

Protokollauszug des Gemeinderates Sitzung vom 3. Juni 2025

Titel	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Zentrumsdurchfahrt, Rütistrasse, Variantenstudie	
Beschluss-Nr.	156	
Reg.-Nr.	36.07	Verkehrskonzeption öffentlicher Verkehr, Regionalverkehr, Fahrplanverfahren
Versand	11. Juni 2025	
IDG-Status:	öffentlich	

Ausgangslage:

Basierend auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Rütistrasse, Hombrechtikon vom 30.07.2021 wurde ein Strassenbauprojekt für die Zentrumszone der Gemeinde Hombrechtikon ausgearbeitet, welches unter anderem die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs, sowie die Reduzierung der Lärmbelastung des Zentrumsgebiets erzielt.

Das abgeschlossene Vorprojekt wurde im Juni 2024 publiziert und die Bevölkerung konnte im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens (§13 StrG) Einwendungen zum Projekt machen. Bereits an der Infoveranstaltung vom 05.06.2024 wurde eine Verkehrsführung mit Einbahnverkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen angesprochen. Am 10.06.2024 hat Thomas Buess den Vorschlag «Hombi save» offiziell als Einwendung eingereicht.

Der Kanton hat aufgrund dieser Einwendung ein erweitertes Variantenstudium durchgeführt und den Vorschlag «Hombi save» sowie weitere Alternativen mit dem aktuellen Vorprojekt verglichen und ausgewertet.

Gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz (StrG)
- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (öV-G ZH)
- Planungs- und Baugesetz (PBG)

Der Gemeinderat hat darüber zu befinden.

Erwägungen:

Variantenübersicht

a) Vorprojekt (BGK-Rütistrasse)

Das Vorprojekt sieht den Erhalt aller Abbiegebeziehungen und Fahrrichtungen vor. Im Zentrum von Hombrechtikon wird Tempo 30 eingeführt. Im Abschnitt Oetwilerstrasse bis Projektgrenze im Osten ist auf der Rütistrasse eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen vorgesehen. In den restlichen Abschnitt ist eine Veloführung im Mischverkehr projektiert. Diese erfüllt die Anforderungen gemäss den kantonalen Standards Veloverkehr nicht vollumfänglich, da eine Mischverkehrsführung nur bis zu einem Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) von 5'000 Fahrzeugen pro Tag empfohlen wird. Die Grüninger-, Feldbach- sowie gewisse Streckenabschnitte der Rütistrasse weisen einen DTV von leicht mehr als 5'000 Fz/Tag auf.

b) Variante «Hombi Save»

Der Vorschlag «Hombi save» beinhaltet ein Grosskreiselkonzept, wobei die Oetwilerstrasse, gleich wie ein Teil der Rütistrasse nur in Ost-West-Richtung, und die Grüninger- und Feldbachstrasse nur in Nord-Süd-Richtung befahren wird. Der Verkehr der ausgeschlossenen Richtungen wird zum Teil auf die Holflüestrasse geleitet.

Der Veloverkehr kann im Bereich des Einbahnregimes durch den Platzgewinn wegen des wegfallenden Fahrstreifens mit beidseitigen Radstreifen geführt werden, die Gesamtbreite der Verkehrsflächen vergrössert sich jedoch gegenüber dem aktuellen Vorprojekt.

Das in «Hombi save» geplante Einbahnregime benötigt weitreichende Anpassungen an den vorhandenen Buslinien, speziell im Dreieck Rütistrasse, Feldbachstrasse und Holflüestrasse.

c) Alternativvariante «Grosskreisel»

Die Alternative sieht lediglich einen Grosskreisel um die Zentrumszone vor. Das Verkehrskonzept betrifft grundsätzlich die Rütli- und Oetwilerstrasse, welche zwischen den Knoten in Einbahnstrassen umgestaltet werden.

Im Vergleich zur Variante «Hombi save» verkürzen sich die Umwegfahrten für die Autofahrenden. Durch das Weglassen des Einbahnverkehrs in der Feldbach-, Grüninger-, sowie in der Holflüestrasse ist mit geringeren Verkehrsumlagerungen in die Gemeinde- und Zentrumsstrassen zu rechnen. Anders als im Vorschlag «Hombi save» können die Haltestellen Krone wie bisher in beide Richtungen bedient werden, bei der Haltestelle Post entfallen jedoch die nordseitigen Haltestellen. Für die Holflüestrasse entsteht keine Mehrbelastung durch den Linienbusverkehr. Der Veloverkehr kann im Bereich des Einbahnregimes durch den Platzgewinn wegen des wegfallenden Fahrstreifens, wie beim Vorschlag «Hombi save», ausserhalb der Kreuzungsbereiche in Radstreifen geführt werden.

d) Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz»

Auf Grundlage der Alternativvariante Grosskreisel wurde eine Untervariante mit Priorisierung des bestehenden öV-Netzes untersucht, basierend auf dem Vorprojekt, bei dem der Veloverkehr und der MIV gemeinsam in Mischverkehr geführt werden. Neu dazu kommt auf der Rütistrasse in die Gegenfahrtrichtung eine Umweltspur (Bus + Velo) gemäss Standards Veloverkehr (siehe lila Pfeile). Die Oetwilerstrasse bleibt für alle Verkehrsteilnehmer in beide Richtungen befahrbar (gem. Option).

Mit der Einführung der Umweltspur, müssen keine Bushaltestellen versetzt oder der Fahrplan und die Routen grosszügig geändert werden, wie das der Fall bei der Variante Grosskreisel wäre. Die bestehenden Bushaltestellen können alle angefahren werden. Bei hoher Taktfolge des öV und hoher Frequenz der Velofahrenden besteht allerdings Konfliktpotential (Folgezeit öV \leq 5 Minuten, häufige Überholmanöver unter den Velofahrenden).

Variantenvergleich

Die folgende Übersicht bietet einen Überblick über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten:

Vorprojekt (BGK-Rütistrasse)

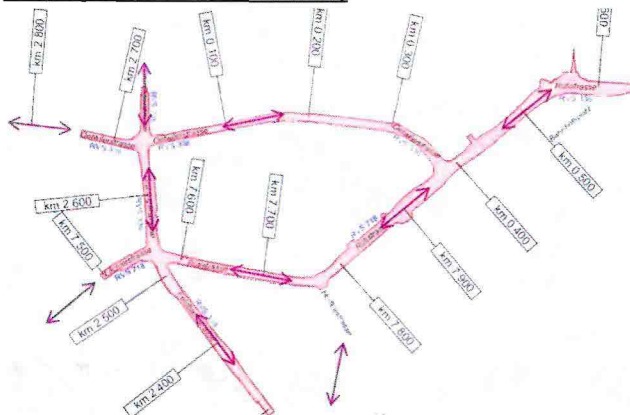


Abbildung 1: Vorprojekt

Vorteile

- Keine Umwegfahrten durch Einbahnregime
- Keine Einschränkungen für den Busverkehr, alle bestehenden (oder leicht verschobenen) Haltestellen können weiterhin bedient werden.
- Keine Belastung des untergeordneten Strassennetzes.
- Entschärfung Konflikt Bus-MIV an der Kronenkreuzung durch Busbevorzugung
- Keine Attraktivierung für den übergeordneten Durchgangsverkehr

Nachteile

- Veloführung im Mischverkehr entspricht nicht Anforderungen kantonaler Velostandards, bei Zweirichtungsverkehr zu wenig Platz für Radstreifen im 30er-Bereich

Variante «Hombi Save»

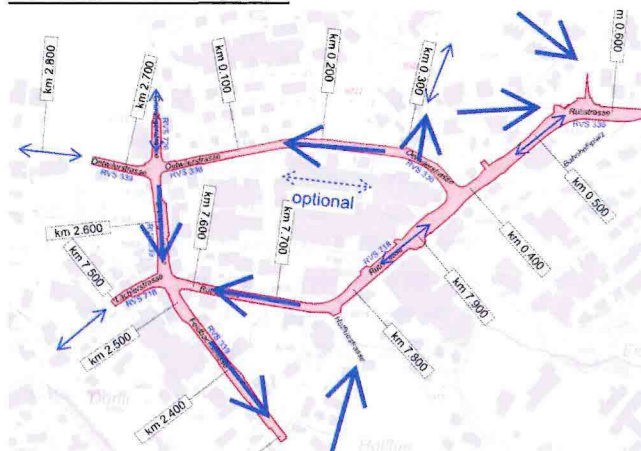


Abbildung 2: Variante «Hombi Save»

Vorteile

- Weniger Verkehr im Bereich der Rütistrasse mit Einbahnverkehr
- Möglichkeit auf eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung und bessere Aufwertung des Kernbereichs aufgrund Platzgewinn im Bereich des Einbahnregimes (vgl. beidseitige Radstreifen)
- Rütistrasse: sicherere Veloführung mit Radstreifen zw. Kronenkreuzung und Holfüestrasse
- Einfacherer und sicherere Querungen Fussverkehr
- Weniger Konflikt bei Kronenkreuzung

Nachteile

- Vergrößerung des erforderlichen Platzbedarfs der Verkehrsflächen
- Mehrbelastung der untergeordneten Holfüestrasse, ggf. Umklassierung notwendig
- Teilweise Verlagerung des Konflikts vom Knoten Krone zum Knoten Holfüe-/Rütistrasse
- Mehrbelastung der Abschnitte durch Einbahnregime möglich (Modellierung liegt nicht vor)
- Längere Fahrwege für MIV und ÖV
- Weitreichende Anpassungen an den vorhandenen Buslinien (insb. im Dreieck Rütli-, Feldbach- und Holfüestrasse) notwendig
- Kein Bedienen der Haltestelle Krone von Süden her
- Grosse Einschränkung ÖV-Angebot ab Fahrplan 2035

Alternativvariante «Grosskreisel»

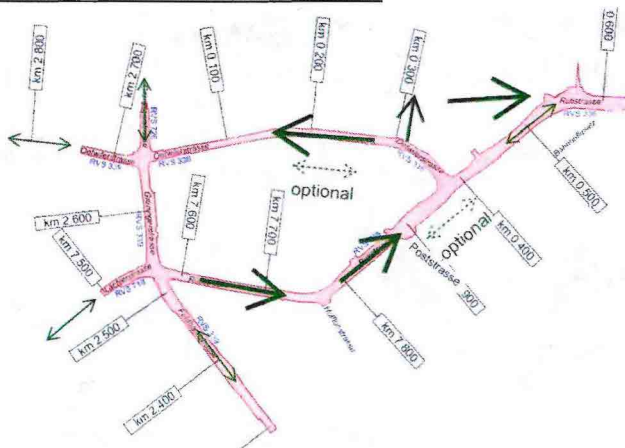


Abbildung 3a: Alternativvariante «Grosskreisel»

Vorteile

- Gleich wie «Hombi Save», zusätzlich:
- Einbahnverkehr und sichere Veloführung im Radstreifen auch zw. Holflüe- und Oetwilerstrasse
- Verkürzung der Umwegfahrten im Vergleich zu Variante «Hombi Save»: Keine Mehrbelastung des untergeordneten Strassennetzes (Holflüestrasse)
- Möglichkeit zusätzliche Bushaltestelle in der Oetwilerstrasse
- Haltestelle Krone (Ri. Stäfa) kann im Kreuzungsbereich bleiben, Haltestelle Krone kann weiterhin von Süden kommend bedient werden
- Weniger Zeitverlust für den Busverkehr

Nachteile

- Längere Fahrtwege für MIV und ÖV
- Haltestellen Post Ri. Stäfa können nicht befahren werden; bedingt zwei neue Haltestelle für die Linie 880 (Oetwilerstrasse, lange Umwege für Fahrgäste).
- Die anderen Buslinien bedienen die Haltestelle Post Ri. Rütli, bzw. verkehren / wenden via Oetwilerstrasse (955).
- Auffindbarkeit der ÖV-Haltestellen wenig intuitiv für Fahrgäste.
- Grösste Einschränkung für ÖV-Entwicklung (Fahrplan 2035)
- Busbevorzugungsmassnahme aus Oetwiler- in Grüningerstrasse Süd notwendig.
- Ggf. Linksabbiegespur oder Mehrzweckstreifen auf der Rütistrasse bei Einmündung Oetwilerstrasse erforderlich, damit Busse in Richtung Bubikon nicht blockiert werden (Detailprüfung Verkehrsmengen notwendig).

Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz»

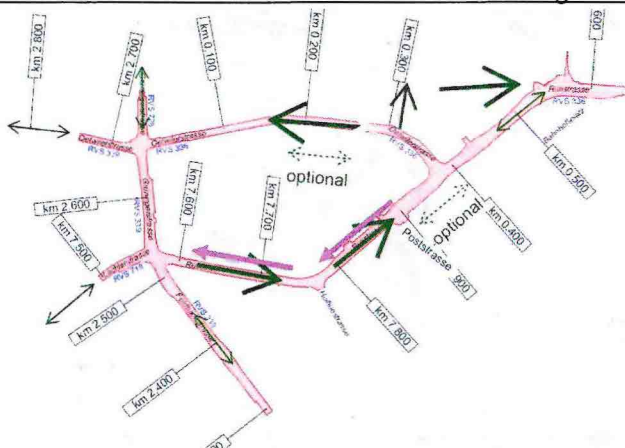


Abbildung 2b: Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz»

Vorteile

- Durch Zweirichtungsverkehr auf der Oetwilerstrasse verringern sich die Umwegfahrten leicht.
- Haltestellen können wie bislang bedient werden ohne Einschränkungen für den Busverkehr (keine Verschiebung oder grosszügige Änderung des Fahrplans oder der Routen)
- Einbahnverkehr MIV führt zu Verkehrsentlastung der Rütistrasse, wodurch Velomasnahmen (Umweltspur auf der Rütistrasse (Bus + Velo)) möglich werden:
- Verbesserung Konflikt Kronenkreuzung, Busbevorzugung ggf. nicht notwendig.

Nachteile

- Verlängerung Fahrwege MIV
- Risiko Falschfahrer MIV auf der Umweltspur
- Ausführung Umweltspur (3.25 Spurbreite > 200m entspricht nicht Standards
- Konfliktpotenzial bei hoher Taktfolge ÖV (< 5 min) und hoher Velofrequenz bei häufigen Überholmanöver auf der Rütistrasse, leichte Zeitverluste möglich
- Linksabbiegespur oder Mehrzweckstreifen Rütistrasse bei Einmündung Rütli-/Oetwilerstrasse ggf. erforderlich, damit Busse in Richtung Bubikon nicht blockiert werden (zu prüfen)
- Mehrbelastung Oetwilerstrasse

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) sprechen sich für das ursprüngliche Vorprojekt (BGK Rütistrasse) aus, erachten jedoch die Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz» als prüfenswert.

Der Gemeinderat lehnt die Varianten «Hombi Save» und «Grosskreisel» ab, da diese insbesondere aufgrund der unmittelbaren negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten (Fahrplan 2025) als nicht zielführend beurteilt werden.

Die Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz» wird vom Gemeinderat als grundsätzlich vielversprechend eingeschätzt, da sie eine Entlastung des Zentrumsverkehrs ermöglicht und gleichzeitig den öffentlichen Verkehr in seiner heutigen Form weitgehend aufrechterhält. Aus Sicht des Gemeinderates verdient diese Variante eine vertiefte Prüfung, um beurteilen zu können, ob sie dem Vorprojekt (BGK Rütistrasse) vorzuziehen ist – insbesondere, weil sie eine ausgewogene Lösung zwischen Verkehrsberuhigung, ÖV-Erreichbarkeit und Veloverkehrsförderung bietet.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Die Variante «Hombi Save» sowie die Alternativvariante «Grosskreisel» werden abgelehnt. Die beiden Varianten werden insbesondere aufgrund ihrer nachteiligen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten des ÖV-Netzes (Fahrplan 2025) als nicht zielführend beurteilt.
2. Die Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz» als grundsätzlich vielversprechend erachtet. Diese Variante ermöglicht eine Entlastung des Zentrumsverkehrs und gewährleistet zugleich den Erhalt des bestehenden ÖV-Angebots. Sie stellt eine ausgewogene Lösung zwischen Verkehrsberuhigung, ÖV-Erreichbarkeit und Veloverkehrsförderung dar.
3. Dem Kanton Zürich wird die Haltung zu den geprüften Varianten übermittelt. Man spricht sich klar gegen die Varianten «Hombi Save» und «Grosskreisel» aus. Gleichzeitig wird empfohlen, die Alternativvariante «Grosskreisel mit Priorisierung ÖV-Netz» vertieft zu prüfen und dem Vorprojekt (BGK Rütistrasse) gegenüberzustellen.

4. Protokollauszug an:

- Markus Hegglin, Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt (per Mail)
- Silvan Künzler, Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt (per Mail)
- RGPK-Mitglieder (Pixas)
- Rainer Odermatt, Gemeindepräsident (Pixas)
- Thomas Wirth, Ressortvorstand Hochbau+Liegenschaften (Pixas)
- Thomas Etter, Ressortvorstand Tiefbau+Werke (Pixas)
- Arbnora Tafa, Gemeindeschreiberin (Pixas)
- Marcus Hsu, AL Hochbau+Liegenschaften (Pixas)
- Simone Wolf, AL Tiefbau und Werke ad Interim (Pixas)
- Ina Müller, BL Hochbau (Pixas)



Gemeinderat Hombrechtikon

Rainer Odermatt
Gemeindepräsident



Arbnora Tafa
Gemeindeschreiberin