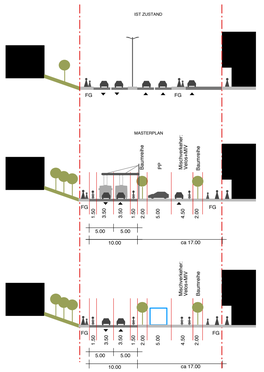
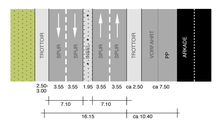
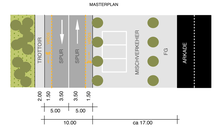
gemeinde ebikon **MASTERPLAN**

1:500 Interventionen Vertiefung Ebikon Stadt - Verkehr: Mittelfristige Strategie Abschnitt Schlösslistrasse-Dorfstrasse

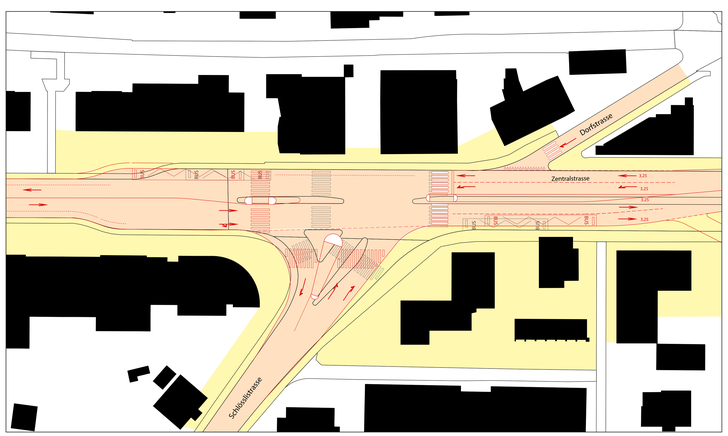
Mittelfristige Strategie Abschnitt Schlösslistrasse-Dorfstrasse



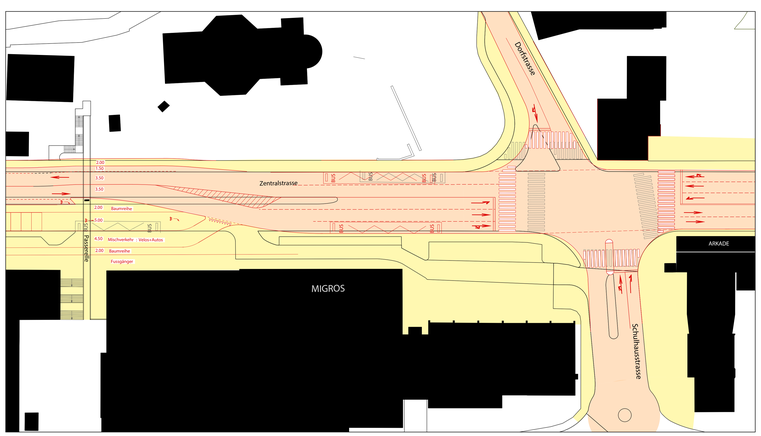




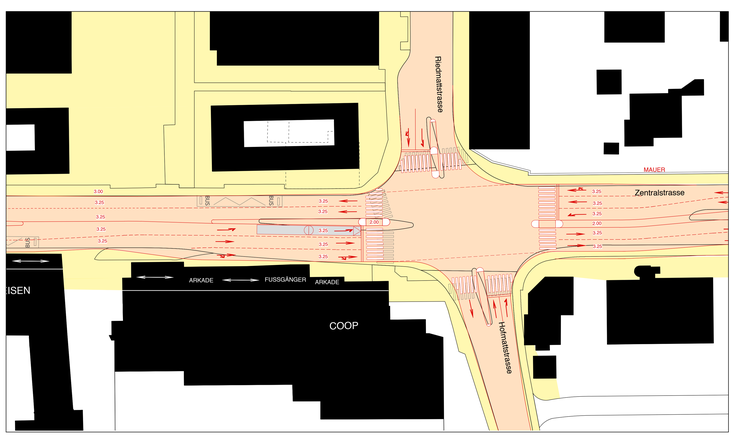
Knoten Schlösslistrasse



Knoten Dorfstrasse



Knoten Hofmattstrasse



Abschnitt Schlösslistrasse-Dorfstrasse
Mittelfristige Strategie

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 frei werdenden Strassenraum sollen so ausgestaltet werden, dass auf veränderte verkehrliche Bedürfnisse, insbesondere nach allfälligen Busspuren, reagiert werden kann. Die Massnahme wird im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts detailliert untersucht.

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

Der Umwandlung der Knoten zum Kreisel 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 ist auch aus folgenden Gründen nicht empfehlswert:

- 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 rechtsfahrenenden 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.