
Beschluss Gemeinderat vom: 20. August 2026

Nr. 26/24

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



betreffend:

Projektkredit Testplanung Bahnhof Ost Ebikon

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Testplanung	3
3. Vorhaben	4
4. Projektorganisation	5
5. Planungsablauf.....	5
6. Zielsetzung	6
7. Planungsgrundlagen	7
8. Rahmenbedingungen.....	7
9. Öffentliches Interesse der Gemeinde an einer Testplanung	8
10. Öffentliches Interesse des Kantons an einer Testplanung.....	9
11. Interessen der Grundeigentümerschaften	9
12. Kosten und Finanzierung	9
13. Würdigung	10
14. Erwägung	11
15. Antrag	11

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

Mit der Ortsplanungsrevision, genehmigt am 24. September 2024, wurden auf Grundlage des Masterplans 2015 die planerischen Voraussetzungen für die Transformation des Bahnhofareals geschaffen. Im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Ausbaus des Bahnhofs Ebikon, in Abhängigkeit des Durchgangsbahnhof Luzern sowie des Bus-Hubs als öV-Drehscheibe verändert sich die Situation im Bahnhofsbereich grundlegend. Das Areal übernimmt damit zunehmend eine Zentrumsfunktion und entwickelt sich zu einem wichtigen räumlichen und funktionalen Schwerpunkt des Ortes.

Nordöstlich des Bahnhofs Ebikon befindet sich ein grosses Transformationsareal, das in absehbarer Zeit entwickelt werden soll. Aufgrund der verschiedenen Infrastrukturprojekte im Raum, insbesondere Bushub Ebikon, der Bahnhof Ebikon im Zusammenhang mit der SBB-Durchgangslinie, sowie diverse Strasseninfrastrukturprojekte, u.a. die Begradigung der Gemeindestrasse im Bereich Knoten Rank, bestehen derzeit erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Areals. So ist auch in den strategischen kommunalen Grundlagen wie dem Masterplan 2015 noch keine ausreichend präzisierte Entwicklungsvorstellung für das Areal festgehalten.

Im Rahmen mehrerer Besprechungen zwischen der Gemeinde und den beteiligten Projektentwicklern entstand die Idee, eine Testplanung durchzuführen. Ziel ist es, Lösungsansätze zu erarbeiten, welche die unterschiedlichen räumlichen Anforderungen innerhalb des grossräumigen Perimeters aufeinander abstimmen und in Einklang bringen.

Das Gebiet steht aus städtebaulicher, freiraumplanerischer und verkehrsplanerischer Sicht vor grossen Herausforderungen. Gleichzeitig eröffnet das weitläufige Transformationsareal neue Möglichkeiten für die künftige städtebauliche Entwicklung und die Gestaltung hochwertiger Freiräume. Auch verkehrsplanerisch sind im Zuge des Transformationsprozesses zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln.

Eine besondere Herausforderung stellen zudem die Ausbauabsichten der SBB hinsichtlich der Gleisanlagen sowie die damit verbundene Neugestaltung des Bahnhofs sowie die Eingliederung des Bus-Hub Ebikon im gesamten Entwicklungskontext.

2. Testplanung

Die Testplanung ist ein informelles, kooperatives Planungsverfahren im Dialog und eignet sich besonders für komplexe Aufgabenstellungen, etwa in der Raumplanung oder bei der Entwicklung grösserer Areale und Gebiete. Mehrere, meist interdisziplinär zusammengesetzte Teams bearbeiten dabei dieselbe oder unterschiedliche Aufgabenstellungen, um Lösungsansätze zu prüfen, Zielkonflikte sichtbar zu machen und gemeinsam tragfähige Strategien zu entwickeln.

Bei der Testplanung handelt es sich um einen konzeptuellen Bestsandteil eines weiterführenden Planungsprozesses; es handelt sich nicht um direkt umsetzbare Projekte. Ein typischer Ablauf beinhaltet verschiedene Workshops, Zwischenbesprechungen im Gremium mit den Grundstückseignern und Planenden sowie Besprechung von Zwischenstände, wobei Form und

Bearbeitungstiefe flexibel an die jeweilige Fragestellung angepasst werden können. Der SIA regelt die Durchführung von Testplanungen in der Wegleitung zur Ordnung 143 aus dem Jahr 2018.

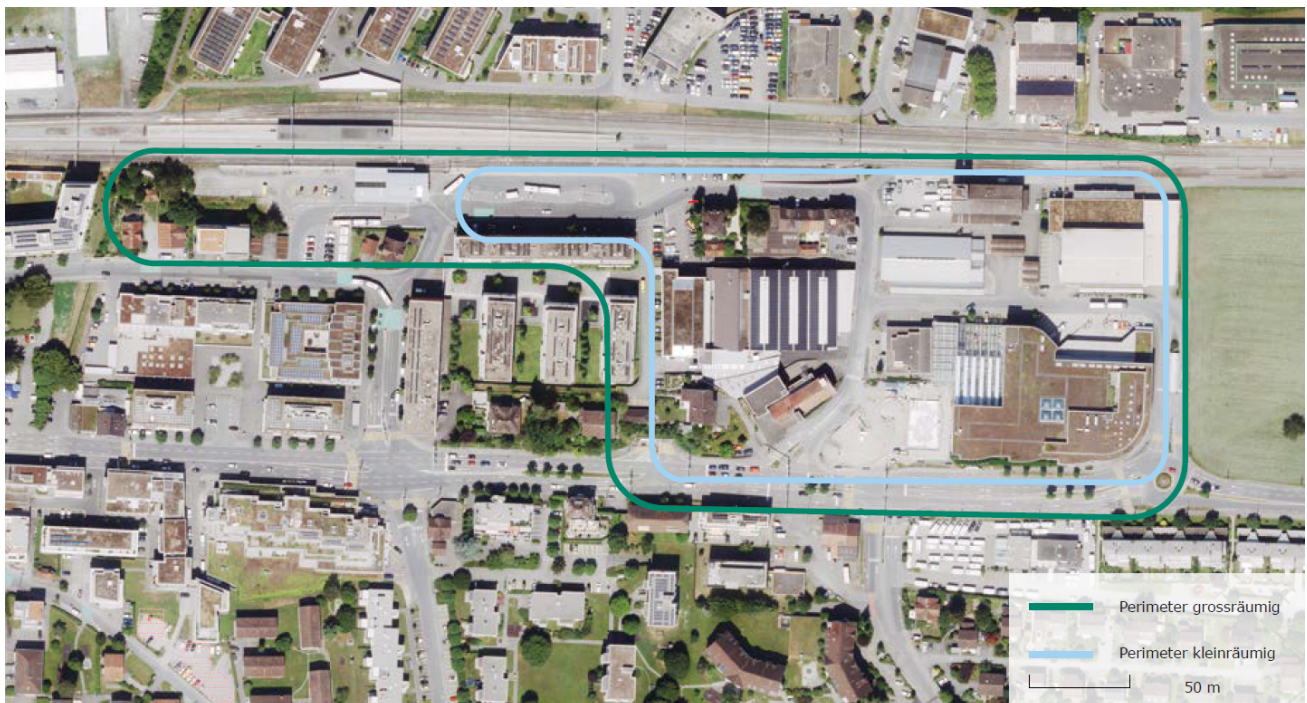
Besonders geeignet ist das Verfahren SIA 143 für öffentliche oder stark interessengeprägte Vorhaben, damit alle Akteure frühzeitig in die Meinungsbildung einbezogen werden können. Je nach Aufgabe setzen sich die Teams aus Fachleuten aus Städtebau, Architektur, Verkehr, Freiraum sowie weiteren Disziplinen wie bspw. Lärmschutz, Nachhaltigkeit, Ökologie etc. zusammen. Ein Beurteilungsgremium, zusammengesetzt aus qualifizierten Fachpersonen, Berater und Grundstückseigner, prüft die eingereichten Arbeiten bzw. Lösungsansätze der Bearbeitungsteams. Im Unterschied zu Wettbewerben bzw. Studienaufträgen gem. SIA 142 bzw. 143, erfolgt nach einer Testplanung kein Folgeauftrag.

3. Vorhaben

Im Rahmen der Gespräche mit den Grundeigentümerschaften wurden unterschiedliche Bearbeitungsperimeter besprochen. So sind für die Testplanung sind zwei Varianten möglich:

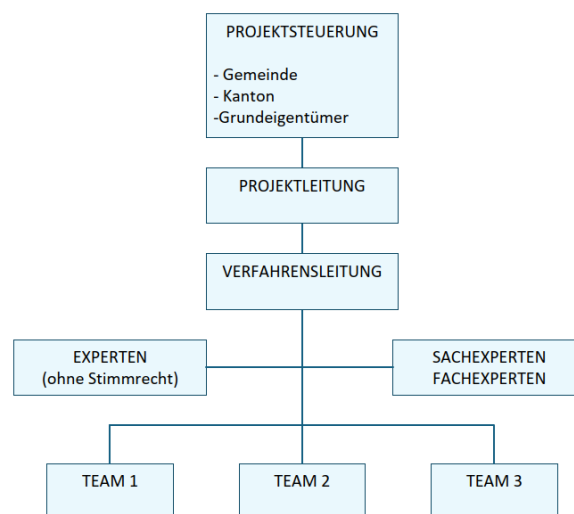
- Perimeter Klein, ohne Bushub und Bahnhofareal
- Perimeter Gross, mit Bushub und Bahnhofareal

Für die Testplanung wird der grosse Perimeter bevorzugt. Dieser umfasst neben dem eigentlichen Entwicklungsgebiet auch den Bushub und das Bahnhofareal. Die Einbindung dieser zusätzlichen, anspruchsvollen Infrastrukturvorhaben erhöht zwar die Komplexität des Verfahrens und den Koordinationsbedarf deutlich. Sie ermöglicht jedoch eine ganzheitliche Betrachtung des Gebiets und eine abgestimmte Entwicklung von Siedlung, Mobilität und öffentlichem Raum.



4. Projektorganisation

Die Testplanung ist als kooperatives, dialogorientiertes Verfahren gemäss den Grundsätzen der SIA-Testplanung zu organisieren. Vorgesehen ist ein mehrstufiger Projektaufbau mit klar definierten Rollen und Zuständigkeiten. Im Rahmen erster Gespräche mit den beteiligten Grundeigentümerschaften wurde festgehalten, dass die Gemeinde die Führungsrolle übernehmen und damit die Gesamtprojektleitung wahrnehmen soll. Dies ist insbesondere deshalb sinnvoll, weil die Koordination mit dem Kanton, der SBB und weiteren beteiligten Stellen über die Gemeinde erfolgt. Gleichzeitig kann die Gemeinde dadurch ihre Verantwortung für eine qualitätsvolle und abgestimmte Entwicklung des Orts wahrnehmen.



5. Planungsablauf

Die Testplanung ist ein prozessorientiertes Verfahren, das die Lösungsfindung im Dialog zwischen allen Beteiligten ermöglicht. Zentrales Element bildet die sorgfältige Bedürfnisermittlung sowie Bedürfniskonsolidierung, um ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung und der Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Für den Erfolg der Testplanung werden in der Vorbereitungsphase alle relevanten Beteiligten identifiziert und einbezogen. Dazu gehören neben den Fachplaner, Vertreter der Politik, Grundeigentümer und Interessengruppen. Es sind insbesondere auch Grundeigentümerschaften von kleinen und direkt betroffenen Grundstücken einzubeziehen, welche sich nicht finanziell an der Testplanung beteiligen.

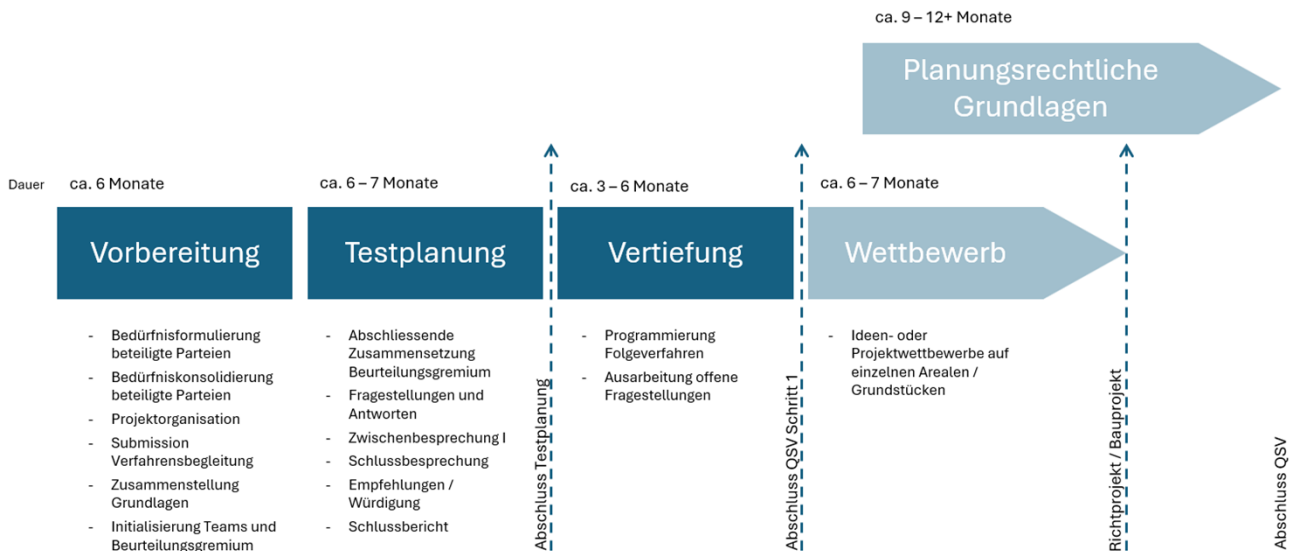
Der Bedürfniskonsolidierungsprozess erfolgt über mehrere Stufen. In einer frühen Mitwirkungsphase während des Programmentwurfs werden die Planungsziele kommuniziert und Anliegen der relevanten Stakeholder aufgenommen sowie im Programm festgehalten. Während der Bearbeitung findet der intensive Dialog in den Zwischen- und Schlussbesprechungen statt, wobei darauf geachtet wird, dass die formulierten Interessen ausgewogen berücksichtigt werden.

Der Projektablauf ist so auszugestalten, dass eine iterative Bearbeitung mit mehreren Rückkopplungsschleifen möglich ist. Die Testplanung soll den offenen Austausch zwischen den Bearbeitungsteams, dem Fachgremium und der Auftraggeberschaft fördern, ohne den ergebnisoffenen Charakter des Verfahrens einzuschränken.

Ein Terminplan kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vorgelegt werden und wird gemeinsam mit dem Verfahrensbüro erarbeitet. Für den Planungsprozess gehen wir bestenfalls von einem Zeithorizont von rund 13 Monaten bis zum Vorliegen des Schlussberichts der Testplanung aus.

Die Phasen gliedern sich wie folgt:

- Vorbereitungsphase: ca. 6 Monate (ab Absichtserklärung)
- Testplanungsphase: ca. 6 bis 7 Monate



6. Zielsetzung

Die Testplanung Bahnhof Ebikon verfolgt das Ziel, für den grossräumigen Perimeter im Umfeld des Bahnhofs Ebikon bzw. des Transformationsareals Bahnhof Ost Ebikon eine abgestimmte räumliche Entwicklungsstrategie zu erarbeiten. Die Herausforderung besteht in der Findung einer qualitativen Gesamtlösung, welche die Rahmenbedingungen von Verkehr und Raum optimal zusammenführt und aufeinander abstimmt. Im Zentrum stehen die Koordination der privaten Entwicklungsabsichten mit den infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie die Sicherstellung einer hochwertigen städtebaulichen, funktionalen und verkehrlichen Gesamtentwicklung.

Insbesondere folgende Aspekte begründen den Bedarf einer Testplanung:

- räumliche und funktionale Schnittstellen zwischen Arealentwicklung; Bahnhofsumfeld, Bushub und Strassen-, und SBB-infrastruktur;
- Abstimmung mit den Interessen und Anforderungen von Gemeinde, Kanton, SBB, Stakeholder wie z.B. private Grundeigentümer und Nutzende;
- Notwendigkeit einer über die einzelnen Entwicklungsareale hinausgehenden Gesamtbetrachtung;
- frühzeitige Klärung von Entwicklungsoptionen, Etappierungen und gegenseitigen Abhängigkeiten;
- Schaffung einer fachlich abgestützten Grundlage für nachfolgende planungs- und bewilligungsrechtliche Schritte.

Die Testplanung dient nicht der abschliessenden Festlegung eines Projekts, sondern der Erarbeitung, Prüfung und Verdichtung von Lösungsansätzen als strategische Grundlage für das weitere Vorgehen. Sie schafft die notwendige Planungssicherheit für die nachfolgenden Arealentwicklungen und erarbeitet die planungsrechtlichen Verfahren, abgestützt auf eine vertiefte Untersuchung der städtebaulichen und verkehrlichen Fragestellungen.

7. Planungsgrundlagen

Im Rahmen der Testplanung sind die nachfolgend aufgeführten kommunalen, regionalen und kantonalen Planungsgrundlagen stufen- und sachgerecht zu berücksichtigen. Die Aufzählung ist nicht abschliessend und kann im weiteren Planungsprozess durch zusätzliche relevante Grundlagen ergänzt werden. Dazu zählen insbesondere die Bau- und Zonenordnung, der Masterplan Ebikon 2015, die Zentrumsplanung sowie verschiedene Richtpläne und Studien zu Biodiversität, Fussverkehr, Bushub und SBB-Bahnhof. Auf regionaler Ebene sind das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst sowie das regionale Hochhauskonzept LuzernPlus einzubeziehen. Massgebend sind zudem die kantonalen Richtplanungen, das Bauprogramm für Kantonsstrassen, kantonale Standards und Normen sowie das Bauinventar der Gemeinde Ebikon.

8. Rahmenbedingungen

Mit einer Absichtserklärung zwischen der Gemeinde, dem Kanton, der SBB und den privaten «massgebenden» Grundstückseignern werden Rahmenbedingungen für eine Zusammenarbeit sowie die jeweiligen finanziellen Beteiligungen vor Projektstart definiert. Nachfolgend werden derzeit bekannte Rahmenbedingungen für die Testplanung erläutert:

Ausbau Bahnhof Ebikon

Die SBB plant einen Ausbau des Bahnhofs Ebikon. Durch ein zusätzliches Gleis wird für die Bahninfrastruktur zusätzlicher Flächenbedarf entstehen. In diesem Zusammenhang werden auch die Perronkanten neugestaltet und die künftige Zugänglichkeit zum Bahnhof geklärt werden müssen.

Der Bahnhof Ebikon wird sich dadurch künftig in einer wesentlich veränderten Form präsentieren. Diese Entwicklung hat einen massgeblichen Einfluss auf die angrenzenden Nutzungen sowie auf deren zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten.

Bus-Hub

Mit dem geplanten Bus-Hub entsteht im Zusammenspiel mit dem Ausbau des Bahnhofs Ebikon eine wichtige regionale Mobilitätsdrehscheibe. Diese Entwicklung beeinflusst nicht nur die angrenzenden Entwicklungsabsichten, sondern entfaltet auch über das unmittelbare Planungsareal hinaus eine erhebliche Wirkung.

Denkmalpflege

Neben den umfassenden Transformationsabsichten ist zu berücksichtigen, dass sich innerhalb des Planungsperimeters sowohl ein schutzwürdiges als auch ein erhaltenswertes Gebäude befinden.

Den Anliegen der Denkmalpflege ist daher in der weiteren Planung angemessen Rechnung zu tragen.

Verkehrsregime und Velovorzugsroute

Gemäss dem kantonalen Velokonzept, das im Frühling 2026 in der Vernehmlassung war, verläuft auf der Riedmattstrasse und der Bahnhofsstrasse eine kantonale Velovorzugsroute. Diese ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Bebauungsplan

Für einen Teil des Planungsperimeters besteht eine Bebauungsplanpflicht. Die betroffenen Grundeigentümerschaften sind somit ohnehin angehalten, das Areal gemeinsam mit der Gemeinde weiterzuentwickeln.

Zentrumszone A und hohe Häuser

Das gesamte Areal liegt gemäss Zonenplan in der Zentrumszone A. Für diese Zone ist keine Überbauungsziffer definiert. Wo keine Überbauungsziffer festgelegt ist, bestimmt die Gemeinde die zulässige Nutzungsdichte situationsgerecht. Damit eine solche Festlegung erfolgen kann, benötigt die Gemeinde geeignete Grundlagen für ihren Entscheid.

Zudem liegt das gesamte Areal in einem Bereich, in dem hohe Häuser bis zu einer Gesamthöhe von 30 m zulässig sind (Art. 60 Bau- und Zonenreglement). Ab einer Gesamthöhe von 22,5 m ist jedoch ein Gestaltungsplan erforderlich.

9. Öffentliches Interesse der Gemeinde an einer Testplanung

Die Gemeinde ist an einer qualitätsvollen, nachhaltigen und belebten Entwicklung des Bahnhofareals interessiert. Die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Ebikon bildet dabei das Tor zur Gemeinde und soll als attraktiver Ankunfts-, Umsteige- und Aufenthaltsort die Vernetzung mit der Region stärken.

Mit der Entwicklung des Bahnhofareals können städtebauliche Akzente gesetzt und ein neuer identitätsstiftender Ort geschaffen werden. Vorgesehen sind attraktive, gedeckte und begrünte Aufenthaltsbereiche sowie eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der bestehenden und künftigen Bebauungsstrukturen.

In diesem Zusammenhang können auch die innerhalb des Perimeters liegenden Strassenräume mittels eines siedlungsverträglichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts aufgewertet und die Anbindung an die Kantonsstrasse optimiert werden. Der Kanton Luzern verfolgt ebenfalls das Ziel, das Erschliessungsregime der Kantonsstrasse K17 zu verbessern und deren Betrieb siedlungsverträglicher zu gestalten. Denkbare Massnahmen sind beispielsweise die Begradigung des Knotens Ranks (KFC) oder eine Umgestaltung der Bahnhofstrasse.

Damit bietet sich die einmalige Chance, ein zentral gelegenes Areal dieser Grössenordnung gesamtheitlich zu betrachten und eine tragfähige Grundlage für die weiterführende Planung zu schaffen. So kann an dieser zentralen Lage eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen realisiert werden

10.Öffentliches Interesse des Kantons an einer Testplanung

Die Arealentwicklung steht in einem engen funktionalen und räumlichen Zusammenhang mit kantonalen Verkehrsinfrastrukturen. So ist insbesondere die Kantonsstrasse K 17 beziehungsweise der Einmündungsbereich beim Knoten Rank und der Bahnhofstrasse unmittelbar von den vorgesehenen Entwicklungen betroffen. Die Testplanung bietet die Möglichkeit, die künftige Ausgestaltung dieses verkehrlich sensiblen Bereichs frühzeitig und koordiniert abzustimmen.

Zudem befindet sich der Bushub in unmittelbarer Nähe des Entwicklungsareals. Die Wegfahrt der Busse führt durch das Areal; deren Überführung in einen definitiven Zustand steht noch aus. Die Testplanung schafft eine geeignete Grundlage, um die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs, die betriebliche Funktionalität des Bushubs sowie die räumliche Integration in die Arealentwicklung gesamthaft zu prüfen.

Der Standort weist darüber hinaus eine hohe kantonale Bedeutung als Verkehrsdrehscheibe auf. Gemäss VDS-Studie ist er als «sekundäre VDS» klassiert und damit vergleichbar mit den Verkehrsdrehscheiben in Sursee und Emmenbrücke. Diese Einordnung unterstreicht das kantonale Interesse an einer qualitätsvollen, langfristig tragfähigen und verkehrsmittelübergreifend abgestimmten Entwicklung.

Schliesslich verläuft gemäss dem Stand des Vernehmlassungsentwurfs eine kantonale Velovorzugsroute durch das Areal. Deren sichere, direkte und attraktive Führung ist bei der weiteren Planung frühzeitig zu berücksichtigen. Auch in diesem Punkt besteht ein unmittelbarer Bezug zu kantonalen Aufgaben und Zielen der nachhaltigen Mobilität.

11.Interessen der Grundeigentümerschaften

Aufgrund der grossen Abhängigkeit der SBB-Entwicklung und einer gewissen Unklarheit hinsichtlich der Auswirkungen besteht seitens der Grundeigentümer das Interesse im Rahmen der Testplanung eine Planungssicherheit zu erlangen. Zudem soll die Testplanung eine solide gemeinsam mit der Gemeinde erarbeitete Grundlauge bilden, um die eignen Entwicklungsabsichten realisieren zu können.

12.Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Testplanung werden derzeit auf rund CHF 660'000.- geschätzt inkl. geringfügigen Reserven. Die Schätzung basiert auf zwei Kostenschätzungen von erfahrenen Planungsbüros. Vorgesehen ist eine Kostenbeteiligung von je 25% durch die Gemeinde und den Kanton. Die verbleibenden 50% sollen anteilmässig unter den beteiligten und «massgebenden» Grundeigentümerschaften aufgeteilt werden. Der Gemeindeanteil soll dabei aus dem kommunalen Mehrwertabgabefonds finanziert werden. Die Mittel aus der Mehrwertabgabe sind zweckgebunden einzusetzen und dürfen für Massnahmen der Raumplanung gemäss Art. 3 Raumplanungsgesetz (SR 700, (RPG)) verwendet werden, insbesondere für die innere Verdichtung, die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Förderung der Siedlungsqualität und des preisgünstigen oder gemeinnützigen Wohnungsbaus. Der kommunale Mehrwertabgabefonds weist per 31.12.2025 einen Bestand von CHF 1'033'600.- auf, sodass der Gemeindeanteil von rund CHF 165'000.- daraus finanziert werden kann.

Kostenanteil Gemeinde	165'000.- (25%)
Kostenanteil Kanton	165'000.- (25%)
Kostenanteil partizipierende Grundeigentümer	330'000.- (50%)
Kosten Total	660'000.-

Der Einwohnerrat beschliesst bei Projektkrediten ab der Höhe von 0.5 % des Steuerertrag (aktuell CHF 250'000) über den Projektkredit (Art. 33 Abs. 2 Ziff. 6 Gemeindeordnung Ebikon) sowie die Ausgabebewilligung (§ 34 Abs. 2 lit. b Gesetz über den Finanzhaushalt der Gemeinden (FHGG), SRL 160). Dabei ist das Bruttoprinzip massgebend (§21 Abs. 1 FHGG), wonach die Gesamtausgaben in voller Höhe auszuweisen sind, unabhängig davon, ob Beiträge Dritter geleistet werden. Aktuell sind noch keine Kosten für das Projekt angefallen.

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben zur Zweckbindung der finanziellen Mittel gemäss Bundes- und Kantonsgesetzgebung vereinbar. Ziffer 11 Absatz 2 der kommunalen Richtlinien über den Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen hält zwar fest, dass Beiträge an Massnahmen, die gesetzlich ohnehin vorgeschrieben sind, beispielsweise zur Qualitätssicherung von Sondernutzungsplänen, nicht zulässig sind.

Die vorgesehene Planung dient jedoch nicht primär der Qualitätssicherung eines Sondernutzungsplans. Vielmehr bezweckt sie die gesamtheitliche und qualitativ hochwertige Entwicklung des Bahnhofareals einschliesslich der künftig bedeutenden ÖV-Drehscheibe der Gemeinde Ebikon. Allfällige daraus hervorgehende Sondernutzungspläne beziehungsweise der Bebauungsplan aufgrund der Bebauungsplanpflicht sind lediglich eine Folge dieser Arealentwicklung.

Nach Genehmigung des Projektkredits wird in einem ersten Schritt die Submission für ein verfahrensleitendes Büro durchgeführt. Gemeinsam mit diesem werden die massgebenden vertraglichen Rahmenbedingungen zwischen den Beteiligten definiert und die weiteren Verfahrensschritte geplant.

Sollte sich im Verlauf der weiteren Erarbeitung zeigen, dass das Projekt aus bestimmten Gründen, etwa infolge des Rückzugs einer grösseren Grundeigentümerschaft, nicht weitergeführt werden kann, wird nur der verwendete Anteil des Kredits dem Mehrwertabgabefonds entnommen. Das Projekt belastet somit das Globalbudget nicht und bindet keine Mittel, die für andere Zwecke benötigt werden.

13. Würdigung

Der Gemeinderat erkennt in der Durchführung einer Testplanung für das Gebiet Bahnhof Ost eine grosse Chance für die zukünftige Entwicklung Ebikons. Aufgrund der zahlreichen räumlichen, verkehrlichen und infrastrukturellen Abhängigkeiten sollen die anstehenden Entwicklungen nicht isoliert, sondern in einem übergeordneten Zusammenhang betrachtet werden.

Aus diesem Grund wird bewusst eine Testplanung im grossen Perimeter mit Einbezug des Bahnhofs, des geplanten Bushubs sowie der Areale Hunkeler, Migros, Vino Vintana und Landi angestrebt. Der erhöhte Koordinationsbedarf wird dabei in Kauf genommen, um

Siedlungsentwicklung, öffentlichen Verkehr, Strasseninfrastruktur, Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Raum gesamtheitlich aufeinander abstimmen zu können.

Für die Bevölkerung von Ebikon ist diese Vorgehensweise von besonderer Bedeutung. Das Bahnhofgebiet wird mit dem Ausbau von Bahnhof und Bushub künftig eine noch wichtigere Funktion als Ankunfts-, Umsteige- und Aufenthaltsort übernehmen. Die Testplanung bietet die Chance, die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, sichere und attraktive Fuss- und Veloverbindungen zu schaffen, die Strassenräume aufzuwerten und eine hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen.

Gleichzeitig ermöglicht das Verfahren eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und schafft eine fundierte Grundlage für die weiteren planungsrechtlichen Schritte. Die Testplanung nimmt dabei kein konkretes Projekt vorweg, sondern prüft verschiedene Lösungsansätze ergebnisoffen.

Der Gemeinderat erachtet es als richtig und wichtig, dass die Gemeinde die Führungsrolle übernimmt. Damit wird sichergestellt, dass neben den Interessen der Grundeigentümerschaften insbesondere auch die öffentlichen Interessen sowie der langfristige Nutzen für die gesamte Bevölkerung von Ebikon angemessen berücksichtigt werden. Gleichzeitig können die Gemeinde und der Kanton das Verfahren mit einem finanziellen Beitrag in dieser Grössenordnung unterstützen.

14.Erwägung

Der Einwohnerrat beschliesst gemäss Art. 33 Abs. 2 Ziff. 6 Gemeindeordnung Ebikon und § 34 Abs. 2 lit. b FHGG über Projektkredite ab CHF 250'000 sowie über die entsprechende Ausgabebewilligung. Massgebend ist das Bruttoprinzip. Bei den vorgesehenen Gesamtprojektsumme von CHF 660'000.- liegt die Entscheidungskompetenz bei Einwohnerrat.

Das Vorhaben ist mit der bundes- und kantonrechtlichen Zweckbindung gemäss Art. 5 Abs. ^{1quarter} RPG und §105d Abs. 3 Planungs- und Baugesetz (SRL 735, (PBG)) Mittel vereinbar.

15.Antrag

Für die Erarbeitung einer Testplanung für das Bahnhofsgebiet beantragen wir einen Bruttoprojektkredit in der Höhe von CHF 660'000.

Ebikon, 20. August 2026

Für den Gemeinderat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Daniel Gasser'.

Daniel Gasser
Gemeindepräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Roland Baggenstos'.

Roland Baggenstos
Gemeindeschreiber

ENTWURF

Beschluss Einwohnerrat Nr. (26/24)

Der Einwohnerrat Ebikon,

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. (26/24) vom 20. August 2026

und gestützt auf

Art. 33 Abs. 2 Ziff. 6 Gemeindeordnung Ebikon und § 34 Abs. 2 lit. b Gesetz über den Finanzhaushalt (FHGG)

betreffend

Projektkredit Testplanung Bahnhof Ost Ebikon

beschliesst:

1. Die Genehmigung des Bruttoprojektkredits in der Höhe von CHF 660'000.
2. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Ebikon, 17. November 2026

Einwohnerrat Ebikon

René Friedrich
Präsident

Roland Baggenstos
Gemeindeschreiber