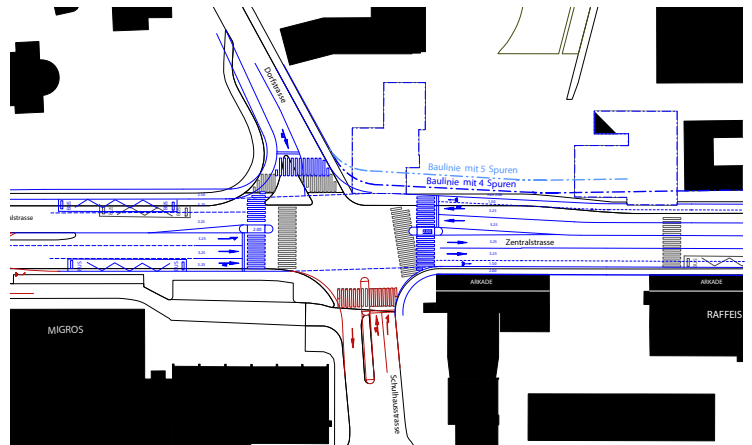
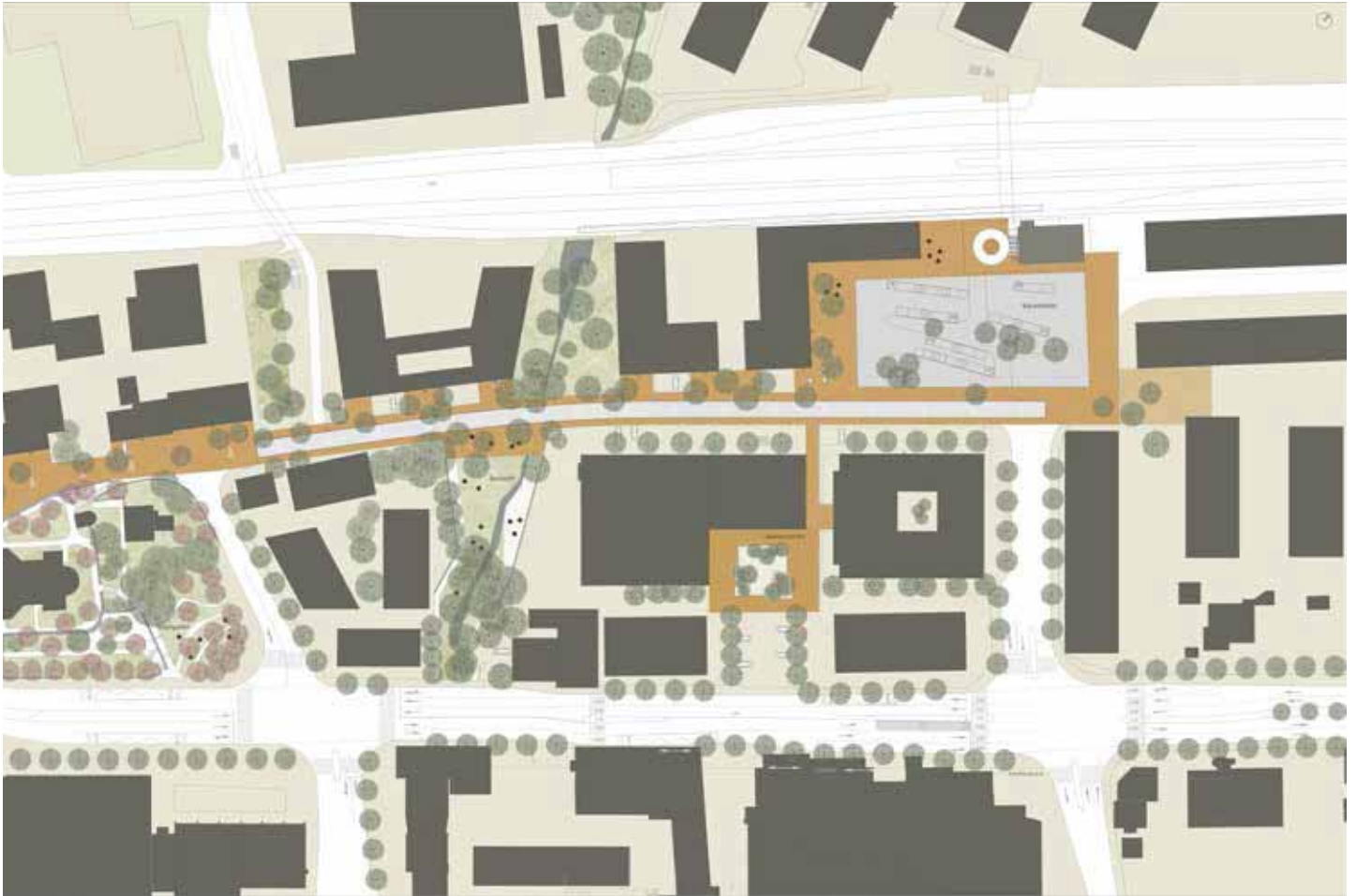


Abbildung 4.23:
Knoten Dorfstrasse / langfristig

4 // VERTIEFUNG ZENTRUM



Abbildung 4.25:
Vertiefung Ebikon Stadt - Situationsplan



4.6 Einzelsituationen

4.6.1 Löwen (Parzelle 96)

Das Grundstück Löwen bildet den Abschluss des Moränenparks und hat eine besondere Bedeutung im Stadtbild. Bei einer Neubebauung sollen daher folgende Bedingungen eingehalten werden:

- der Chilbi-Platz und die östliche Ecke sollen mit einer öffentlich zugänglichen Nutzung bespielt werden können (z.B. Gastronomie), das hierhin ausgerichtete EG mindestens 4m Geschosshöhe haben
- die Gebäudehöhe zum Chilbiplatz soll maximal 3 Geschosse (Fassadenhöhe 11m) betragen, damit der Massstab des Kirchenbezirks gewahrt wird und der Platz nicht zu stark verschattet wird
- die Längsseite Richtung Kantonsstrasse soll so unterteilt werden, dass am Chilbiplatz ein nach Südosten orientierter Kopfbau entsteht, analog der heutigen Situation. Dieser ist von der Kantonsstrasse gut sichtbar
- das Dachgeschoss muss eine Mindestneigung von 45° bei einem Kniestock von 1.50m aufweisen. Wird das vierte Geschoss in die Dachgestaltung miteinbezogen, kann die Gesamtneigung geringer sein (vgl. Variante 2 links)
- die Fassade zur Strasse und zum Platz ist eine regelmässige Lochfassade
- die Materialsprache des Neubaus fügt sich harmonisch in den Kirchenbezirk ein (weisser Putz, Holz usw.) oder geht auf das Farbschema des Löwen-Vorgängerbaus ein

Unter diesen Voraussetzungen kann ein zusätzliches Geschoss (somit 4 Vollgeschosse) gewährt werden.

Ein Beispiel für eine gelungene Integration eines Gebäudes in einen alten Dorfkern ist die Musikinstrumentenbauschule in Mittenwald (Deutschland), welches die Dachstrukturen aufnimmt und sich in Material- und Farbgestaltung harmonisch einfügt.

Abbildung 4.28: Referenz Musikinstrumentenbauschule; ABP; Mittenwald (Deutschland)



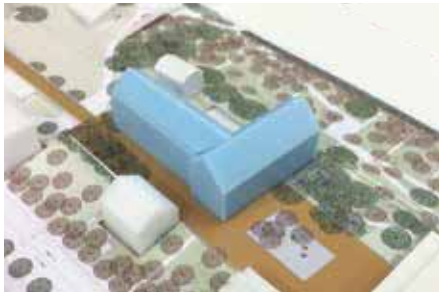
Abbildung 4.26:
Löwen / nordöstlicher Kopfbau

Abbildung 4.27:
Mögliche volumetrische Varianten für den Löwen:

1. Bestand
2. Neubau mit Volumetrik Bestand
3. Gliederung analog Kaspar-Kopp-Strasse
4. Längsbaukörper mit Satteldach
5. Längsbaukörper mit zweigeschossigem Dach und geringerer Neigung



4.



5.

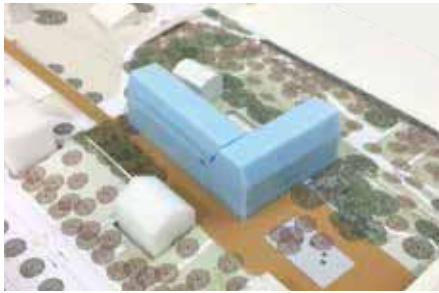


Abbildung 4.29:
Busbahnhofplatz

Abbildung 4.30:
Busbahnhofplatz und Riedmattstrasse

4.6.2 Busbahnhof

Der Busbahnhof ist einer der zentralen neuen Orte in Ebikon. Wichtig ist, dass öffentliche Funktionen an die Riedmattstrasse direkt angebunden sind; das Bahnbufet sollte direkt nach Süden zur Strasse bestuhlen können und nicht an den Gleisen liegen. Ein Rücksprung an der Strassenecke ermöglicht dies und bindet auch an den Weg zum Gemeindehausplatz an. An der Ecke gegenüber des Durchgangs zum Gemeindehausplatz ist ein hohes Haus (30m) gut denkbar.

Zur Gestaltung des Platzes siehe Kap. 4.4 Freiraum.



5 ANHANG

- **Masterplan Hauptkarte,**
Massstab 1:5'000 (Papiergrösse A0)
- **Masterplan Themenkarten,**
Massstab 1:10'000 (Papiergrösse A0)
 1. Themenkarte Freizeit
 2. Themenkarte „Spiessli“
 3. Themenkarte Entwicklungspotenzial
 4. Themenkarte Versteckte Juwelen
- **Vertiefung Zentrum - Situationsplan,**
Massstab 1:500 (Papiergrösse 1500 x 841 mm)
- **Verkehr - Mittelfristige Strategie**
Massstab 1:500 (Papiergrösse A0)
- **Verkehr - Langfristige Strategie**
Massstab 1:500 (Papiergrösse 1700 x 841 mm)
- **Nächste planerische Schritte**
Übersicht (Papiergrösse A3)

