

# Gesamtverkehrskonzept Hombrechtikon

Gemeinde Hombrechtikon

*Schlussbericht*

*(vom Gemeinderat am 10. März 2026 genehmigt)*



## **Auftraggeberin**

Gemeinde Hombrechtikon  
Feldbachstrasse 12  
8634 Hombrechtikon

## **Begleitung (Kommission Gesamtverkehrskonzept)**

Rainer Odermatt  
Gemeindepräsident  
Thomas Wirth  
Ressortvorstand Hochbau und Liegenschaften  
Thomas Etter  
Ressortvorstand Tiefbau und Werke  
Marcus Hsu (bis Mai 2025)  
Abteilungsleiter Hochbau und Liegenschaften  
Markus Sobaszkiwicz (bis Mai 2025)  
Abteilungsleiter Tiefbau und Werke  
Michaela Leemann  
Abteilungsleiterin Sicherheit und Einwohnerdienste  
Felix Müller (ab Juni 2025)  
Fachperson Planung+Umwelt  
Seraina Steinlin (ab September 2025)  
Bereichsleiterin Planung+Umwelt

## **Auftragnehmende**

Alex Stahel  
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme  
Annina Breu  
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme  
Simon Vogt  
dipl. Ing. ETH/SVI  
Matthieu Dillier  
Zeichner EFZ in Architektur, BA FH in visueller Kommunikation

Metron Verkehrsplanung AG  
Stahlrain 2  
Postfach  
5201 Brugg  
T 056 460 91 11  
info@metron.ch  
www.metron.ch

Titelbild:  
Bildcollage Hombrechtikon (Metron 2024)

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehen</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Situationsanalyse</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Ziele</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Gesamtkonzept</b>	<b>20</b>
6.1	Fussverkehr	21
6.2	Veloverkehr	24
6.3	Öffentlicher Verkehr	27
6.4	Motorisierter Individualverkehr	29
<b>7</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>34</b>
7.1	Massnahmenübersicht	34
7.2	Umsetzung	41
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>43</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>44</b>
	<b>Abkürzungen / Glossar</b>	<b>46</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>46</b>
	<b>Anhang</b>	<b>47</b>
	Anhang 1: Detaillierte Situationsanalyse	47
	Anhang 2: Gültiger Verkehrsplan	72
	Anhang 3: Massnahmenblätter Schlüsselmassnahmen	73

# Zusammenfassung

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist ein kommunales Planungsinstrument, das den Rahmen für die Entwicklung der Mobilität von Hombrechtikon langfristig für einen Zeithorizont von rund 15 Jahren festlegt. Das GVK der Gemeinde Hombrechtikon verfolgt das Ziel, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig zu gestalten und den unterschiedlichen Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Ausserdem wird die Gestaltung bzw. Entwicklung des Gesamtverkehrssystems mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das Konzept dient als Orientierungsrahmen, an dem künftige Verkehrsvorhaben ausgerichtet werden sollen.

Die Anliegen und Bedürfnisse der Hombrechtiker Bevölkerung konnten durch die Mitwirkung der breit abgestützten Bevölkerung, der Verwaltung und der Politik im Rahmen des Erarbeitungsprozesses einfließen.

## Situationsanalyse

Die Gemeinde Hombrechtikon ist geprägt durch eine abwechslungsreiche Naturlandschaft, attraktive, regional bedeutsame Naherholungsgebiete und ist sowohl eine Wohn- als auch Arbeitsplatzgemeinde. Hombrechtikon besteht aus einem kompakten Dorf im Zentrum und mehreren Weilern. Zwischen dem Zentrum und Feldbach besteht ein erheblicher Höhenunterschied. Das Siedlungsgebiet hat sich seit den 1970er-Jahren entlang bestehender Strassen stark verdichtet. Eine Quartieranalyse zeigt grosse Heterogenität hinsichtlich Nutzung, Erschliessung und Aufenthaltsqualität.

Die Gemeinde ist über mehrheitlich grosszügig dimensionierte Kantonsstrassen in alle Richtungen gut angebunden. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist jedoch hoch, was zu Lärm, Luftbelastung und einer zerschneidenden Wirkung im Zentrum führt und die Aufenthaltsqualität im und am Strassenraum beeinträchtigt. Die Parkraumbewirtschaftung ist unzureichend geregelt. Es kommt stellenweise zu wildem Parkieren, insbesondere in den Naherholungsgebieten.

Tagsüber ist das Angebot im öffentlichen Verkehr gemessen an der Grösse der Gemeinde grundsätzlich gut. Allerdings können die Busse aufgrund einer fehlenden Buspriorisierung während der Hauptverkehrszeiten nicht fahrplanstabil verkehren, wodurch es teilweise zu Anschlussbrücken an den Bahnhöfen Bubikon, Stäfa oder Feldbach kommt. Zudem sind noch nicht alle Haltestellen hindernisfrei ausgebaut.

Das bestehende Velonetz weist teilweise Netzlücken, und Schwachstellen auf. Zu nennen ist beispielsweise die wenig intuitive Veloführung entlang der Rütistrasse mit häufigen Führungswechseln. Auch für das bestehende, dichte Fusswegnetz bestehen Netzlücken sowie Schwachstellen, an welchen die Verkehrssicherheit eingeschränkt ist. Insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit bestehen mehrere neuralgische Querungsstellen.

## Ziele

Das im GVK festgehaltene Hauptziel für den Planungshorizont 2040 lautet: «Hombrechtikon ist nachhaltig mobil». Hombrechtikon soll sicher und attraktiv, gut angebunden, wirtschaftlich und energieeffizient, umweltschonend sowie siedlungsverträglich mobil sein.

Diese Zielsetzung basiert auf dem «Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit», welches die Dimensionen «Gesellschaft», «Wirtschaft» und «Umwelt» umfasst. Dabei wird jeder dieser drei Bereiche als gleich wichtig und gleichberechtigt angesehen.

## Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf leitet sich aus der Differenz zwischen der heute bestehenden Ausgangslage sowie der prognostizierten Entwicklung und dem Zielbild ab. Wesentlicher

Handlungsbedarf besteht in der Reduktion des hohen MIV-Anteils am Gesamtverkehr und der Förderung von sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegen, welche auch ein wichtiger Bestandteil der Schulwege sind. Dabei sind wichtige Netzlücken zu schliessen und Schwachstellen mit eingeschränkter Verkehrssicherheit durch bauliche oder betriebliche Massnahmen behoben werden. Durch eine Anpassung des Temporegimes in den Quartieren soll die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Für die Parkierung ist insbesondere in den Naherholungsgebieten eine Bewirtschaftung sowie eine Aktualisierung der privaten Regelung anzustreben.

### **Gesamtkonzept**

Um dem identifizierten Handlungsbedarf zu begegnen und die vorhandenen Entwicklungspotenziale zu nutzen, wurden verschiedene Lösungsansätze vertieft untersucht und ein Gesamtkonzept entworfen. Das Konzept basiert auf der «3-V-Strategie» der Verkehrsplanung: Verkehr **vermeiden**, Verkehr **verlagern** und Verkehr **verträglich abwickeln** und berücksichtigt alle Verkehrsmittel. Zu den wichtigsten Konzeptelementen gehören:

- Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren durch Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen
- Dichtes, durchgängiges und sicheres Netz für den Fussverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der Schulwege.
- Sicheres, durchgängiges und intuitives Velowegnetz ohne häufige Wechsel der Führungsform.
- Erhöhung der ÖV-Angebotsqualität und Verbesserung der Fahrplanstabilität der Busse
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden
- Gewährleistung der guten Erreichbarkeit mit dem MIV
- Grundlagen zur angemessenen Regulierung des Parkierungsangebots schaffen

### **Massnahmen und Umsetzung**

Zur Umsetzung des Konzepts wurden insgesamt 36 Massnahmen definiert, welche in der Zuständigkeit der Gemeinde oder dem Kanton Zürich liegen. Die Massnahmen sind zeitlich abgestuft und priorisiert, wobei zwischen Sofortmassnahmen, Schlüsselmassnahmen, sekundären Massnahmen und Planungsaufgaben unterschieden wird.

Zu den Schlüsselmassnahmen gehören im Zentrum das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Rütistrasse, die Erarbeitung eines Leitbildes für die Entwicklung der Rütistrasse und das Anstossen der Zentrumsentwicklung. Diese Massnahmen sind aufeinander abzustimmen. Die weiteren Schlüsselmassnahmen umfassen das Schliessen der bestehenden Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, der hindernisfreie Ausbau der Bushaltestellen und die Entlastung der Verspätungsknoten für den Busverkehr. Eine weitere, integrale Massnahme ist die etappierte Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren. Eine jährliche Erfolgskontrolle soll die Wirksamkeit der Umsetzung sicherstellen.

# 1 Einleitung

## Ausgangslage

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) bildet die Richtschnur für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in Hombrechtikon. Es ist auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgerichtet und umfasst alle Verkehrsträger und -teilnehmenden, welche im Siedlungsgebiet von Hombrechtikon unterwegs sind. Das Gesamtverkehrskonzept zeigt die Ziele für die künftige Mobilität auf und legt Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest. Das Konzept wird vom Gemeinderat beschlossen und dient als Orientierungsrahmen, an dem künftige Verkehrsvorhaben ausgerichtet werden. Die einzelnen Massnahmen aus dem Konzept erhalten ihre Rechtsverbindlichkeit im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse, insbesondere durch die anstehende Gesamtrevision der Ortsplanung. Das Konzept ist somit ein koordinierendes Instrument mit strategischen Stossrichtungen und einem entsprechenden Massnahmen-/Umsetzungskonzept als wesentliches Ergebnis. Dieses zeigt auf, welche Massnahmen durch wen mit welchen Mitteln gesichert und umgesetzt werden sollen.

## Einbettung und Abgrenzung

Der Planungsperimeter des vorliegenden GVK umfasst das gesamte Gemeindegebiet der Gemeinde Hombrechtikon. Die Gemeinde Hombrechtikon liegt am Rande des Kantons Zürich, grenzt an den Kanton St. Gallen an und ist Teil der Planungsregion Pfannenstil. Ausserdem ist die Gemeinde Hombrechtikon eine beitragsberechtigte Gemeinde der Agglomeration Obersee.

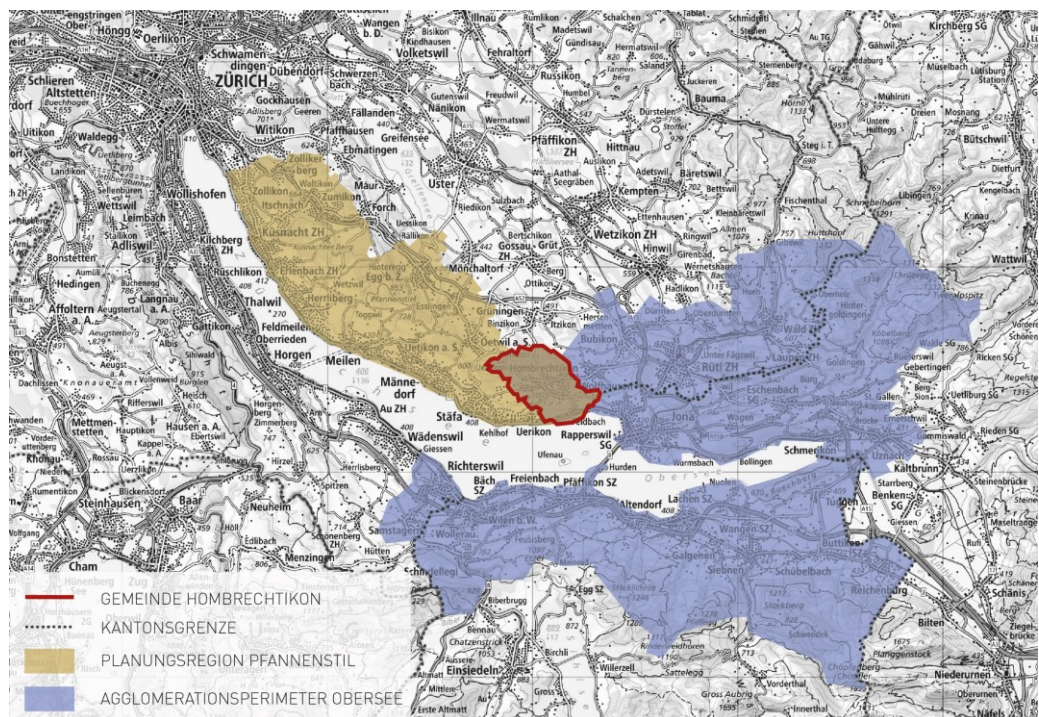


Abbildung 1: Perimeter GVK

## Grundlagen

Für die Erarbeitung standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

Dokument	Autor:in	Stand
Kantonaler Richtplan	Kanton Zürich	24.05.2024
Gestaltung Staatsstrassen, Methodik zur Strassenraumgestaltung	Kanton Zürich, TBA	15.07.2022
Regionales Gesamtverkehrskonzept Pfannenstil	Kanton Zürich, AFM	22.06.2023
Vorprojekt Betriebs und Gestaltungskonzept Rütistrasse, Unterlagen Planaufgabe	Kanton Zürich, TBA	24.05.2024
Agglomerationsprogramm 4. Generation Obersee	Agglo Obersee	30.04.2021
Agglomerationsprogramm 5. Generation Obersee Entwurf Vernehmlassung	Agglo Obersee	08.01.2025
Schwachstellenanalyse Fussverkehr Agglomeration Obersee	Metron	23.10.2023
Netz- und Analyseplanung Veloverkehr, Agglomeration Obersee, Perimetererweiterung Gemeinde Hombrechtikon	ASA	23.11.2023
Bau- und Zonenordnung	Gemeinde Hombrechtikon	24.05.2022
Teilrevision Nutzungsplanung Arbeitsplatzgebiet Eichtal	Gemeinde Hombrechtikon, SKW	23.11.2023
Arealentwicklung Eichtal 4.0, Workshop «Eichtal Ost»	Rimaplan	07.02.2023
Öffentlicher Gestaltungsplan «Im Zentrum»	Gemeinde Hombrechtikon	25.06.2019
Dokumentation Landschaft	Verein Agglo Obersee, iif	27.06.2023
Lärmbelastungskataster Kommunalstrassen	Suter Ingenieurbüro	29.09.2021
Leitbild Gemeinde Hombrechtikon	Gemeinde Hombrechtikon	In Bearbeitung
Parkierungskonzept, Parkierung auf öffentlichem Grund (von der Gemeindeversammlung am 11.12.2019 abgelehnt)	Gemeinde Hombrechtikon, SKW	12.03.2018
Schulwegüberprüfung «Altes Dörfli – Neues Dörfli» Hombrechtikon	Bfu	06.02.2025
Schulwegüberprüfung «Schlattstrasse – Schulhaus Feld- bach» Hombrechtikon	Bfu	08.05.2025
Schulweg – Leitfaden für die Schulwegplanung	Bfu	2022
Kommunaler Gesamtplan Verkehr	Gemeinde Hombrechtikon	14.09.1983
Teilergänzung		03.06.1992

Tabelle 1: Übersicht Grundlagendokumente

## 2 Vorgehen

### Projektorganisation

Das Gesamtverkehrskonzept wurde durch eine spezifisch für das Gesamtverkehrskonzept zusammengesetzten Kommission erarbeitet. Diese bestand aus Vertretungen der Behörde, der Politik und externen Fachpersonen.

Zusätzlich wurde eine grösser gefasste Begleitgruppe im Rahmen von drei Mitwirkungsveranstaltungen einbezogen. Diese Begleitgruppe setzte sich aus einem breiten Kreis an Interessens- und Altersgruppen zusammen, was einen umfassenden Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse in Hombrechtikon ermöglichte. Durch die enge Begleitung der Kommission und der Begleitgruppe konnten die Anliegen der Bevölkerung und des Gewerbes frühzeitig miteinbezogen werden.

### Projekttablauf

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts gliederte sich in die in der nachfolgenden Abbildung ersichtlichen Arbeitsschritte.

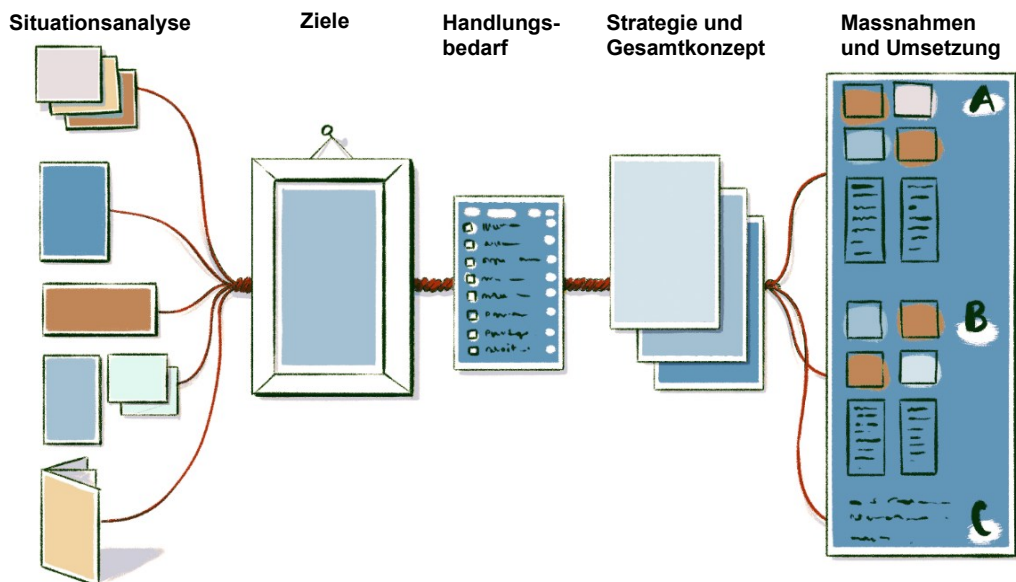


Abbildung 2: Erarbeitungsprozess  
Gesamtverkehrskonzept

Der vorliegende Bericht ist gemäss diesem Vorgehen strukturiert. Im ersten Schritt wurden die übergeordneten und kommunalen Grundlagen sowie die räumliche und verkehrliche Situation umfassend analysiert (Kapitel 3). In einem zweiten Schritt wurden die Ziele für die verkehrliche Entwicklung in Hombrechtikon festgesetzt (Kapitel 4). Aus der Gegenüberstellung der Analyseergebnisse zur heutigen Situation und den Zielsetzungen konnte der Handlungsbedarf ermittelt werden (Kapitel 5). Anschliessend wurden für den Handlungsbedarf verschiedene Lösungsansätze vertieft untersucht und ein Gesamtkonzept erarbeitet (Kapitel 6). In einem letzten Schritt wurden basierend auf dem Gesamtkonzept verschiedene Massnahmen abgeleitet und deren Umsetzung festgelegt (Kapitel 7).

### 3 Situationsanalyse

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Situationsanalyse in Form einer SWOT-Analyse zusammengefasst. Die vollständige Situationsanalyse ist im Anhang 1 aufgeführt.

<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Ortskerne und Weiler, heterogene Bebauung und Quartierstruktur</li> <li>– Wertvolle historische Ortsbilder und Gebäude</li> <li>– Diverse Nutzungen im Zentrum</li> <li>– Abwechslungsreiche Topographie, spannende Sichtbeziehungen in die Natur</li> <li>– Naherholungsgebiete in Siedlungsnähe</li> <li>– Feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz im Siedlungsgebiet</li> <li>– Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten vorhanden</li> <li>– Zentrales Siedlungsgebiet gut mit ÖV erschlossen</li> <li>– Busnetz auf S-Bahn-Anschlüsse in Stäfa, Bubikon und Feldbach abgestimmt</li> <li>– Busangebot mit 15'- bis 30'-Takt, S-Bahn mit 30'-Takt nach Zürich und Rapperswil</li> <li>– Gute übergeordnete Erschliessung Kantonsstrassen, Kammerung der Siedlungserchliessung</li> <li>– Bestehende T-30-Zonen, Umgestaltung Betriebs- und Gestaltungskonzept Rütistrasse geplant</li> <li>– Angebot öffentlicher Parkierung im Zentrum, am Bahnhof und im Naherholungsgebiet vorhanden</li> <li>– Zeitliche Fahrverbote bei Badi Feldbach</li> </ul>	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung «im Zentrum» sistiert</li> <li>– Wenig öffentliche Freiräume im Zentrum</li> <li>– Hoher MIV-Anteil am Modalsplit</li> <li>– Schwachstellen und Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr, mangelhafte Verkehrssicherheit und mangelhafte hindernisfreie und altersgerechte Infrastruktur</li> <li>– Konflikte Fuss- und Veloverkehr im Erholungsgebiet</li> <li>– Teilweise nicht intuitive Veloführung</li> <li>– Topographie/Höhenunterschied macht Velonutzung zwischen Zentrum und Feldbach weniger attraktiv</li> <li>– Stand der Fusswegnetzplanung veraltet</li> <li>– Geringe Fahrplanstabilität durch Behinderung MIV im Knoten Etzel-/Rütistrasse und an der Kronenkreuzung (regionale Bedeutung)</li> <li>– Anschlussbrüche Bahn-Bus am Bahnhof führen zu langen Wartezeiten</li> <li>– Viele Haltestellen entsprechen nicht den Ansprüchen gem. BehiG</li> <li>– ÖV in Bezug auf die Reisezeit nicht konkurrenzfähig gegenüber MIV</li> <li>– Hohe Verkehrsbelastung und MIV-orientierte Gestaltung der Hauptachsen <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; zerschneidende Wirkung</li> <li>&gt; Luft- und Lärmbelastung</li> <li>&gt; wenig attraktive Gestaltung des Ortszentrums</li> <li>&gt; versiegelte Flächen führen zu Hitzeinseleffekten</li> </ul> </li> <li>– Mangelhafte Gestaltung der Ortseingänge</li> <li>– Ausweichverkehr für Anschluss A15 durch Hombrechtikon</li> <li>– Saisonal hoher Parkdruck im Naherholungsgebiet führt zu Parksuchverkehr und wildem Parkieren</li> <li>– Parkierung gemeindeweit nicht bewirtschaftet</li> <li>– Fehlende Abstellmöglichkeiten für Motorräder</li> </ul>
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmen von Siedlung und Verkehr durch GVK und BZO-Revision</li> <li>– Aufkommen von E-Bikes hat in der hügeligen Landschaft Potenzial</li> <li>– Verschiedene positive Effekte durch Verkehrsberuhigung nutzen</li> <li>– Potenzial von Fuss- und Veloverkehr im zentralen Siedlungsgebiet durch attraktive Infrastruktur ausschöpfen</li> <li>– Verkehrslenkung durch Regelung der Parkierung</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zunahme der Verkehrsmengen (bei gleichbleibendem MIV-Anteil) führt zu verstärktem Problemdruck</li> <li>– Wenig Verlagerung und Vermeidung von MIV-Fahrten</li> <li>– Nicht-Umsetzen von Massnahmen durch fehlende finanzielle und personelle Ressourcen oder fehlende Akzeptanz</li> </ul>

Tabelle 2: SWOT-Analyse Gesamtverkehr

Ergänzend zur SWOT-Analyse sind auf den nachfolgenden Seiten die Stärken und Schwächen von Siedlung/Landschaft sowie der einzelnen Verkehrsträger räumlich verortet und beschrieben.

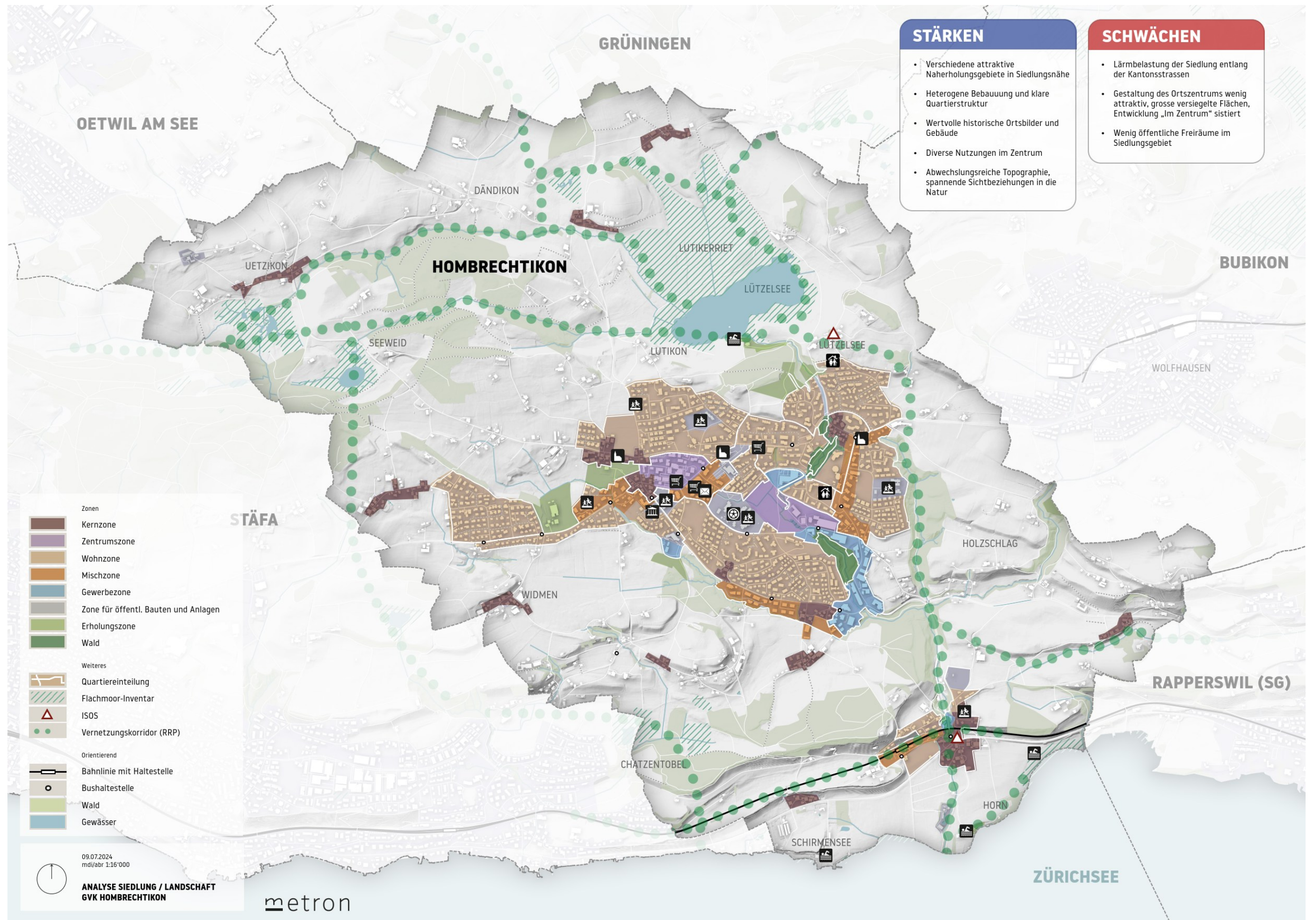


Abbildung 3: Analyse Siedlung / Landschaft

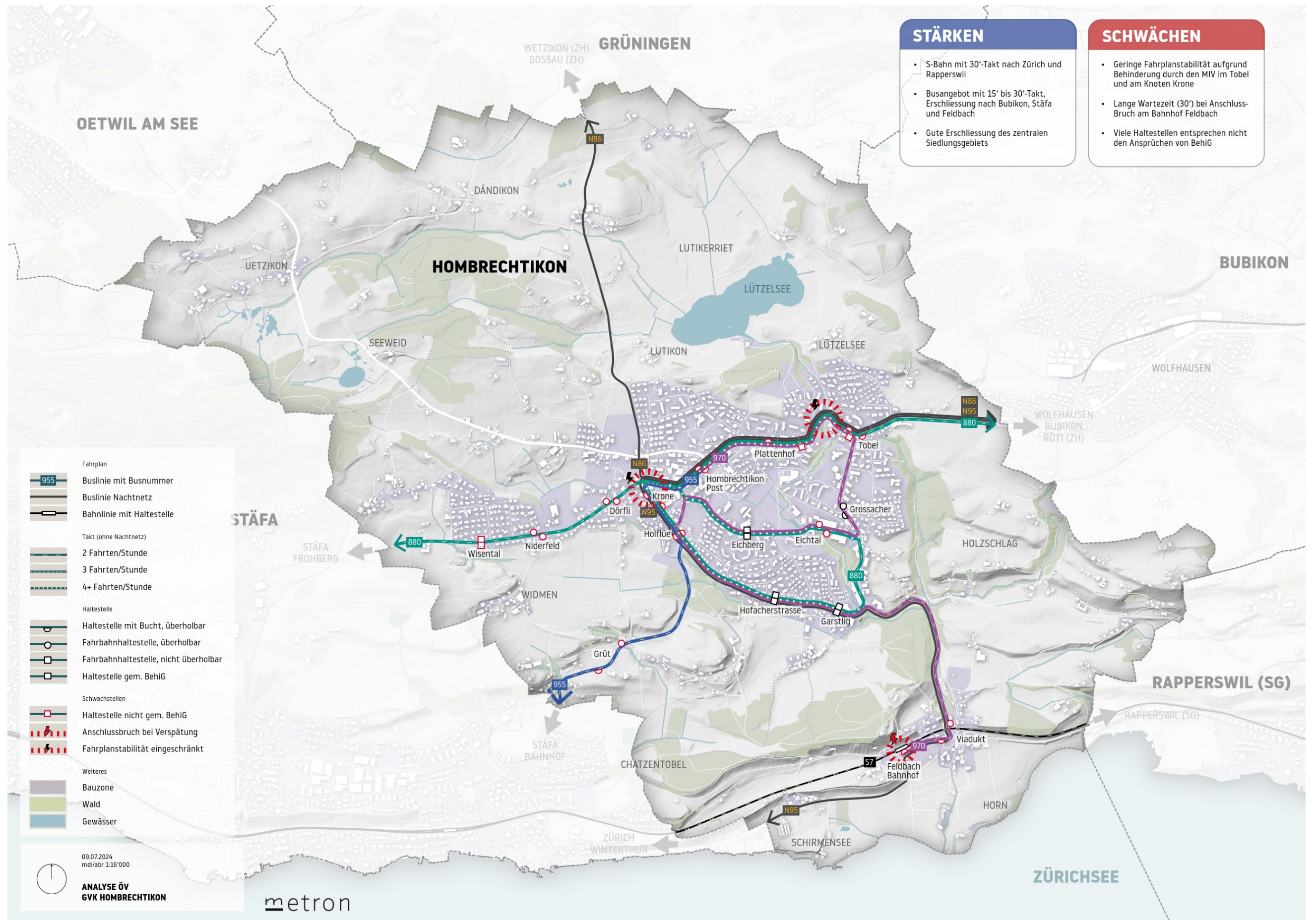


Abbildung 4: Analyse ÖV

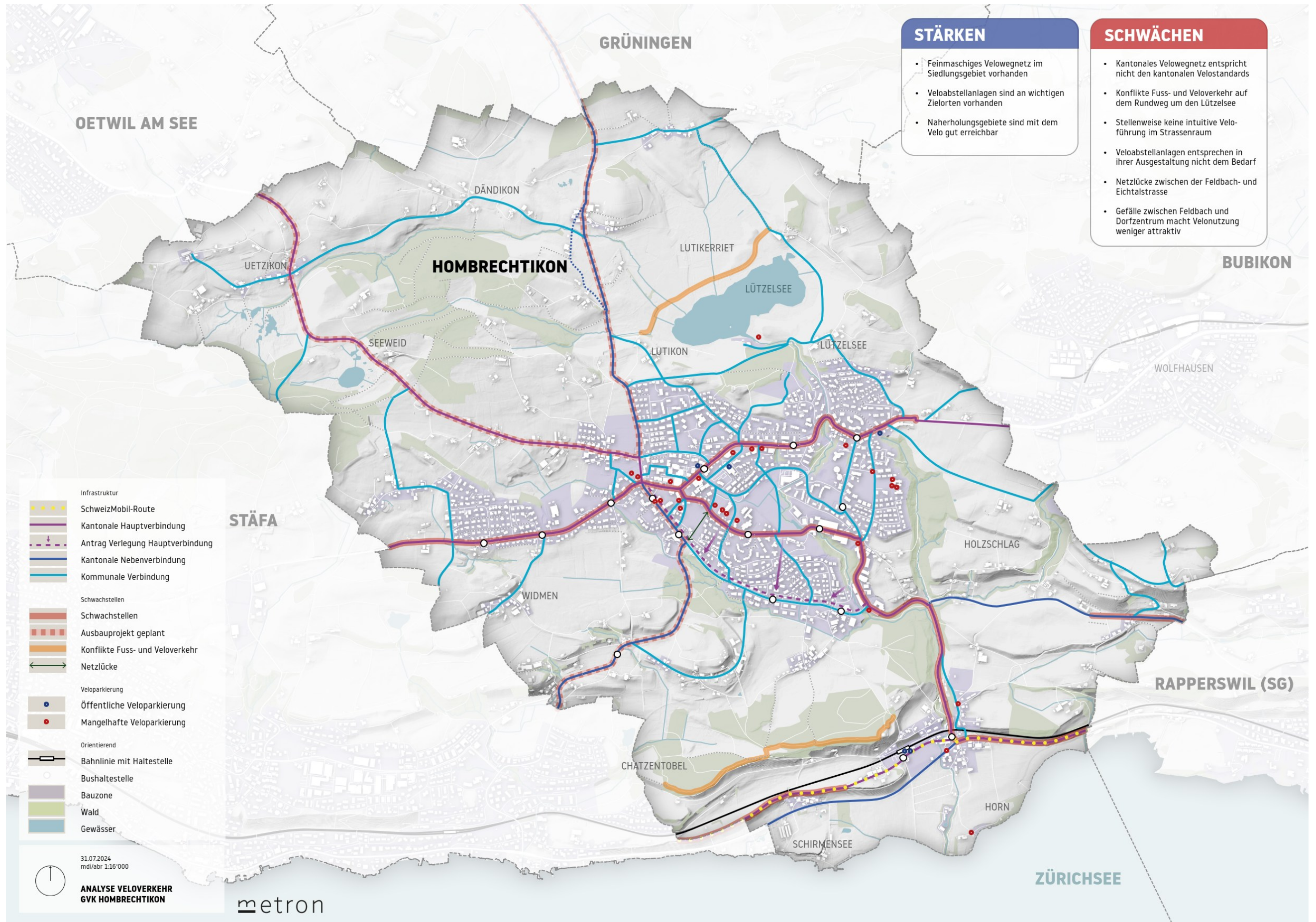


Abbildung 5: Analyse Veloverkehr

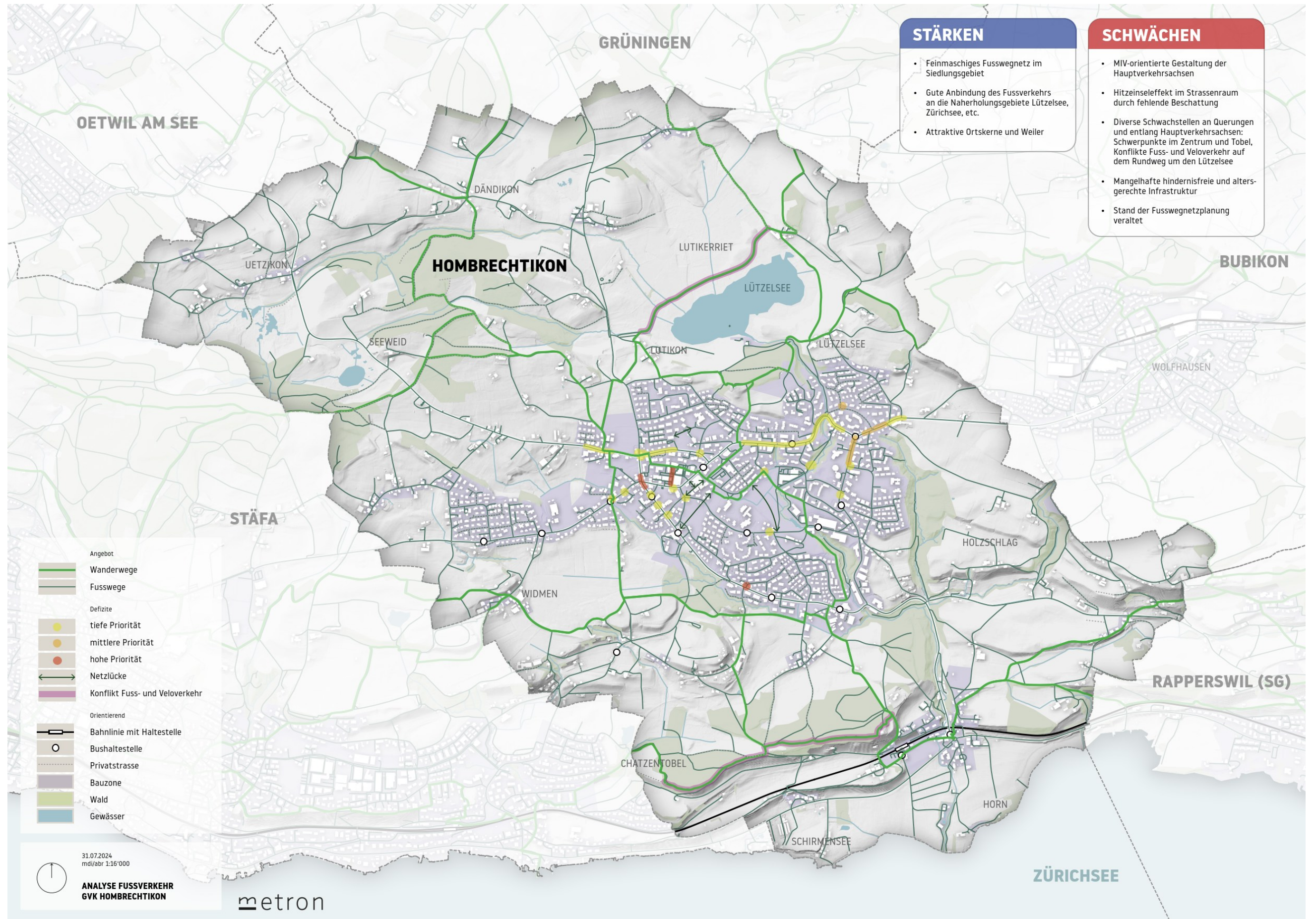


Abbildung 6: Analyse Fussverkehr

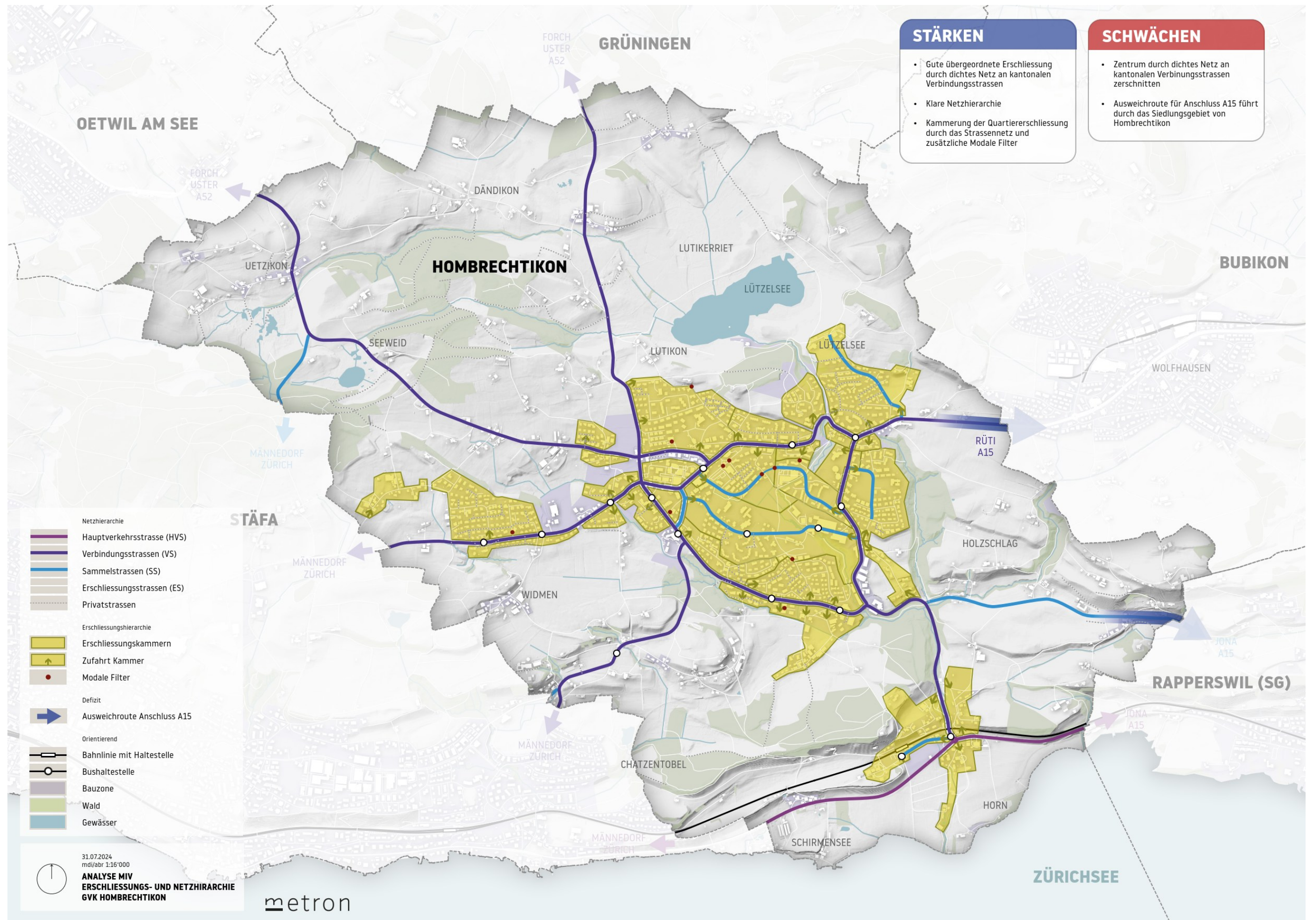


Abbildung 7: Analyse MIV – Erschliessungs- und Netzhierarchie

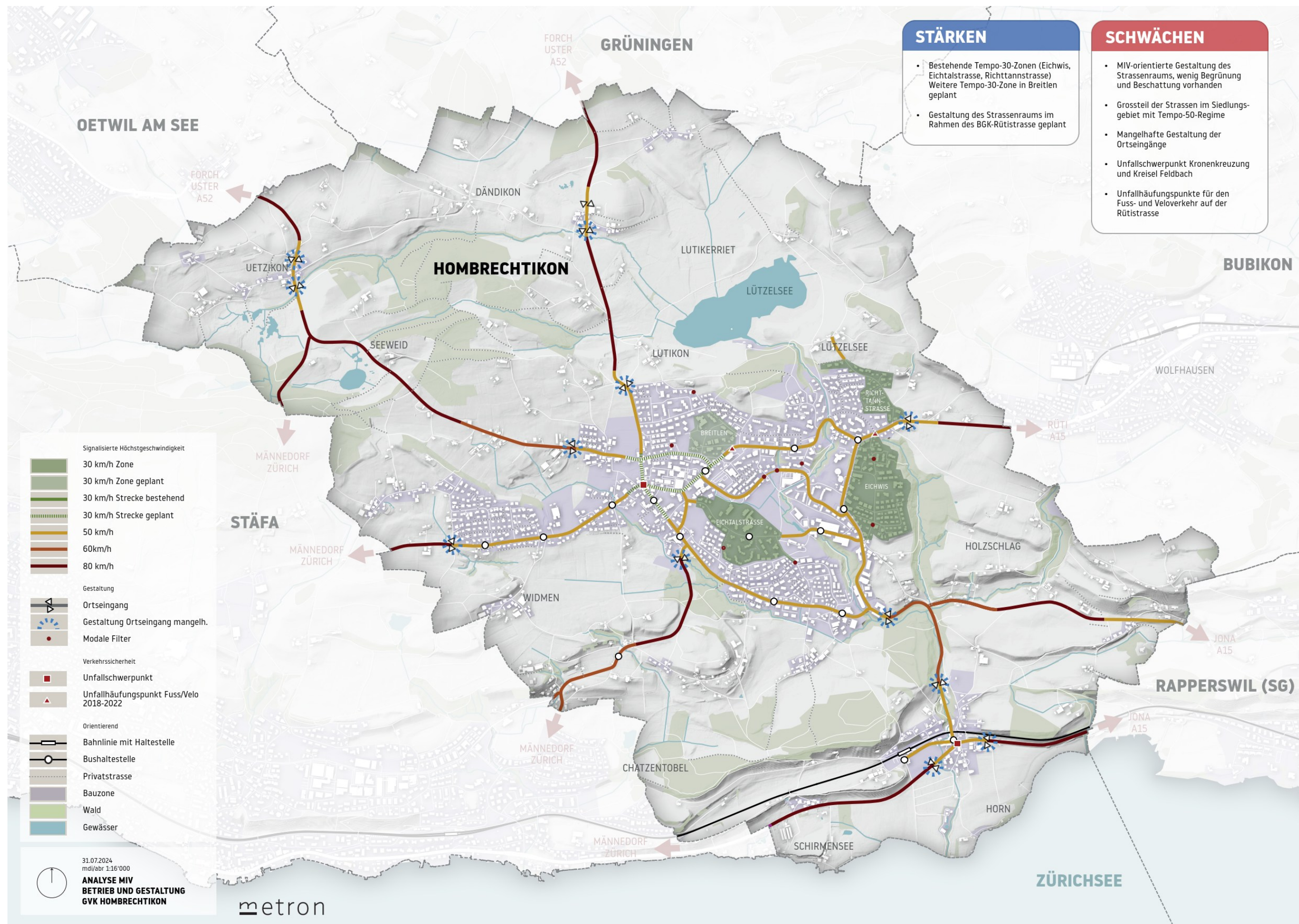


Abbildung 8: Analyse MIV – Betrieb und Gestaltung

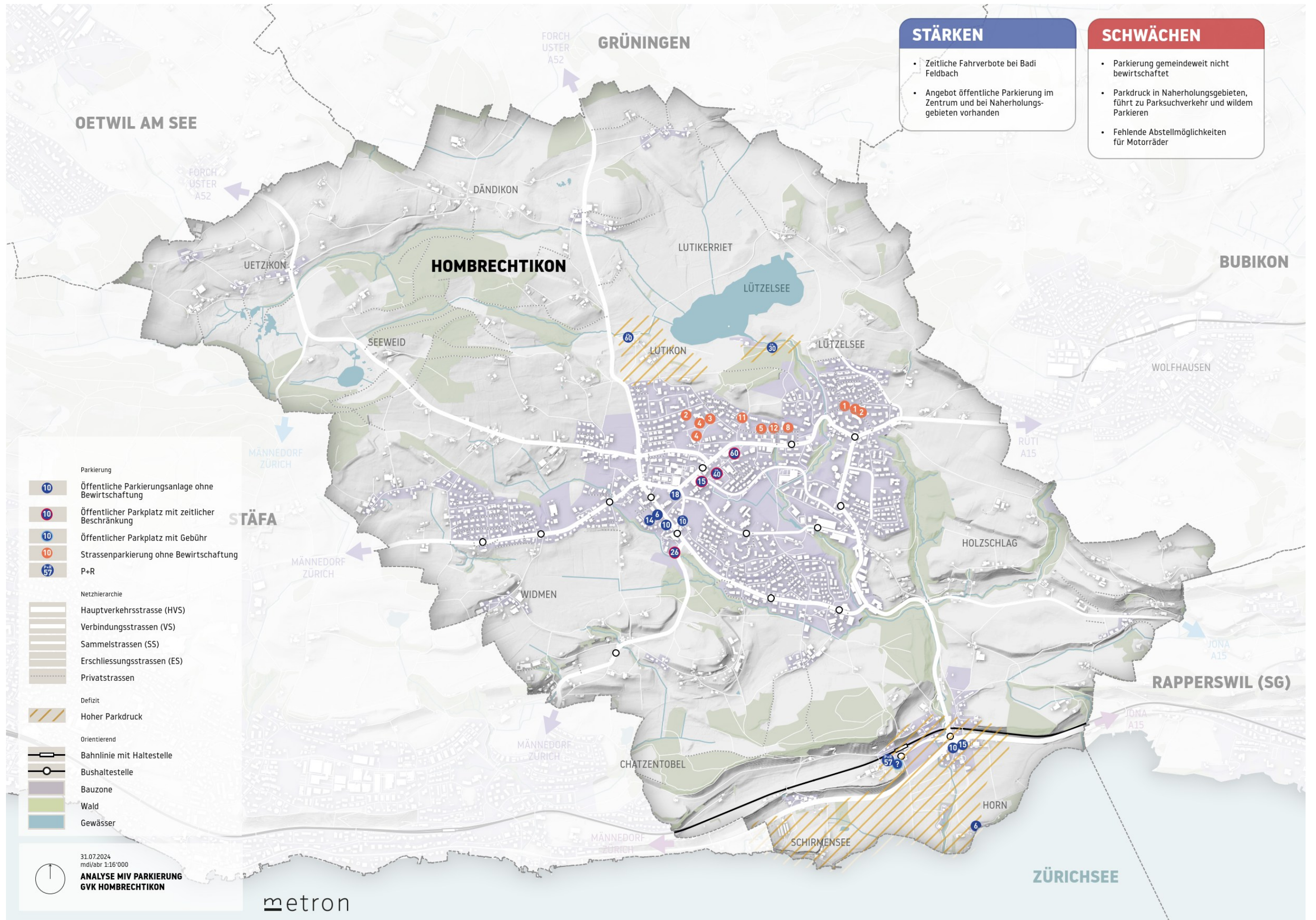


Abbildung 9: Analyse MIV Parkierung

## 4 Ziele

Das GVK orientiert sich an den übergeordneten Planungsgrundlagen (vgl. Anhang 1) und formuliert ein Zielbild für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinde Hombrechtikon. Das Hauptziel für den Planungshorizont 2040 lautet:

### «Hombrechtikon ist nachhaltig mobil.»

Diese Zielsetzung basiert auf dem «Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit», welches die Dimensionen «Gesellschaft», «Wirtschaft» und «Umwelt» umfasst. Dabei wird jeder dieser drei Bereiche als gleich wichtig und gleichberechtigt angesehen. Nur durch diese gleichwertige Rücksichtnahme auf alle drei Bereiche kann eine nachhaltige Entwicklung erreicht werden. Im Folgenden werden die drei Dimensionen kurz erläutert:

- Die Dimension **Gesellschaft** beschreibt eine nachhaltige Mobilität, welche für allen Menschen in Hombrechtikon zugänglich und sicher ist.
- Dimension **Wirtschaft** beschreibt das Ziel, dass die Mobilität möglichst effizient und kostengünstig und langfristig tragfähig ist.
- Die Dimension **Umwelt** beschreibt das Ziel, dass die Mobilität die Umwelt möglichst wenig belastet und haushälterisch mit den Ressourcen umgeht.

Das Hauptziel und die drei Nachhaltigkeitsdimensionen umfassen insgesamt sechs Teilziele, die jeweils einer oder zwei der Zieldimension zugeordnet sind.

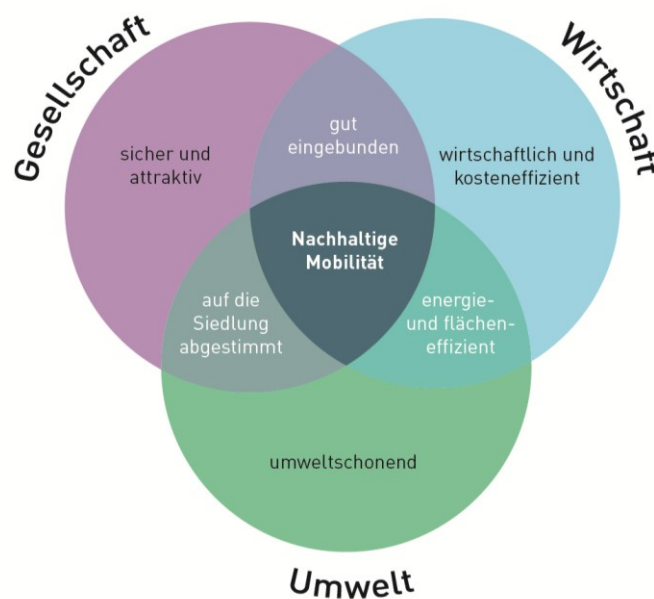


Abbildung 10: Zielsystem Gemeinde Hombrechtikon 2040

Nachfolgend sind sechs Teilziele kurz beschrieben und mit Beispielsätzen exemplarisch erläutert.

#### Teilziel «sicher und attraktiv»

Alle Verkehrsteilnehmenden können sich in Hombrechtikon sicher fortbewegen. Es wird insbesondere auf die vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Fuss- und Veloverkehr) Rücksicht genommen.

*Beispielsätze:**«Mein Kind ist auf dem Schulweg sicher zu Fuss unterwegs.»**«Vom Dorf aus kann ich mit dem Velo auf direkten und attraktiven Wegen zum Bahnhof in Feldbach fahren.»**«Ich erkenne im Strassenraum intuitiv, wo ich besonders sicher unterwegs sein kann oder aufmerksam sein muss.»***Teilziel «gut eingebunden»**

Hombrechtikon ist verkehrlich gut vernetzt und mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

*Beispielsätze:**«Ich komme auch am späteren Abend gut mit dem Bus nach Hause.»**«Mit dem Auto erreiche ich meine Zielorte in der Region sowie ausserhalb zuverlässig und ohne grosse Umwege.»**«Auf dem Weg ins Dorf muss ich keine grossen Umwege gehen.»***Teilziel «wirtschaftlich und kosteneffizient»**

Der Bau und der Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur wird wirtschaftlich und kosteneffizient betrieben.

*Beispielsätze:**«Bei Bauprojekten prüft die Gemeinde Hombrechtikon pragmatische, aber wirkungsvolle Massnahmen.»**«Durch die Priorisierung der Bau- und Sanierungsprojekte werden die Lebenszyklen der Infrastruktur optimal genutzt.»***Teilziel «energie- und flächeneffizient»**

In Hombrechtikon ist man möglichst auf energie- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln unterwegs (ÖV, Velo- und Fussverkehr).

*Beispielsätze:**«Kurze Wege im Dorf, bei denen ich nicht schwer tragen muss, gehe ich zu Fuss.»**«Zum Baden an den Lützelsee fahre ich mit dem Velo.»***Teilziel «umweltschonend»**Der Verkehr in Hombrechtikon wird so weit wie möglich umweltschonend abgewickelt. Der durch den Verkehr erzeugte CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird reduziert.*Beispielsätze:**«An den Ladestationen im Zentrum kann ich mein E-Auto während dem Einkaufen aufladen.»***Teilziel «auf die Siedlung abgestimmt»**

Der Verkehr und die Siedlung sind aufeinander abgestimmt. Lärmemissionen sind auf einem verträglichen Niveau. Bei der Gestaltung der öffentlichen (Strassen-)räume sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

*Beispielsätze:**«Ich kann gemütlich entlang der Rütistrasse flanieren.»**«An heissen Sommertagen kann ich mich auf Sitzbänken im Schatten ausruhen.»**«Dank Tempo 30 haben die Lärmemissionen im Quartier abgenommen.»*

## 5 Handlungsbedarf

Der nachfolgende Handlungsbedarf leitet sich aus der Differenz zwischen der heute bestehenden Ausgangslage sowie der prognostizierten Entwicklung (vgl. Kapitel 3) und dem Zielbild (vgl. Kapitel 4) ab.

### **Gesamtverkehr**

- Fahrten, die nicht zwingend mit dem Auto zurückgelegt werden müssen (kurze Distanzen, keine schweren Lasten), sollen möglichst auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel verlagert werden. Kurze Wege (<5 km) sind dabei auf Fuss- und Veloverkehr, mittlere Wege (5-20 km) auf Velo, E-Bike und ÖV und lange Wege (>20 km) auf den ÖV zu verlagern.
- Das Temporegime ist unter Berücksichtigung der Lage und Funktion auf die Siedlungsstruktur anzupassen.

### **Strassenraum**

- Die verminderte Aufenthaltsqualität und eingeschränkte Verkehrssicherheit im Zentrum aufgrund der Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit sind zu verbessern.
- Die Trennwirkung der Strassen auf den Raum ist zu reduzieren.

### **Öffentlicher Verkehr**

- Die mangelhafte Ausgestaltung und Hindernisfreiheit von Bushaltestellen (bspw. Haltestelle Wisental) ist zu beheben.
- Die Einschränkung der Fahrplanstabilität der Busse durch den MIV ist insbesondere im Tobel und am Knoten Krone zu beheben.
- Anschlussbrüche an den Bahnhöfen Feldbach, Bubikon oder Stäfa mit langen Wartezeiten (bis zu 30') sind zu verhindern.

### **Veloverkehr**

- Schwachstellen im kantonalen und kommunalen Velowegnetz sind zu beheben.
- Diverse Netzlücken im kommunalen Velowegnetz sind für eine gute und attraktive Veloführung zu schliessen.
- Entlang der kantonalen und kommunalen Veloverbindungen ist eine einheitliche und intuitiv lesbare Veloführung zu erstellen (z.B. entlang der Rütistrasse).
- Die Qualität und Anzahl Veloabstellplätze an wichtigen Zielorten sind zu erhöhen.
- Das Potenzial des E-Bikes ist durch das Schaffen eines attraktiven Netzes zu nutzen.

### **Fussverkehr**

- Netzlücken im Fussverkehrsnetz sind für eine gute und attraktive Durchwegung zu schliessen.
- Die Verkehrssicherheit entlang wichtiger Fusswegverbindungen, insbesondere für den Schulweg, ist zu erhöhen.

### **MIV/Parkierung**

- Die Erreichbarkeit von und nach Hombrechtikon sowie innerhalb der Gemeinde ist zu gewährleisten.
- Die negativen Auswirkungen des (insbesondere an schönen Tagen) hohen Parkdrucks in den Naherholungsgebieten (Parksuchverkehr, wildes Parkieren) sind zu minimieren.
- Die Regelung der privaten Parkierung ist zu aktualisieren und der heutigen Situation anzupassen.

## 6 Gesamtkonzept

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität soll durch die «3V-Strategie» erreicht werden. Die 3V-Strategie der Verkehrsplanung hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Dazu werden die drei V «Vermeiden», «Verlagern» und «Verträglich abwickeln» verfolgt.

### Durch das Vermeiden von Fahrten ...

- wird die Zunahme des Verkehrsaufkommens und der zurückgelegten Tagesdistanz geschwächt oder gestoppt
- sinkt die Belastung des Strassennetzes
- steigt die Verkehrssicherheit
- erhöht sich die Erreichbarkeit

### Durch das Verlagern von Fahrten auf flächeneffiziente Verkehrsmittel...

- sinkt die Belastung des Strassennetzes
- sinken die Luft- und Lärmbelastungen
- steigt die Verkehrssicherheit
- kann die bestehende Kapazität besser genutzt werden

### Durch das verträgliche Abwickeln von Fahrten ...

- sinken die Luft- und Lärmbelastungen
- steigt die Verkehrssicherheit
- steigt die Aufenthaltsqualität im Strassenraum

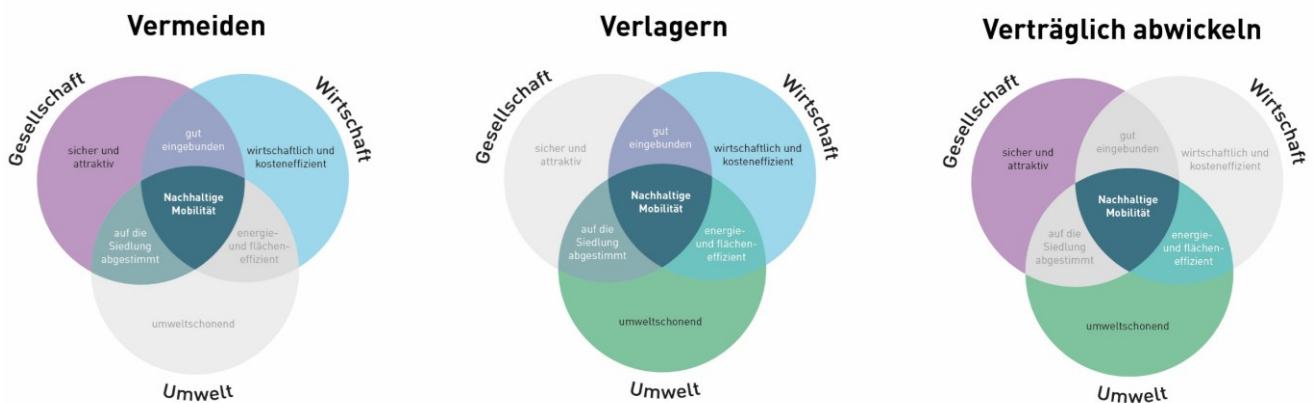


Abbildung 11: Dimensionen des Zielsystems nach der 3V-Strategie

## 6.1 Fussverkehr

Das Ziel, kurze (<2 km) MIV-Fahrten auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel wie beispielsweise den Fussverkehr zu verlagern, bedingt eine entsprechend attraktive Infrastruktur. Dazu gilt es, das bereits bestehende Fusswegnetz weiter auszubauen und wichtige Netzlücken zu schliessen, sodass im gesamten Siedlungsgebiet von Hombrechtikon ein attraktives, sicheres und dichtes Fusswegnetz besteht.

Durch die behördenverbindliche Festsetzung des Fusswegnetzes im KGV wird der Verkehrsplan von 1983 aktualisiert. Das Festhalten der Netzlücken schafft eine langfristige Planungssicherheit für die Gemeinde.



Abbildung 12: Attraktive Siedlungsdurchwegung in Zürich (links) und in Uster (rechts)



Abbildung 13: Querungshilfen vertikaler Versatz in Oberrieden (links) und Schutzinsel mit Fussgängerstreifen in Hinwil (rechts)





Das Fusswegnetz gliedert sich in die folgenden Netzhierarchien:

### Regionale / Kantonale Fusswegverbindungen



Die bestehenden und geplanten **Fuss-/Wanderwege** (Regionaler Richtplan)

## Kommunales Fusswegnetz

-  Das kommunale **Hauptnetz** vernetzt die wichtigen Quell- und Zielorte der Gemeinde direkt miteinander.
-  Das kommunale Nebennetz ergänzt das Hauptnetz.
-  Eine **geplante Verbindung** dient dazu, die planungsrechtliche Grundlage für eine mittel- bis langfristige Verbindung zu schaffen (bspw. wenn ein Grundstück neu bebaut wird).
-  Auch alle **anderen Strassen**, welche nicht explizit zum kommunalen Netz gehören, dienen (sofern nicht anders signalisiert) dem Fussverkehr.

Für die kommunalen Haupt- und Nebenverbindungen sind folgende Gestaltungsgrundsätze festgehalten.

- Durchgehende und sichere Verbindungen
- Sichere Querungsstellen (möglichst in den Wunschlinien)
- Idealerweise verkehrsberuhigte Gebiete
- Besondere Berücksichtigung der Schulwege

<b>Vielbefahrene Strasse</b>	- Trottoir (ein-/beidseitig) - Eigenständiger Fussweg
Wenig befahrene Strasse (Quartierstrassen, Feldwege)	- Trottoir - Fussweg direkt auf der Strasse

Hinsichtlich der Schulwegsicherheit bedarf es einer Abklärung des Handlungsbedarfs der Schwachstellen auf den wichtigen Schulwegen und dem Aufzeigen von schnell umsetzbaren Massnahmen, sowie langfristigen Lösungen.

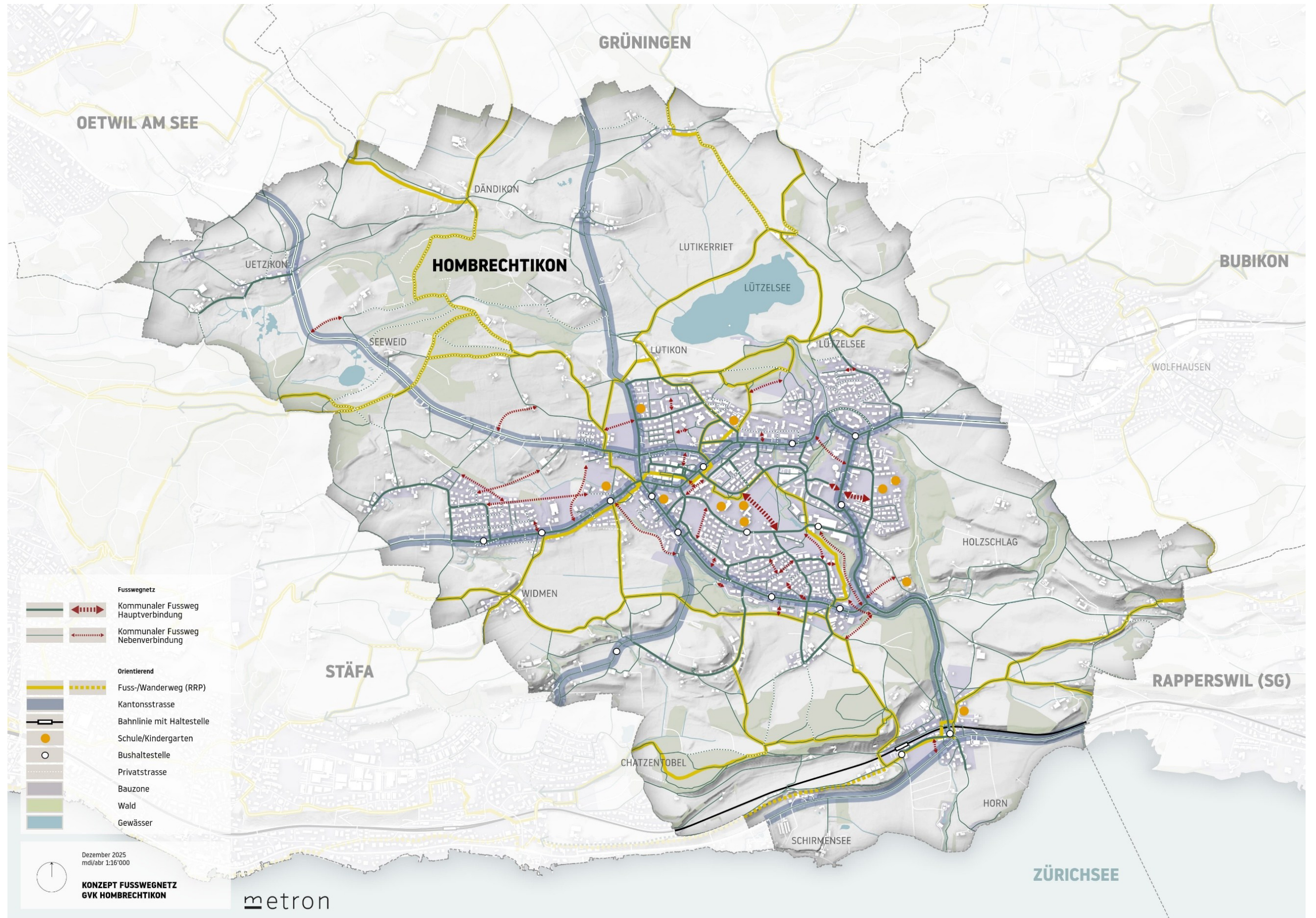


Abbildung 14: Konzeptplan Fussverkehr


## 6.2 Veloverkehr


Im Veloverkehr wird zwischen dem Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden (vgl. Situationsanalyse). Das Veloweggesetz verpflichtet die Kantone und Gemeinden, die Velonetze bis Ende 2027 behördenverbindlich festzuhalten und bis 2042 umzusetzen. Im Rahmen des vorliegenden GVK gilt es daher insbesondere, den Veloalltagsverkehr sicher und attraktiv zu gestalten. Der Vollständigkeit halber sind die Routen des Freizeitverkehrs ebenfalls in den Konzeptplänen festgehalten. Im Velofreizeitverkehr gilt es insbesondere, Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden.


Das Ziel, kurze (<2 km) bis mittlere (15-20 km) MIV-Fahrten auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel wie beispielsweise den Veloverkehr zu verlagern, bedingt eine entsprechend attraktive Infrastruktur. Dazu gilt es, das bereits bestehende kantonale und kommunale Velowegnetz weiter auszubauen, Schwachstellen zu beheben und Netzlücken zu schliessen, sodass im gesamten Siedlungsgebiet von Hombrechtikon eine attraktive, sichere und durchgehende Veloinfrastruktur besteht.


Durch die behördenverbindliche Festsetzung des Fusswegnetzes im KGV wird der Verkehrsplan von 1983 aktualisiert. Das Festhalten der Netzlücken schafft eine langfristige Planungssicherheit für die Gemeinde. Das Velonetz gliedert sich in die folgenden Netzhierarchien:

### Übergeordnetes Velowegnetz

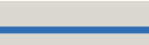
 Die **kantonalen Velohauptverbindungen** verbinden Räume mit hoher Velonachfrage und grossem Potenzial. Die Verbindungen sind zügig befahrbar und direkt sowie attraktiv und komfortabel gestaltet. Idealerweise verlaufen die Hauptverbindungen abseits der Hauptverkehrsachsen.


 Die **kantonalen Velonebenverbindungen** sind durchgehende, sichere Verbindungen und ergänzen die kantonalen Hauptverbindungen als Zubringer oder als alternative Verbindungen.


 Die **kantonale Freizeitroute** dient dem Sport und der Erholung. Es steht das Prinzip «der Weg ist das Ziel» im Vordergrund. Die Routen verlaufen durch landschaftlich attraktive Gebiete und führen mehrheitlich über verkehrsarme Strassen. Die Routen sind behördenverbindlich festgehalten.

 Die **SchweizMobil-Routen** dienen dem Sport und der Erholung. «Schweiz Mobil» ist das nationale Netzwerk für Freizeit und Tourismus in den Bereichen Wandern, Velo, MTB, etc. Die nationalen, regionalen und lokalen Routen sind einheitlich signalisiert. Die Routen sind Teil der kantonalen Freizeitrouten und sind behördenverbindlich festgehalten.

### Kommunales Velowegnetz

 Das kommunale **Basisnetz** ergänzt die kantonalen Veloverbindungen und dient der Quartiererschliessung.

 Eine **geplante Verbindung** dient dazu, die planungsrechtliche Grundlage für eine mittel- bis langfristige Verbindung zu schaffen (bspw. wenn ein Grundstück neu bebaut wird).

 Auf allen **anderen Strassen** darf (sofern nicht anders signalisiert) auch mit dem Velo gefahren werden.

 Die **öffentlichen Veloabstellplätze** befinden sich an wichtigen Zielorten im öffentlichen Raum und sind Teil der Veloalltagsinfrastruktur.

Für das kommunale Basisnetz sind folgende Gestaltungsgrundsätze festgehalten:

- Durchgehende und sichere Verbindungen
- Möglichst wenig Regimewechsel
- Idealerweise verkehrsberuhigte Gebiete

	<b>Innerorts</b>	<b>Ausserorts</b>
<b>Vielbefahrene Strasse</b>	Radstreifen	Baulich abgesetzte Radwege
<b>Wenig befahrene Strasse</b> (Quartierstrassen, Feldwege)	Mischverkehr (Idealerweise Tempo 30)	Mischverkehr

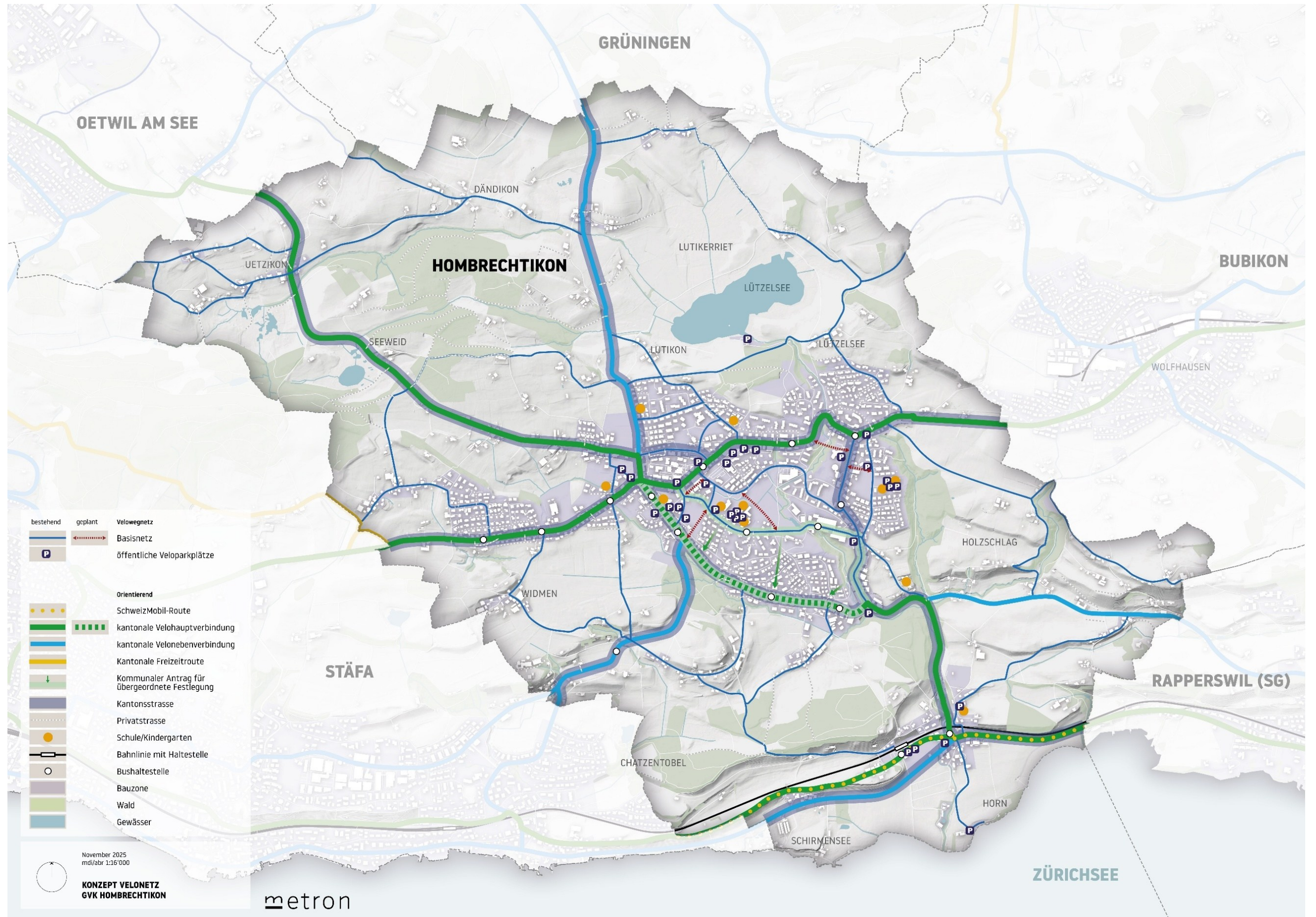


Abbildung 15: Konzeptplan Veloverkehr

### 6.3 Öffentlicher Verkehr

Um das Ziel einer Verlagerung von Fahrten auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel und insbesondere den ÖV zu erreichen, ist ein attraktives ÖV-Angebot in der Gemeinde Hombrechtikon eine Grundvoraussetzung.

Das Zielbild des Konzepts für den ÖV (Abbildung 16) sieht die folgenden Bestandteile vor:

- **BehiG-konformer Ausbau aller Bushaltestellen**  
Gemäss den Vorgaben des BehiG sind die im Konzeptplan hinterlegten Haltestellen hindernisfrei auszubauen.
- **Verlängerung Betriebszeiten Ortsbus**  
Neben der mittelfristigen Neustrukturierung der Buserschliessung sind auch kurzfristige Verbesserungen im bestehenden Busnetz anzustreben. Die Betriebszeiten bzw. der Takt sollen in den Gebieten Grossacher und Viadukt (Feldbach) ab 20:45 Uhr und im Gebiet Eichberg/Eichtal/Feldbachstrasse ab 22:00 Uhr abends verbessert werden.
- **Verbindung in Richtung Grüningen oder Oetwil**  
Zur Anbindung der Gemeinde Hombrechtikon soll geprüft werden, ob und wie eine Anbindung des Zentrums in Richtung Oetwil/Esslingen (Anbindung an Forchbahn) oder in Richtung Grüningen/Gossau möglich ist. Relevant sind dabei die Nachfrage, Finanzierung, Routenführung und Infrastruktur.
- **Verbesserung Fahrplanstabilität**  
Für einen attraktiven Busverkehr ist ein fahrplanstabiler Betrieb mit Gewährleistung der Anschlüsse Bahn-Bus und Bus-Bus notwendig.  
Dabei sind insbesondere an den Knoten Rüti-/Etelstrasse sowie an der Kronenkreuzung Massnahmen notwendig. Weiter können Buspriorisierungsmassnahmen wie beispielsweise Fahrbahnhaltestellen die Fahrplanstabilität der Busse verbessern.
- **Anpassung S-Bahn-Angebot**  
Mittelfristig wird das S-Bahnangebot mit dem Ausbauschnitt 2035 und dem «S-Bahn 2G-Konzept» angepasst. Details zu den geplanten Änderungen sind zurzeit noch nicht bekannt. Für die Gemeinde Hombrechtikon ist der S-Bahn-Halt in Feldbach mit einem Anschluss Bus-Bahn von grosser Bedeutung.
- **Buskonzept im gesamten Siedlungsgebiet**  
Die Veränderung des S-Bahn-Angebots bedingt eine Überarbeitung des Busangebots, um attraktive Anschlüsse Bahn-Bus zu gewährleisten. Im Zuge dessen sind die einzelnen Linienführungen mit den Anschlüssen in Stäfa, Bubikon oder Feldbach zu überprüfen und anzupassen.
- **Langfristige Entwicklung Bushaltestelle Post**  
Der Bushaltestelle Post kommt bereits im heutigen Liniennetz ein hoher Stellenwert zu. Aufgrund des Betriebs der drei Buslinien sind heute zwei Haltekanten notwendig. Mit der mittel- bis langfristigen Entwicklung des Busangebots (siehe oben) sind an der Bushaltestelle Post langfristig Raumsicherungsmassnahmen für die betrieblich erforderliche Infrastruktur notwendig.

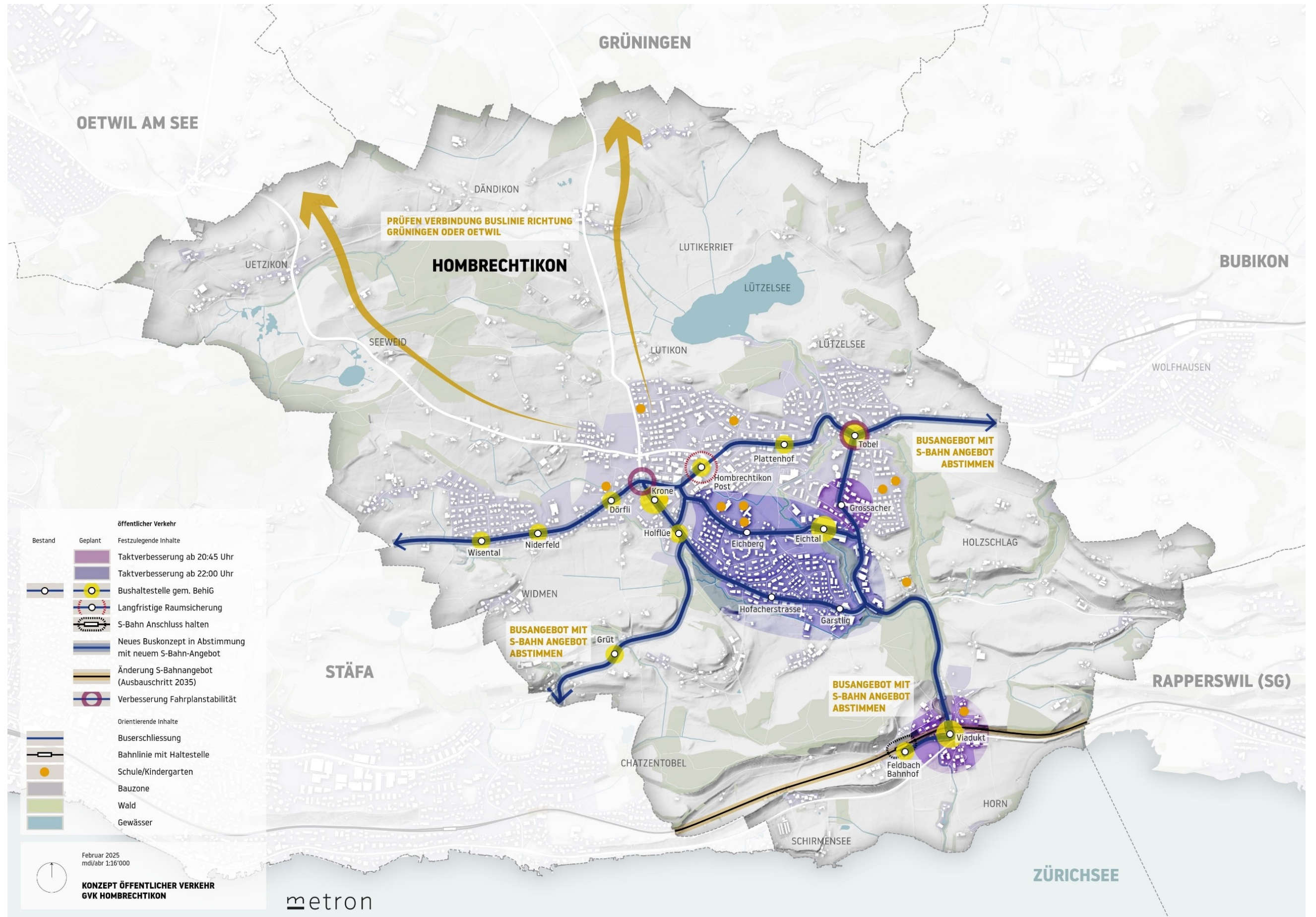


Abbildung 16: Konzeptplan ÖV

## 6.4 Motorisierter Individualverkehr

### Gestaltung der Ortseingänge

Zur Verdeutlichung des neuen Geschwindigkeitsregimes (i.d.R. Wechsel 80km/h ausserorts auf den Kantonsstrassen) werden an Ortseingängen Torsituationen geschaffen. So kann der Übergang zwischen dem Ausserortsabschnitt und dem Siedlungsgebiet verdeutlicht werden. Heute bestehen bereits am Kreisel Feldbach, an der Lächlerstrasse sowie an der Rütistrasse und an der Grüningerstrasse (Herrgass) solche Torsituationen.



Abbildung 17: Torsituation Grüningerstrasse Herrgass  
(Google StreetView, Juni 2023)



Abbildung 18: Torsituation Lächlerstrasse  
(Google StreetView, Juni 2023)

Bei den im Konzeptplan (Abbildung 21) abgebildeten Ortseingängen besteht heute keine Torsituation, welche den Wechsel des Geschwindigkeitsregimes verdeutlicht. Solche Torsituationen sollen entsprechend dem Elementkatalog Strassenraumgestaltung [1] mit Linsen, mittigen Inseln, horizontalen Versätzen oder Baumtoren geschaffen werden. Je nach Situation ist eine Torsituation in Kombination mit einer Querung oder Einmündung möglich.

### Temporegime ausserorts

Zwischen den verschiedenen Ortsteilen beziehungsweise Weilern der Gemeinde Hombrechtikon liegen jeweils Ausserortsabschnitte, welche mit der entsprechenden Geschwindigkeit von 80 km/h signalisiert sind. Durch den Wechsel im Temporegime müssen Fahrzeuge beschleunigen oder abbremsen, was die erzeugten Lärm- und Schadstoffemissionen erhöht.

Auf der Rütistrasse ist der Ausserortsabschnitt zwischen dem Siedlungsgebiet und der Gemeindegrenze, welche auch den Siedlungsrand von Wolfhausen markiert, 358 m lang und grenzt an zwei Tempo-50-Abschnitte. Der Ausserortsabschnitt auf der Schlattstrasse ist ca. 610 m lang und grenzt im Westen an einen 60 km/h-Abschnitt und in Schlatt an eine Tempo-50-Strecke, welche auch über die Kantonsgrenze hinaus weitergeführt wird. Auf diesen Streckenabschnitten soll eine Harmonisierung der Geschwindigkeit erreicht werden.

### Temporegime innerorts

Heute bestehen in der Gemeinde Hombrechtikon drei Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen: In den Gebieten der Eichtalstrasse, der Eichwies und der Richttannstrasse. Für das Gebiet Breitlen ist die Verfügung für die Einführung von Tempo 30 bereits 2024 bei der Kantonspolizei beantragt worden.

Auf allen anderen Gemeindestrassen ist Tempo 50 signalisiert. Viele dieser Strassen dienen primär der Erschliessung der Liegenschaften und dienen als Schulweg. Auf

den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet soll etappenweise Tempo-30-Zonen signalisiert werden.

Über Privatstrassen, welche im Eigentum von einzelnen Grundeigentümern oder Strassengenossenschaften sind, verfügt die Gemeinde keine Planungshoheit. Für eine Einbindung der Privatstrassen in die umliegenden Tempo-30-Zonen ist das Einverständnis der Eigentümerschaft notwendig.

### **Lärmemissionen**

Ab einer konstanten Fahrgeschwindigkeit von 20 bis 25 km/h dominieren bei Personewagen die Rollgeräusche über die Motorengeräusche, sodass auch E-Autos zu den Lärmemissionen entlang von Strassen beitragen. Die Rollgeräusche sind insbesondere bei schweren Fahrzeugen stärker wahrnehmbar.

Wenn der durch den Strassenverkehr erzeugte Lärm zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei den angrenzenden, lärmempfindlichen Gebäuden führt, besteht eine Sanierungspflicht. Die Ursachen des Lärms sollen in erster Priorität an der Quelle (vgl. Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung) durch den Einsatz von lärmarmen Belägen und der Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen behoben werden. Folgend werden die beiden Massnahmen kurz erläutert.

- Lärmarme Beläge
  - Durch einen höheren Porenanteil können Rollgeräusche der Reifen auf dem Belag signifikant reduziert werden (8 bis 3 Dezibel).
  - Die lärmindernde Wirkung wird durch belagsfremde Elemente wie Markierungen und Schachtdeckel eingeschränkt.
  - Lärmarme Beläge können nicht überall eingesetzt werden. Je nach Gefälle und Schwerverkehrsanteil eignet sich ein lärmarmes Belag nicht zur Reduktion von Lärmemissionen.
  - Durch den Eintrag von Reifenabrieb und Schmutz werden die Poren über die Zeit aufgefüllt, wodurch ihre lärmindernde Eigenschaft vermindert wird.
  - Die Lebensdauer ist im Vergleich zu herkömmlichen Deckbelägen kürzer und somit Sanierungsintensiver.
- Geschwindigkeitsreduktion
  - Zusammen mit dem Reifen und dem Strassenbelag bestimmt die Geschwindigkeit das Rollgeräusch von Fahrzeugen.
  - Durchschnittlich kann der Schallpegel bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h um rund 3 Dezibel reduziert werden, was einer Halbierung des wahrgenommenen Verkehrs entspricht. Ausserdem werden die Spitzpegel verringert, welche insb. in der Nacht als störend empfunden werden.

In zweiter Priorität können Massnahmen wie Lärmschutzwände ergriffen werden. Grundsätzlich sind alle drei Massnahmenarten miteinander kombinierbar und tragen zusammen zu einer stärkeren Lärmreduktion bei.

### **Gestaltung des Strassenraums**

Die Strassenraumgestaltung ist eng mit Aspekten der Verkehrssicherheit, der Hindernisfreiheit und der Aufenthaltsqualität im und am Strassenraum verknüpft. Insbesondere innerorts sollen die Kantonsstrassen besser auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt werden und Bezug zu den angrenzenden Nutzungen nehmen. Die jeweilige Funktionalität des Strassenraums soll dabei aus der Gestaltung direkt ablesbar sein.

Der Kanton Zürich definiert eine Methodik zur Strassenraumgestaltung von Staatsstrassen, welche sowohl funktionelle, sicherheitstechnische als auch gestalterische Anforderungen an den jeweiligen Strassenabschnitt berücksichtigt. Auf deren Basis können die Abschnitte vier Raumtypen mit unterschiedlichen Erscheinungsformen zugeordnet werden.

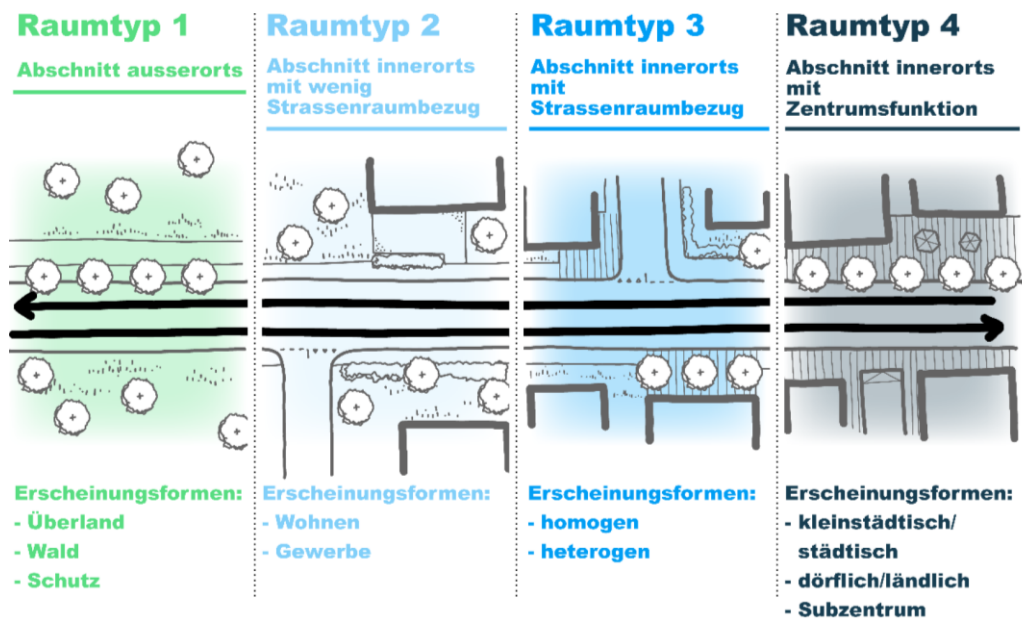


Abbildung 19: Systematik Raumtypen mit Erscheinungsformen (Kanton Zürich, 2022)

### Grundsätze Parkplatzerstellung und Parkplatzbewirtschaftung

Für eine Fahrt mit dem Auto wird sowohl am Start- wie auch am Zielort ein Parkplatz benötigt. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie deren Nutzungsbedingungen sind in Hombrechtikon ein wichtiges Thema und wurden bereits in der Vergangenheit diskutiert<sup>1</sup>. Die Ansprüche und Bedürfnisse an das Parkierungsangebot unterscheiden sich dabei je nach Standort und stehen teilweise im Widerspruch zueinander (bspw. Parkieren in den Quartieren und Sicherheit im Strassenraum). Durch eine ortsangepasste Regulierung der Parkierung können solche Konflikte minimiert werden.

Bei den Parkplätzen ist zwischen öffentlichen und privaten Parkfeldern sowie der Zugänglichkeit zu unterscheiden (Abbildung 20).



Abbildung 20: Übersicht Handlungsbedarf Parkierung nach Typ Parkplatz

<sup>1</sup> Im Jahr 2018 wurde ein Parkierungskonzept erarbeitet, welches das Ziel hatte, eine Bewirtschaftung der öffentlichen und gemeindeeigenen Parkplätze einzuführen. Das Parkierungskonzept wurde an der Gemeindeversammlung vom 11.12.2019 diskutiert und anschliessend abgelehnt.

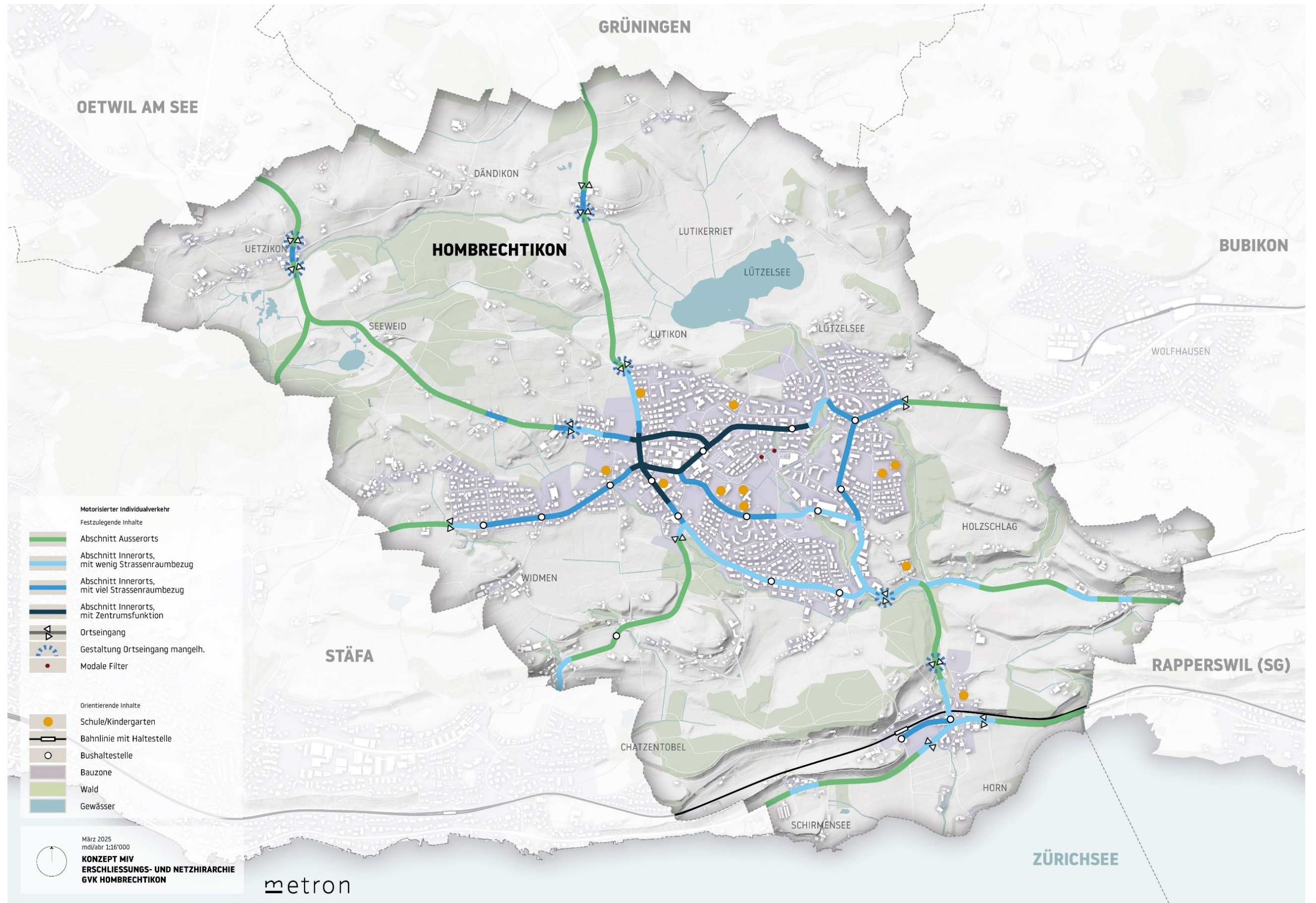


Abbildung 21: Konzept Motorisierter Individualverkehr (Struktur)

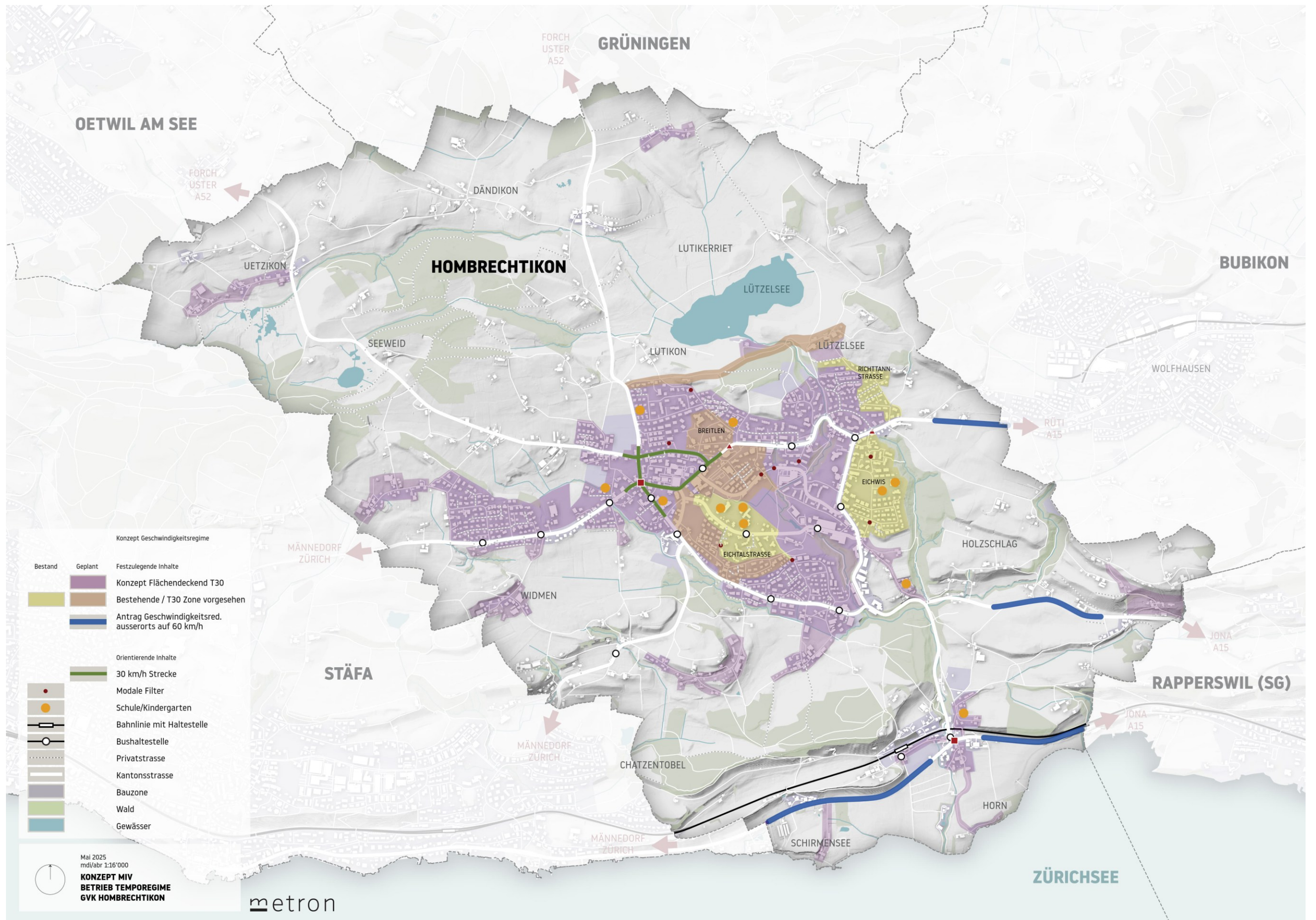


Abbildung 22: Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr (Betrieb)

# 7 Massnahmen

## 7.1 Massnahmenübersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen des vorliegenden GVKs aufgelistet und nach Verkehrsträger gegliedert. Die Massnahmenkategorien und zugehörigen Umsetzungshorizonte werden im Kapitel 7.2 erläutert. Alle Schlüsselmassnahmen sind im Anhang 3 detaillierter beschrieben.

Nr.	Massnahme/Ziel	Massnahmenkategorie und Umsetzungshorizont	3-V-Strategie	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
<b>Gesamtverkehr/Siedlungsentwicklung</b>						
<b>GV.01</b>	<b>Aufwertung Strassenraum Zentrum (Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Rütistrasse)</b> – Umgestaltung Strassenraum im Zentrum gemäss BGK Rütistrasse – Einführung Tempo-30-Strecke (/Zone) – Aufwertung und BehiG-konformer Ausbau der Bushaltestellen Krone und Post	– Schlüsselmassnahme (A-Massnahme AP5G, 2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich, TBA	Gde. Hombrechtikon	– Die Aufwertung des Strassenraums ist Teil des AP5G (A-Massnahme SV5.10) – Das Verschieben der Bushaltestellen Krone und neue Bushäuschen an der Haltestelle Post sind Teil des AP5G (A-Massnahme ÖV5.10 TM-2)
<b>GV.02</b>	<b>Umsetzung Zentrumsentwicklung</b> – Ausarbeiten von gesamtheitlichen Leitideen und eines Zielbilds, Definition von Handlungsanweisungen für die Richt- und Nutzungsplanung	– Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Private	– Koordination mit GV.05 und PL.08
<b>GV.03</b>	<b>Aufwertung Bahnhofplatz Bahnhof Feldbach</b> – Aufwertung und hindernisfreier Ausbau Bushaltestelle – Prüfen der bestehenden Buslinienführung, Haltesystematik (inkl. gegenüberliegende Haltekante), Abstimmung mit Parzellenstruktur – Beibehalten P+R-Angebot, Erstellen Ladestationen für E-Mobilität – Überprüfen der Veloparkierung (Auslastung, Ausgestaltung)	– Sekundärmasnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	SBB/ZVV, VZO, Private	
<b>GV.04</b>	<b>Aufwertung Platz bei Viadukt Feldbach</b> – Neugestaltung Asphaltplatz beim Viadukt Feldbach, Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsführung und der Sicherheit, Verlagerung der Container, klare Regelung der Parkierung, Schaffen von neuen Sitzgelegenheiten, Pflanzen von neuen Bäumen	– Sekundärmasnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		
<b>GV.05</b>	<b>Aufwertung Kiesparkplatz beim Gemeindesaal</b> – Neugestaltung des Kiesplatzes, Anlegen von Parkfeldern, Pflanzen von neuen Bäumen und Schaffen von Sitzgelegenheiten – Befestigter Fuss- und Veloweg am Gemeindesaal entlang Bahnweg bis Blattenweg – Neue Veloparkierungsanlage	– Sekundärmasnahme (B-Massnahme AP5G, 2032-36)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		– Die Massnahme ist als B-Massnahme (SV5.19, TM-4) Teil des AP5G. – Die Gestaltung des Platzes wird mit der Erschliessung der Tiefgarage unter der Turnhalle via Post- oder Eichtalstrasse koordiniert (vgl. Machbarkeitsstudie Schulraum Eichhöhe).
<b>GV.06</b>	<b>Erarbeitung Leitbild Rütistrasse</b> – Festlegen eines Leitbildes zur langfristigen Weiterentwicklung der Rütistrasse – Anbinden an das BGK Rütistrasse – Berücksichtigung aller Bedürfnisse, Siedlungsverträglichkeit und Zentrumsfunktion, Fuss- und Veloverkehr, Buslinien, durchleitende Funktion MIV/Güterverkehr	– Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon und Kanton Zürich (gemeinsam)		– Zu koordinieren mit ÖV.04 (Knoten Rütli-/Etzelstrasse), GV.01 und GV.02 – Im Zuge der Erarbeitung wird die Option einer Brücke über den Tobelbach geprüft.
<b>GV.07</b>	<b>Prüfung Pilotversuch Mobilitätschallenge</b> – Abklärung, ob ein Pilotversuch zum Mobilitätsverhalten in Hombrechtikon möglich und zielführend ist: Haushalte suchen, die bereit sind, einen Monat auf das Auto zu verzichten (vgl. andere Städte), Prüfen von Finanzierungsmöglichkeiten	– Sofortmassnahme	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>						
<b>FVV.01</b>	<b>Schwachstellenanalyse Fuss-/Veloverkehr, Fokus Schulwege</b> – Flächendeckende Analyse der Schulwegsicherheit im Siedlungsgebiet – Beheben der für die Schulwegsicherheit relevanten Sicherheitsdefizite	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich	
<b>FVV.02</b>	<b>Neuer Veloweg Grüningerstrasse und Oetwilerstrasse</b> – Neuer, baulich abgesetzter Veloweg entlang der Grüningerstrasse (ausserorts) – Neuer, baulich abgesetzter Veloweg entlang der Oetwilerstrasse (ausserorts)	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon	
<b>FVV.03</b>	<b>Instandsetzung Veloverbindung Feldbach-/Etzelstrasse</b> – Veloinfrastruktur auf der Feldbachstrasse ab Viadukt bis Seestrasse – Infolgedessen: Prüfen und Abwägen Verhältnismässigkeit von Lärmemissionen, Verkehrssicherheit, Geschwindigkeit, Busverbindungen – Verschieben der Bushaltestellen Viadukt (Feldbach) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses	– Sekundärmasnahme (A-Massnahme AP5G, 2028-2032)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich Gde. Hombrechtikon	VZO	– Die Massnahme ist als A-Massnahme (FVV5.3, TM-2) Teil des AP5G – Die Massnahme ist mit der Massnahme GV.04 abzustimmen – Das Verschieben der Bushaltestelle Viadukt ist Teil des AP5G (A-Massnahme ÖV5.10 TM-2)

Nr.	Massnahme/Ziel	Massnahmenkategorie und Umsetzungshorizont	3-V-Strategie	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
<b>FVV.04</b>	<b>Schliessung prioritäre Netzlücken und sichere Querungen</b> – <b>Veloverbindung Hofflüe:</b> Schliessen der Netzlücke zwischen Post- und Feldbachstrasse und Schaffen einer sicheren Verbindung des Schulareals Eichberg mit dem Schwimmbad und den angrenzenden Quartieren und an das kantonale Velowegnetz – <b>Fuss- und Veloverbindung Bahnweg – Farnerweg:</b> Schaffen einer befestigten Fuss- und Veloverbindung zwischen Gemeindesaal und Gemeindehaus – <b>Fuss- und Veloverbindung Arbeitsplatzgebiet Eichtal:</b> Schliessen der Netzlücke zwischen Post- und Eichtalstrasse und Schaffen einer neuen Verbindung zwischen Schulareal Eichberg und Arbeitsplatzgebiet Eichtal und einer Verbindung vom Elfengrund an das kantonale Velowegnetz – <b>Fussverbindung Obstgartenstrasse – Pionierweg:</b> Schliessen der Netzlücke zwischen Obstgartenstrasse und Pionierweg und Schaffen einer neuen Fussverbindung zwischen Altersheim und Siedlung Sunnmatt – <b>Querungen Schlattstrasse für den Fussverkehr</b> Schaffen einer neuen, sicheren Fussverbindung zwischen Schlatt und dem Schulhaus Feldbach, insbesondere hinsichtlich Schulwegsicherheit – <b>Fussverbindung Garstlig – KiGa Felsbach</b> Schaffen einer sicheren Fussverbindung zwischen Garstlig und dem Kindergarten Felsbach, insbesondere hinsichtlich Schulwegsicherheit	– Schlüsselmassnahmen (A-Massnahme AP5G, 2028-2032)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		– Die Massnahme Hofflüe ist als A-Massnahme (FVV5.3, TM-7) Teil des AP5G – Die Massnahme Bahnweg-Farnerweg ist als A-Massnahme (FVV5.3, TM-6) Teil des AP5G – Die Massnahme FVV-Verbindung Arbeitsplatzgebiet Eichtal ist als A-Massnahme (FVV5.3, TM-8) Teil des AP5G – Die Massnahme ist als A-Massnahme (FVV5.3, TM-9) Teil des AP5G
<b>FVV.05</b>	<b>Verbesserung der Velohauptverbindungen Lächlerstrasse und Rütistrasse</b> – Verbesserung der mit Schwachstellen belasteten Velohauptverbindungen entlang der Lächlerstrasse und der Rütistrasse im Siedlungsgebiet	– Sekundärmassnahme (B-Massnahme AP5G, 2032-36)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon	– Die Massnahme ist als B-Massnahme (FVV5.4, TM-6) Teil des AP5G – Zu koordinieren mit dem Leitbild Rütistrasse (GV.06)
<b>FVV.06</b>	<b>Verbesserung Veloabstellplatzangebot</b> Erneuerung, Neubau oder Ausbau von öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen. Priorität 1 / Sofortmassnahme: – Erneuerung der öffentlichen Veloabstellanlagen: Badi Feldbach (PV03), Schule Feldbach (VP04, VP05), Bibliothek Hombrechtikon (VP08, VP34), Schulhaus Gmeindmatt (VP10), Schulhaus Tobel (VP16, VP17, VP18), Gemeindeverwaltung (VP31), Spielbaracke Feldbachstrasse 17 (VP29), Cevi Hombi Bahnhöfliplatz (VP33) Priorität 2: – Bei Bedarf: Um-/Ausbau der öffentlichen Veloabstellanlagen: Schulhaus Eichberg (VP12), – Neubau der öffentlichen Veloabstellanlage: Schulhaus Eichberg (Eichtalstrasse 29) (VP13), Schulhaus Neues Dörfli (VP28), Schulhaus Dörfli (VP35), Schulhaus Gmeindmatt (VP36, VP37) – Bei öffentlich zugänglichen Anlagen mit hoher Verkehrserzeugung, welche in Privatbesitz sind, prüft die Gemeinde im Fall von Bauvorhaben, wie qualitativ hochwertige Abstellplätze für Velos geschaffen werden können.	– Sekundärmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Private	– Die Erhebung und Priorisierung des Handlungsbedarfs beruht auf der Schwachstellenanalyse im Rahmen des AP5G vom 23.11.2023, durchgeführt von asa AG. Die aufgelisteten Nummern (VPxx) beziehen sich auf die jeweiligen Schwachstellenblätter der Erhebung.
<b>FVV.07</b>	<b>Sitzgelegenheiten schaffen</b> – Entlang von wichtigen Achsen sowie an Bushaltestellen Sitzgelegenheiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität schaffen	– Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Ev. Verkehrsverein	– Koordination mit ÖV.01
<b>FVV.08</b>	<b>Zürichseeweg</b> – Planung durchgehender Zürichseeweg	– Sekundärmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon	
<b>FVV.09</b>	<b>Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr</b> – Sanierung der Unfallhäufungspunkte im Veloverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – Knoten Oetwiler-/Gheistrasse, Knoten Rüti-/Tödistrasse bis Rüti-/Richttannstrasse, Kreisel See-/Feldbach-/Bahnhof-/Hornstrasse	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon	– Koordination mit GV.06
<b>FVV.10</b>	<b>Hindernisfreie Wanderwege</b> – Umsetzen der geplanten hindernisfreien Wanderwege von regionaler Bedeutung: – Hindernisfreier Wanderweg Mühlihältli-Lützelsee – Hindernisfreier Rundweg Lützelsee vervollständigen – Hindernisfreier Wanderweg Stäfa-Feldbach umsetzen	– Sekundärmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon	

Öffentlicher Verkehr						
ÖV.01	<b>Aufwertung von Bushaltestellen</b> – Aufwertung/Möblierung/Witterungsschutz und hindernisfreier Ausbau von Bushaltestellen	– Schlüsselmassnahme (teilw. A-Massnahme AP5G, 2028-2032)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich, VZO	– Die Bushaltestelle Eichtal ist Teil des AP5G (A-Massnahme ÖV5.10 TM-2) – Die Bushäuschen der Haltestellen Eichtal und Wisental sind Teil des AP5G (A-Massnahme ÖV5.10 TM-2)
ÖV.02	<b>Prüfung neue Busverbindung Richtung Grüningen und Oetwil</b> – Erarbeitung Busangebotskonzept in Abstimmung mit Änderungen S-Bahnangebot – Erarbeiten Variantenstudium möglicher Busverbindungen in Richtung Grüningen und Oetwil, sowie der Verlängerung aus dem Oberland nach Stäfa im Rahmen des Busangebotskonzepts	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich, VZO	– Koordination mit PL.08 (Raumsicherung) – Es ist zu prüfen, ob eine Mitfinanzierung durch den Kanton möglich ist.
ÖV.03	<b>Prüfung Verlängerung Busangebot in den Randzeiten</b> – Prüfen Erweiterung Busangebot: Bahnhof Feldbach / Viadukt und Grossacher ca. ab 20:45 Uhr und Eichtal, Eichberg, Hofacherstrasse und Garstlig ab 20:00 Uhr	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich, VZO	
ÖV.04	<b>Entlastung der regionalen ÖV-Verspätungsknoten</b> – Massnahmen zur Entlastung des regionalen Verspätungsknoten Rüti-/Etzelstrasse prüfen	– Schlüsselmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich	Gde. Hombrechtikon, VZO	
ÖV.05	<b>Prüfung On Demand Angebot Weiler</b> – Bei positiver Bilanz des Projekts «iamo» werden heute schlecht mit dem ÖV erschlossene Siedlungen mit autonom fahrenden Fahrzeugen erschlossen. Diese werden in das bestehende ÖV-System integriert und fungieren als Zubringer zum ÖV.	– Sekundärmasnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	VZO, ZVV, Kanton Zürich	– Die Zuständigkeiten bei dieser Massnahme sind mit Weiterführung des Pilotprojekts zu prüfen
MIV						
MIV.01	<b>Verkehrsberuhigung Quartiere – 1. Etappe</b> Die Einführung der Tempo-30-Zonen erfolgt etappiert und unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde, sowie der Massnahmenetappierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms (bei Bedarf ist eine vorzeitige Realisierung möglich). – Einführung Tempo-30-Zone Breiten – Offizielle Verfügung der bereits heute signalisierten Tempo-30-Zone Brunegg – Einführen von Tempo 30 im Zentrum – Einführen einer Tempo-30-Zone auf der Badstrasse – Einführen Tempo-30-Zone in den Quartieren Langenriet und Schlatt / Obere Dorfstrasse	– Schlüsselmassnahme (tlw. A-Massnahme AP5G, 2028-2032) (tlw. B-Massnahme AP5G, 2032-2036)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	KAPO ZH	– Zukünftige Einbindung des BGK Rütistrasse in die Tempo-30-Zone Breiten ermöglichen – Die Zone Breiten ist als A-Massnahme (SV5.16, TM-1) Teil des AP5G – Die Massnahme T30 im Zentrum und auf der Badstrasse ist als A-Massnahme (SV5.16, TM-1) Teil des AP5G – Die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren Langenriet und Schlatt/Obere Dorfstrasse ist als B-Massnahme (SV5.17, TM-1) Teil des AP5G, kann bei Bedarf aber auch bereits früher realisiert werden.
MIV.02	<b>Verkehrsberuhigung Quartiere im gesamten Siedlungsgebiet – 2. Etappe</b> Die Einführung der Tempo-30-Zonen erfolgt etappiert und unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde, sowie der Massnahmenetappierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms (bei Bedarf ist eine vorzeitige Realisierung möglich). – Einführung Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet – Einbinden der bestehenden Tempo-30-Zonen	– Schlüsselmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	KAPO ZH	
MIV.03	<b>Prüfung Temporegime/-einhaltung entlang der Kantonstrassen</b> – Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine eingehende Überprüfung der Lärmemissionen aller Kantonstrassen ein – Bei Überschreiten der Immissionsgrenzwerte sind geeignete Massnahmen direkt an der Quelle zu ergreifen (Belagssanierung, lärmarmere Belag, Tempo-30-Strecke (Lärmschutz), etc. – Einhalten der Geschwindigkeiten prüfen, ggf. flankierende Massnahmen ergreifen: Gestaltung der Eingangstore am Ortseingang mit Insel zur Verdeutlichung des Temporegimes (Oetwilerstrasse (Höhe Stämpfi und Uetzikon), Grüningerstrasse (Höhe Aglenstrasse und Herrgass), Feldbachstrasse (Höhe Etzelstrasse und Höhenweg))	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Kanton Zürich, KAPO	Gde. Hombrechtikon	– Bei Sanierung von Kantonstrassen soll eine Auslegeordnung mit Abwägung aller Varianten gemacht werden (Fahrplanstabilität Bus, Fuss- und Veloverkehr, Kapazität und Funktion Strasse, Lärmemissionen, Klimaaspekte, Schwerverkehrsrouten, etc.)
MIV.04	<b>Antrag auf Geschwindigkeitsreduktion ausserorts</b> – Rütistrasse zw. Gemeindegrenze und Rebrainstrasse (ca. 390 m) Antrag auf 60 km/h – Schlattstrasse Antrag durchgehend 60 km/h – Seestrasse Antrag durchgehend und ganzjährig 60 km/h (Ausnahme Siedlungsgebiet Feldbach weiterhin 50 km/h)	– Sofortmassnahme	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich, KAPO	– Der Kanton plant eine Verstetigung des Temporegimes auf der Seestrasse. Die Ausserortsabschnitte in Hombrechtikon bleiben dabei bei 80km/h, in Schirmensee wird 60km/h signalisiert und in Feldbach 50km/h. Eine Harmonisierung auf 60km/h in Abstimmung mit dem Kanton St. Gallen verbessert die Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr (Kantonale Hauptverbindung) – Die Verstetigung der Geschwindigkeit auf der Schlattstrasse auf 60km/h ist eine wichtige Ergänzung zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (vgl. FVV.01).
MIV.05	<b>Neue E-Ladestationen</b> – Installation von je zwei öffentlichen e-Ladestationen am Gemeindehaus und auf dem Bahnhofliplatz zum Laden von E-Autos	– Sekundärmasnahme (A-Massnahme AP5G, 2028-2032)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		– Die Massnahme ist als A-Massnahme (SV5.15) Teil des AP5G

Planungsaufgaben						
<b>PL.01</b>	<b>Velowegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren und festsetzen</b> – Behördenverbindliche Festsetzung des kommunalen Velowegnetzes im kommunalen Richtplan Verkehr	– Planungsaufgabe	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich	
<b>PL.02</b>	<b>Fusswegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren und festsetzen</b> – Festlegung kommunales Velowegnetz	– Planungsaufgabe	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich	
<b>PL.03</b>	<b>Verlegung Velohauptroute auf Feldbachstrasse</b> – Antrag Verlegung Kanton bereits erfolgt	– Planungsaufgabe	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich	
<b>PL.04</b>	<b>Monitoring und Controlling</b> – Jährliche Überprüfung des Umsetzungsstands gem. Indikatoren	– Planungsaufgabe (wiederkehrend)	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		
<b>PL.05</b>	<b>Überarbeitung Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht</b> – Mindestanforderungen zur Anzahl und Ausgestaltung von privaten und öffentlichen Veloabstellplätzen in der BZO ergänzen	– Planungsaufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		– Hinweis: Der Kanton hat die <i>Bestimmungen</i> zu den Vorgaben zu Abstellplätzen am 27.01.2025 angepasst
<b>PL.06</b>	<b>Rechtsgrundlage für Parkplatzbewirtschaftung schaffen</b> Anpassung Hombrechtiker Gebührenverordnung	– Planungsaufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		
<b>PL.07</b>	<b>Erarbeitung der Parkierverordnung</b> – Erstellen eines Plans, welche Nutzergruppen wo Vorrang haben – Bewirtschaftungskonzept darauf aufbauen – Parkierverordnung erarbeiten und genehmigen lassen	– Planungsaufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon		
<b>PL.08</b>	<b>Bushaltestelle Post</b> – Langfristige Raumsicherung Busknotenpunkt Post für zukünftiges Busangebot	– Planungsaufgabe	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	Gde. Hombrechtikon	Kanton Zürich, VZO	– Zu koordinieren mit dem Leitbild Rütistrasse (GV.06)

Tabelle 3: Massnahmenübersicht

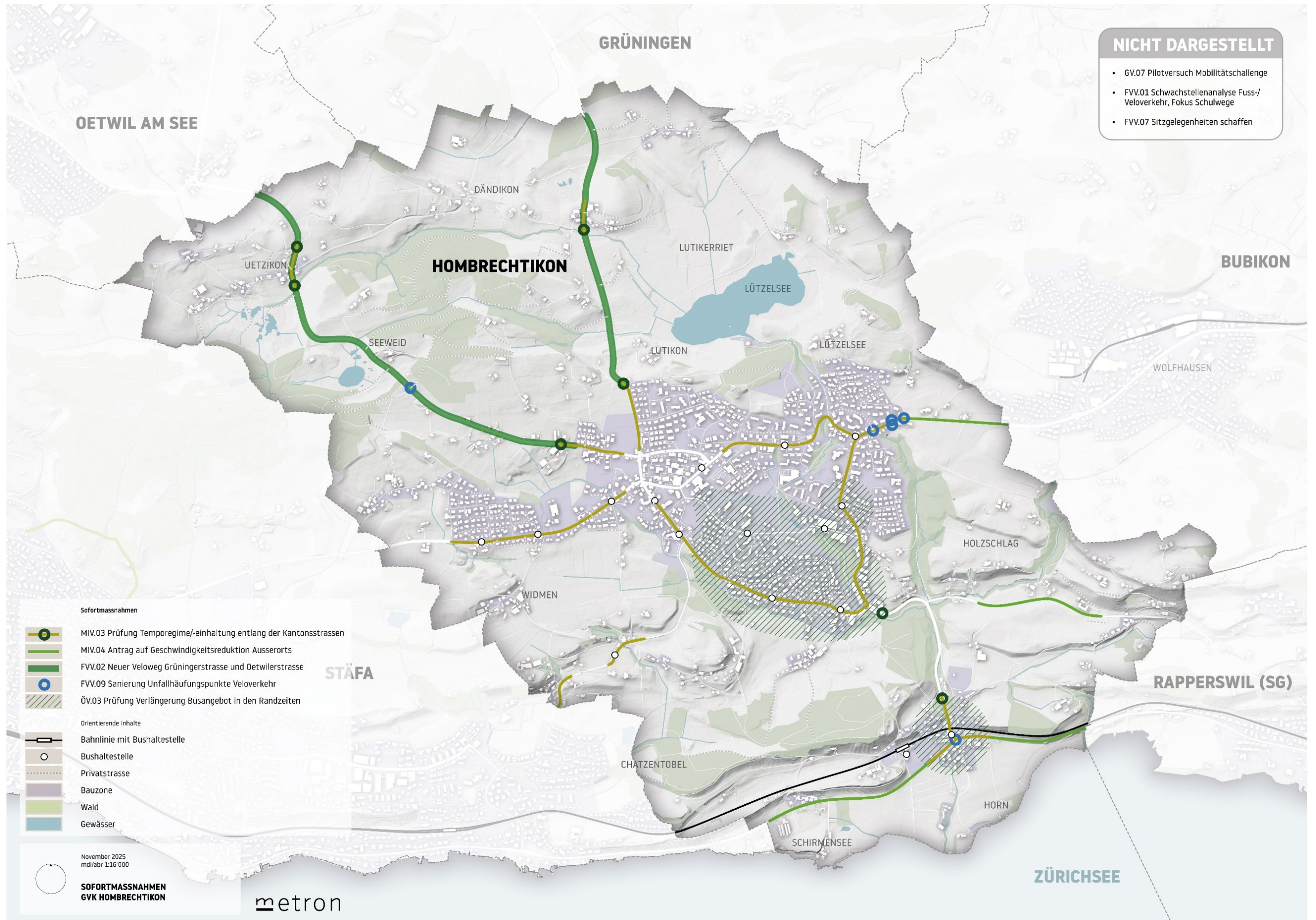


Abbildung 23: Übersicht Sofortmassnahmen

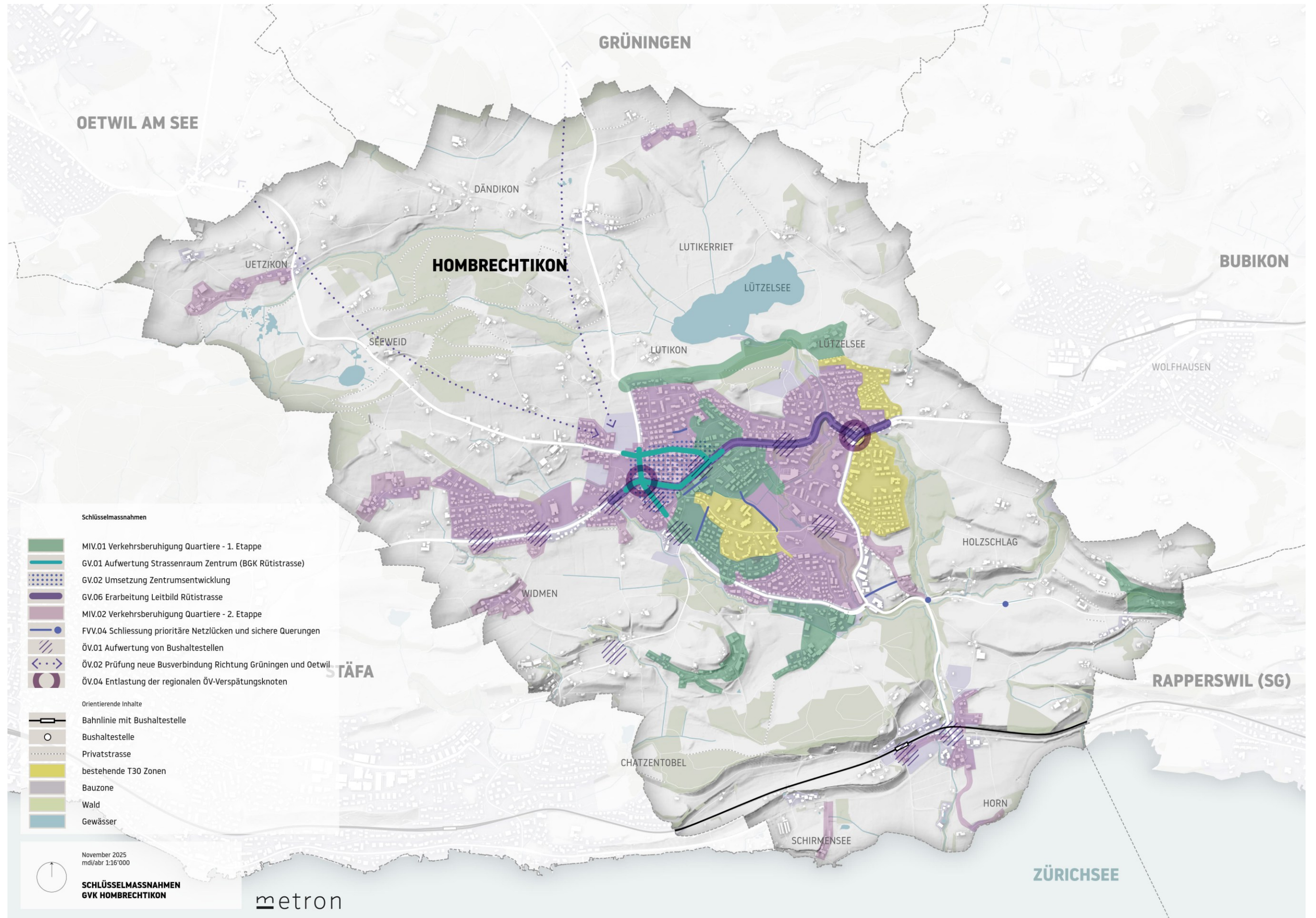


Abbildung 24: Übersicht der Schlüsselmassnahmen

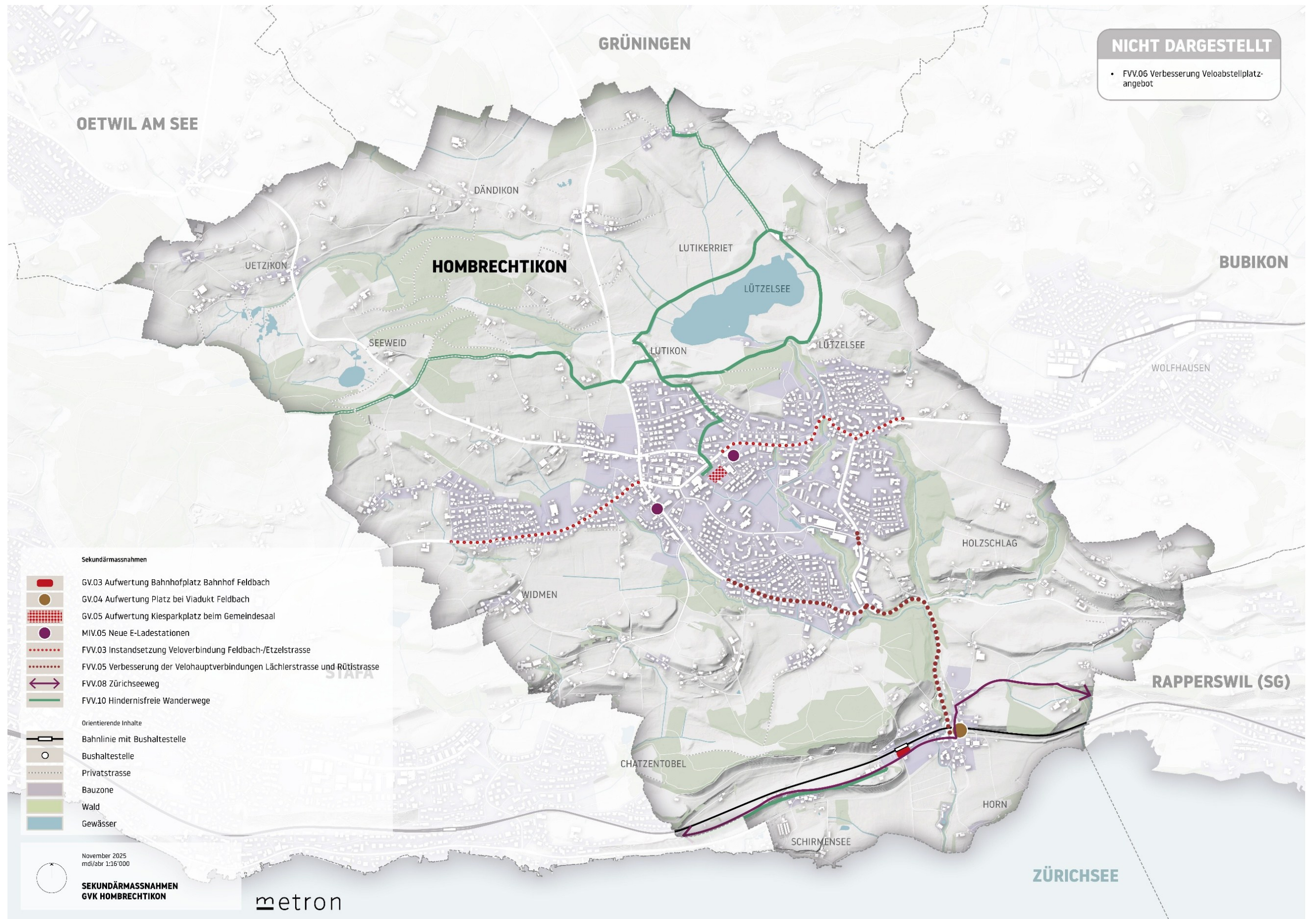


Abbildung 25: Übersicht der Sekundärmassnahmen

## 7.2 Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts ist aufgrund von Projektabhängigkeiten und beschränkten Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen. Demnach sind alle Massnahmen einem Massnahmenpaket zugewiesen.

### Massnahmenpakete:

- **Sofortmassnahmen:**
  - Kleinmassnahmen, welche mit verhältnismässig wenig Aufwand umgesetzt werden können
  - Umsetzung in den nächsten 2-3 Jahren (bis 2028)
- **Schlüsselmassnahmen:**
  - Prioritär anzugehende Massnahmen mit grosser Wirkung zur Zielerreichung
  - Umsetzung innerhalb der nächsten 5-6 Jahren (bis 2031)
  - Teilweise Teil des A-Horizonts des AP5G
- **Sekundäre Massnahmen:**
  - Sekundär anzugehende Massnahmen, mit grosser Wirkung zur Zielerreichung
  - Umsetzung innerhalb der nächsten 10 Jahren (bis 2035)
  - Teilweise Teil des A-Horizonts des AP5G oder AP6G
- **Themenspeicher:**
  - Umsetzung aufgrund begrenzter Ressourcen zu einem späteren Zeitpunkt
  - Weitsichtige Planung zum Nutzen von Synergien
- **Planungsaufgaben:**
  - Planungsaufgaben der Verwaltung (z.B. Anpassung kommunaler Richtplan)
  - Daueraufgaben der Verwaltung

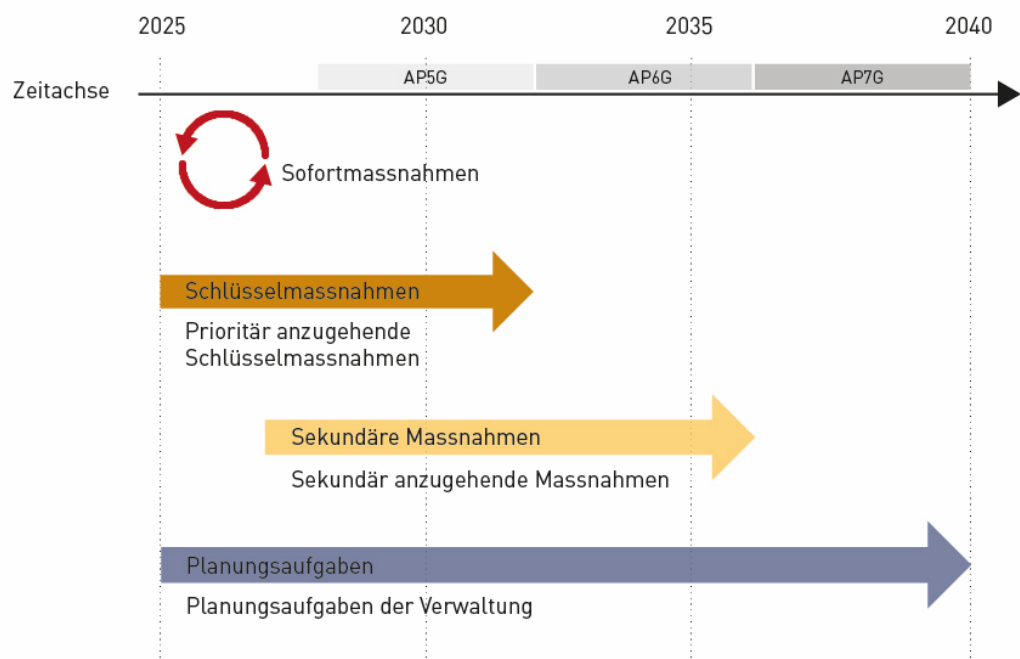


Abbildung 26: Zeitliche Verortung der Massnahmenpakete mit Berücksichtigung der A-Horizonte der Agglomerationsprogramme 5. bis 7. Generation

	Zuständigkeit	2026	2030		2035		2040	
			AP5G		AP6G		AP7G	
GV.01	Aufwertung Strassenraum Zentum (BGK Rütistrasse)	K						
GV.02	Umsetzung Zentrumsentwicklung	G						
GV.03	Aufwertung Bahnhofplatz Bahnhof Feldbach	G						
GV.04	Aufwertung Platz bei Viadukt Feldbach	G						
GV.05	Aufwertung Kiesparkplatz beim Gemeindesaal	G						
GV.06	Erarbeitung Leitbild Rütistrasse	K + G						
GV.07	Prüfen Pilotversuch Mobilitätschallenge	G						
FVV.01	Schwachstellenanalyse Fuss-/Veloverkehr, Fokus Schulwege	G						
FVV.02	Neuer Veloweg Grüningerstrasse und Oetwilerstrasse	K						
FVV.03	Instandsetzung Veloverbindung Feldbach-/Etelzstrasse	K + G						
FVV.04	Schliessung prioritäre Netzlücken und sichere Querungen	G						
FVV.05	Verbesserung der Velohauptverbindungen Lächerstrasse und Rütistrasse	K						
FVV.06	Verbesserung Veloabstellplatzangebot	G						
FVV.07	Sitzgelegenheiten schaffen	G						
FVV.08	Zürichseeweg	K						
FVV.09	Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr	K						
FVV.10	Hindernisfreie Wanderwege	K						
ÖV.01	Aufwertung von Bushaltestellen	G						
ÖV.02	Prüfung neue Busverbindung Richtung Grüningen	G						
ÖV.03	Prüfung Verlängerung Busangebot in den Randzeiten	G						
ÖV.04	Entlastung der regionalen Verspätungsknoten	K						
ÖV.05	Prüfung On Demand Angebot Weiler	G						
MIV.01	Verkehrsberuhigung Quartiere 1. Etappe	G						
MIV.02	Verkehrsberuhigung Quartiere 2. Etappe	G						
MIV.03	Prüfung Temporegime/-einhaltung entlang der Kantonsstrassen	K						
MIV.04	Antrag auf Geschwindigkeitsreduktion Ausserorts	G						
MIV.05	Neue E-Ladestationen	G						
PL.01	Velowegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren und festsetzen	G						
PL.02	Fusswegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren und festsetzen	G						
PL.03	Verlegung Velohaupttroute auf Feldbachstrasse	G						
PL.04	Monitoring und Controlling	G						
PL.05	Überarbeitung Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht	G						
PL.06	Rechtsgrundlage für Parkplatzbewirtschaftung schaffen	G						
PL.07	Erarbeitung der Parkierverordnung	G						
PL.08	Busknotenpunkt Post	G						

Tabelle 4: Umsetzungskonzept Massnahmen

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perimeter GVK.....	6
Abbildung 2: Erarbeitungsprozess Gesamtverkehrskonzept.....	8
Abbildung 3: Analyse Siedlung / Landschaft .....	10
Abbildung 4: Analyse ÖV .....	11
Abbildung 5: Analyse Veloverkehr .....	12
Abbildung 6: Analyse Fussverkehr .....	13
Abbildung 7: Analyse MIV – Erschliessungs- und Netzhierarchie .....	14
Abbildung 8: Analyse MIV – Betrieb und Gestaltung .....	15
Abbildung 9: Analyse MIV Parkierung.....	16
Abbildung 10: Zielsystem Gemeinde Hombrechtikon 2040 .....	17
Abbildung 11: Dimensionen des Zielsystems nach der 3V-Strategie.....	20
Abbildung 12: Attraktive Siedlungsdurchwegung in Zürich (links) und in Uster (rechts).....	21
Abbildung 13: Querungshilfen vertikaler Versatz in Oberrieden (links) und Schutzinsel mit Fussgängerstreifen in Hinwil (rechts).....	21
Abbildung 14: Konzeptplan Fussverkehr .....	23
Abbildung 15: Konzeptplan Veloverkehr.....	26
Abbildung 16: Konzeptplan ÖV .....	28
Abbildung 17: Torsituation Grüningerstrasse Herrgass (Google StreetView, Juni 2023) .....	29
Abbildung 18: Torsituation Lächlerstrasse (Google StreetView, Juni 2023).....	29
Abbildung 19: Systematik Raumtypen mit Erscheinungsformen (Kanton Zürich, 2022) .....	31
Abbildung 20: Übersicht Handlungsbedarf Parkierung nach Typ Parkplatz .....	31
Abbildung 21: Konzept Motorisierter Individualverkehr (Struktur).....	32
Abbildung 22: Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr (Betrieb).....	33
Abbildung 23: Übersicht Sofortmassnahmen .....	38
Abbildung 24: Übersicht der Schlüsselmassnahmen.....	39
Abbildung 25: Übersicht der Sekundärmassnahmen .....	40
Abbildung 26: Zeitliche Verortung der Massnahmenpakete mit Berücksichtigung der A-Horizonte der Agglomerationsprogramme 5. bis 7. Generation .....	41
Abbildung 27: Quartiersteckbrief Eichwis/ Tobel, Quartieranalyse (Metron, 2025).....	50
Abbildung 28: Luftbild Hombrechtikon (Foto: Michael Trost, ZSZ 09.11.2023).....	50
Abbildung 29: Siedlungsentwicklung Hombrechtikon (swisstopo, 2024) .....	51
Abbildung 30: Bevölkerungsstatistik und Prognose der Gemeinde Hombrechtikon, Region Pfannenstil und des Kantons Zürich .....	52
Abbildung 31: Überbaute Bauzonen pro Kopf [ha] (ARE ZH, 2023).....	53
Abbildung 32: Leerwohnungsquote [%] (BFS, 2023).....	53
Abbildung 33: Strassenlärm Tag (Ist-Zustand), Auszug kantonaler Strassenlärm-Belastungskataster (GIS-ZH, 2025) .....	54

Abbildung 34: Strassenlärm Nacht (Ist-Zustand), Auszug kantonaler Strassenlärm-Belastungskataster (GIS-ZH, 2025) .....	54
Abbildung 35: Ausschnitt Landeskarte (swisstopo, 2024) .....	55
Abbildung 36: Dauerhafte Verkehrsmessstellen des Kantons Zürich (Tiefbauamt Kanton Zürich 2023).....	57
Abbildung 37: Bedeutende Verkehrsbeziehungen der Gemeinde Hombrechtikon nach ÖV und MIV, Ist-Zustand 2019 [Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen Kanton Zürich] .....	58
Abbildung 38: Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2011-2023 (ASTRA, swisstopo).....	59
Abbildung 39: Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohnende, Verkehrsunfallstatistik Kanton Zürich (2023) .....	59
Abbildung 40: Signalisierte Geschwindigkeit auf Kantonsstrassen (GIS-ZH Nr. 54.3, Stand Februar 2025) .....	60
Abbildung 41: ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2023/24 (GIS-Browser ZH, 2025) .....	61
Abbildung 42: Hindernisfreie Bushaltestelle Eichberg (Richtung Feldbach) links und nicht hindernisfreie Haltestelle Viadukt (Richtung Hombrechtikon) rechts.....	62
Abbildung 43: Kantonales Veloalltagsnetz.....	63
Abbildung 44: Ausschnitt Zentrum Hombrechtikon, Schwachstellenerhebung Veloverkehr (asa, 23.11.2023) .....	64
Abbildung 45: Schematische Übersicht Regimewechsel Velo im Zentrum .....	64
Abbildung 46: Übersicht Veloparkierung, Schwachstellenerhebung Veloverkehr (asa, 23.11.2023) .....	65
Abbildung 47: Übersicht Schwachstellen Fussverkehr im Zentrum von Hombrechtikon (Metron, 2023).....	66
Abbildung 48: Schmales Trottoir (Rad-Gehweg) an der Rütistrasse (Metron, 2023) .....	66
Abbildung 49: Mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit (Kronenkreuzung) (Metron, 2023) .....	66
Abbildung 50: Fuss-/Wander-, Rad- und Reitwege, Regionaler Richtplan Pfannenstil (15.03.2023).....	67
Abbildung 51: Schema Einzugsgebiet Kindergarten (nicht parzellenscharf).....	68
Abbildung 52: Schema Einzugsgebiet 1. Klasse (nicht parzellenscharf) .....	68
Abbildung 53: Analyse Schwachstellen Schulwegsicherheit .....	69
Abbildung 54: Zeitliche Einschränkung der Parkdauer am Bahnhofliplatz .....	70
Abbildung 55: Parkplatz Badi Feldbach (Google StreetView, 2013). .....	70
Abbildung 56: Kommunaler Verkehrsplan Gemeinde Hombrechtikon 14.09.1983 .....	72

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Grundlagendokumente.....	7
Tabelle 2: SWOT-Analyse Gesamtverkehr .....	9
Tabelle 3: Massnahmenübersicht.....	37
Tabelle 4: Umsetzungskonzept Massnahmen .....	42

Tabelle 5: Bevölkerungsstatistik und Prognose der Gemeinde Hombrechtikon, Region Pfannenstil und des Kantons Zürich .....	52
Tabelle 6: Reisezeitvergleich ÖV/MIV ab Hombrechtikon Post, kürzeste Route (GoogleMaps, 2024) .....	56
Tabelle 7: MIV-Anteil und ÖV-Anteil am Modalsplit (Wege DWV) [2].....	56
Tabelle 8: Wege Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich (2019).....	57
Tabelle 9: Schwachstellen Fussverkehr im Zentrum von Hombrechtikon (Metron, 2023).....	67
Tabelle 10: Schuleinheiten und zugehörige Schulhäuser .....	68

# Abkürzungen / Glossar

AP, AP5G	Agglomerationsprogramm, der 5. Generation
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Gesamtverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
ISOS	Inventar der Schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

## Quellenverzeichnis

- [1] Tiefbauamt Kanton Zürich, «Gestaltung von Staatsstrassen - Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung,» 2022.
- [2] Amt für Mobilität, «Gemeindeporträt Hombrechtikon - Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich, 2019,» [Online]. Available: <https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeinden/gemeindeportraet.html>. [Zugriff am 24 02 2024].
- [3] bfu, «Schulweg - Leitfaden für die Schulwegplanung,» 2022.
- [4] VCS Verkehrs-club der Schweiz, «Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr,» 2023.

# Anhang

## Anhang 1: Detaillierte Situationsanalyse

Die folgende, detaillierte Situationsanalyse ergänzt die Inhalte und Plangrafiken im Kapitel 3.

### Übergeordnete Planungsgrundlagen

Das GVK basiert auf den bestehenden kantonalen und regionalen Planungsgrundlagen. Die wichtigsten Grundlagen sind folgend kurz erläutert:

#### *Kantonaler Richtplan*

Der kantonale Richtplan legt die Stossrichtungen der gewünschten räumlichen Entwicklung fest. Dafür nimmt er mit dem Raumordnungskonzept eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton vor, indem er neben allgemeinen Leitlinien auch konkrete Handlungsräume definiert. Die Gemeinde Hombrechtikon ist mit dem massgebenden Siedlungsgebiet dem Handlungsraum «Kulturlandschaft» und mit dem Ortsteil Feldbach dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugewiesen. Für diese definiert der kantonale Richtplan die folgenden Handlungsaufträge, die ihre Wirkung im Zusammenspiel bzw. in der Übernahme, Präzisierung und Ergänzung durch regionale und kommunale Richtpläne entfalten.

#### Kulturlandschaft:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- Noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

#### Landschaft unter Druck:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

Die Richtplankarte nimmt für die Gemeinde Hombrechtikon die folgenden wesentlichen Festlegungen vor:

- Vollständiger Ausbau auf Doppelspur auf dem Korridor Herrliberg–Feldmeilen–Rapperswil (mittel- bis langfristig) Festlegung des Siedlungsgebiets

- Landschaftsförderungsgebiet (Rebberge erhalten, Vernetzung Lützelsee–Feldbacher Bucht, Förderung Moore, Erhalt Aussichtspunkte und -lagen)
- Landschaftsschutzgebiete Lützelsee und Oberer Zürichsee

#### *Inventar schutzwürdiger Ortsbilder überkommunaler Bedeutung*

Der Kanton führt ein Inventar von Gebäuden und Gebäudegruppen, die für die Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung wichtig sind. In der Gemeinde Hombrechtikon gehören die Ortsbilder von Feldbach, Lützelsee und Schirmensee dazu.

#### *Regionaler Richtplan*

Der regionale Richtplan Pfannenstil der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) konkretisiert und ergänzt den kantonalen Richtplan. Mit dem räumlichen Zielbild 2030 enthält der regionale Richtplan die folgenden wesentlichen Festlegungen:

- Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Hombrechtikon erreicht die Dichtestufen «sehr gering» im Quartier Wisental und als Abgrenzung zum Lützelsee (<50 Einwohnende und Beschäftigte pro ha), grossflächig die Dichtestufen «gering» (50-100 Einwohnende und Beschäftigte pro ha) bis «mittel» (100-150 Einwohnende und Beschäftigte pro ha).
- Das Arbeitsgebiet Gemeindmatt–Eichtal–Garstlig ist als Nutzungsschwerpunkt Arbeit ausgewiesen und mit einem Zielwert von 100 bis 150 Beschäftigten/ha weiterzuentwickeln. Das Gebiet bleibt der gewerblichen Nutzung vorbehalten, Dienstleistungsbetriebe sind in untergeordnetem Mass zulässig.
- Im Ortszentrum sowie im Ortsteil Feldbach ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu erhöhen.
- Die Bushaltestelle Post ist von regionaler Bedeutung.
- Das Lützelseegebiet ist ein Erholungsraum von regionaler Bedeutung.

#### *Regionales Gesamtverkehrskonzept*

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) der Region Pfannenstil vom Juni 2023 konkretisiert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stellt die Grundlage für eine kohärente, langfristig ausgerichtete Gesamtverkehrsplanung der Region unter Einbezug der künftigen Siedlungsentwicklung dar. Um dem Handlungsbedarf zu begegnen sind die folgenden Strategien zur Zielerreichung formuliert:

- S1: Verfolgen einer Raumentwicklung, die kurze Wege fördert
- S2: Erhöhen der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit des Verkehrs
- S3: Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens
- S4: Weiterentwickeln des öffentlichen Verkehrs
- S5: Erhalten der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes für den MIV
- S6: Fördern des Veloverkehrs
- S7: Fördern des Fussverkehrs
- S8: Erhalten der Erreichbarkeit für den Güterverkehr

Für die Gemeinde Hombrechtikon listet das rGVK folgende Massnahmen:

- Umgestaltung des Strassenraums See-, Feldbachstrasse (Kantonsstrassen) inkl. FlaMa Gemeinde
- Programm «Impuls Mobilität», Verkehrsverhalten beeinflussen
- Ausbau Umsteigefunktion Bahnhof Feldbach (Bushaltestelle, Veloabstellplätze, Ladestationen)
- ÖV-Konzept STEP 2035, Begehren der Gemeinde: Gewährleisten des ÖV-Angebots im Entwicklungsgebiet Hombrechtikon
- Prüfen Busbevorzugung am Knoten Krone im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt

- Verkehrsberuhigung in den Quartieren (bspw. durch bauliche Massnahmen, Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen)
- Ausbau des Velonetzes und Behebung von Schwachstellen (Oetwilerstrasse, Feldbachstrasse)
- Fusswegnetz in Naherholungsgebieten optimieren (Hindernisfreier Wanderweg Mühlhölzli-Lützelsee umsetzen, Hindernisfreier Rundweg Lützelsee vervollständigen, Hindernisfreier Wanderweg Stäfa-Feldbach umsetzen)
- Gesamtverkehrliches Konzept der Erschliessung der Naherholungsgebiete erarbeiten
- Harmonisierung der Geschwindigkeit auf der Seestrasse
- Regionsspezifischer Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung im Siedlungsraum
- Sanierung der Unfallhäufungspunkte Veloverkehr (Oetwiler-/Gheistrasse und Rüti-Tödistrasse bis Rüti-Richttannstrasse, Kreisel See-/Feldbach-/Bahnhof-/Hornstrasse)
- Korridorstudie Panorama-Veloroute Pfannenstil
- Massnahmenplan Fussverkehr und kommunale Fusswegkonzepte
- Ausbau Zürichseeweg

#### *Agglomerationsprogramm Obersee*

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr des Bundes werden Agglomerationen, welche ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen, mit finanziellen Beiträgen an Verkehrsprojekte unterstützt. Das Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5G) wurde dem Bund im Juni 2025 zur Prüfung eingereicht. Die Gemeinde Hombrechtikon ist im AP5G erstmals als beitragsberechtigter Gemeindeglied Teil des Agglomerationsperimeters Obersee (vgl. Abbildung 1). Das Zielbild des AP5G bildet für die Gemeinde Hombrechtikon im Wesentlichen die Inhalte des regionalen Richtplans ab. Im AP5G ist Hombrechtikon mit 14 Massnahmen mit Antrag auf Mitfinanzierung vertreten.

#### **Kommunale Planungsgrundlagen**

Nachfolgend werden die wichtigsten Aussagen aus den kommunalen Planungsgrundlagen zusammengefasst.

#### *Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrumsdurchfahrt*

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) befindet sich in der Vorprojekt-Bearbeitungsstufe und umfasst die sanierungsbedürftige Rütistrasse sowie die Grüninger-, Feldbach-, Oetwiler-, Holflü-, Eichtal- und Poststrasse. Mit dem BGK sollen Sicherheitsdefizite behoben, die Lärmbelastung reduziert und die heute verkehrsorientierte Gestaltung im Zentrum aufgewertet werden. Die öffentliche Auflage des Baugesuchs ist im Jahr 2026 vorgesehen, Baubeginn und -ende in den Jahren 2028 resp. 2030.

#### *Öffentlicher Gestaltungsplan «Im Zentrum»*

Der rechtskräftige Gestaltungsplan basiert auf dem 2008 erarbeiteten Masterplan und beabsichtigt die neue Überbauung des betroffenen Gebiets mit Retailfläche, Wohnungen sowie einer Tankstelle mit Shop. Das Richtprojekt ging aus einem Studienauftrag hervor und soll einen Beitrag zur Zentrumsaufwertung leisten. Die Projektierung wurde durch die Grundeigentümerschaft sistiert.

#### *Teilrevision Nutzungsplanung Arbeitsplatzgebiet Eichtal*

Mit der Teilrevision werden die Gewerbe- und Industriezonen weiter differenziert und im Arbeitsgebiet Eichtal die Dienstleistungsbetriebe auf ein untergeordnetes Mass reduziert.

**Quartieranalyse**

2024/25 wurde für die Gemeinde Hombrechtikon eine Quartieranalyse des massgebenden Siedlungsgebiets erarbeitet. Die Analyse dient als wichtige Grundlage für die vorgeordnete Revision der Richt- und Nutzungsplanung und beinhaltet in Form von Quartiersteckbriefen neben einer detaillierten Analyse der Sachthemen Bevölkerung, Wirtschaft, Siedlungsentwicklung und -struktur, Freiraum, Klima, Verkehr und Sozialraum auch eine SWOT-Analyse der räumlichen Entwicklung der einzelnen Quartiere. Die Quartieranalyse formuliert Handlungsansätze für die Richt- und Nutzungsplanung sowie Zielbilder für wichtige Schlüsselgebiete.

Die Quartieranalyse und das vorliegende GVK wurden parallel erarbeitet und laufend miteinander abgestimmt.

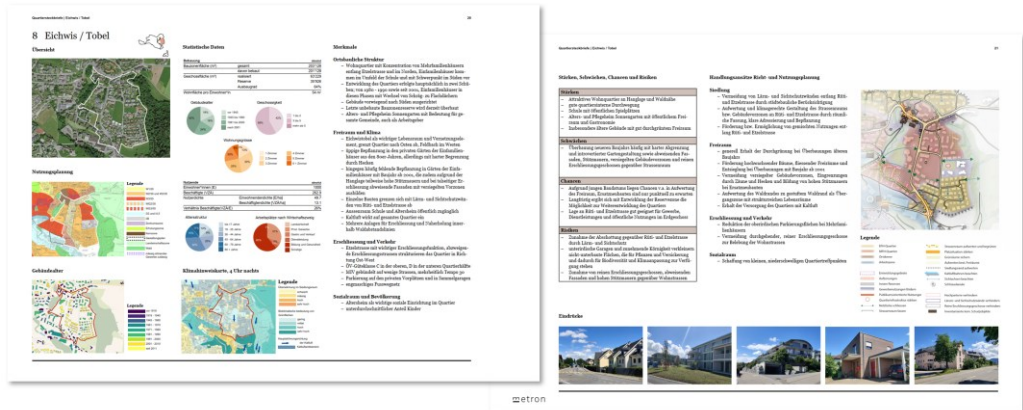


Abbildung 27: Quartiersteckbrief Eichwis/Tobel, Quartieranalyse (Metron, 2025)

**Siedlung**

Die Gemeinde Hombrechtikon besteht aus einem kompakten Siedlungsgebiet im Zentrum sowie diversen Weilern im Umland. Aufgrund der hügeligen Topographie ist das Dorfzentrum rund 85 Höhenmeter höher gelegen als der Ortsteil Feldbach, welcher sich am Ufer des Zürichsees befindet.



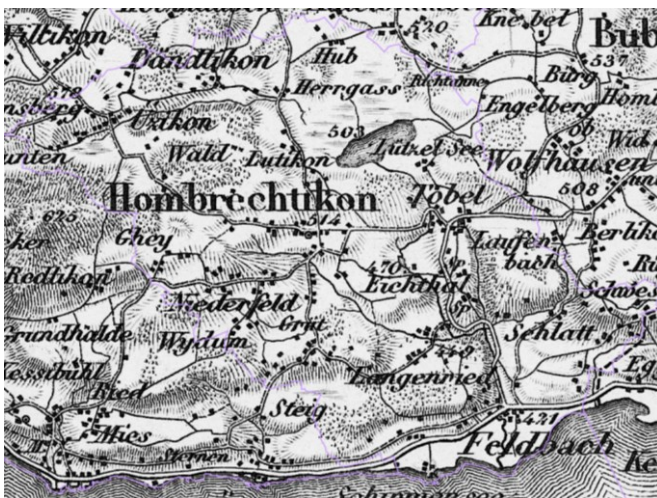
Abbildung 28: Luftbild Hombrechtikon (Foto: Michael Trost, ZSZ 09.11.2023)

### Siedlungsentwicklung

Die Gemeinde Hombrechtikon hat sich in den letzten 150 Jahren von einer sehr ländlich und landwirtschaftlich geprägten Gemeinde zu einer Gemeinde mit einer dichten Wohn- und Arbeitsnutzung gewandelt. Heute ist die Siedlungsstruktur im Zentrum sehr durchmischt mit unterschiedlichen Ein- und Mehrfamilienhausquartieren. Die Quartieranalyse (vgl. Anhang 1) hat diese unterschiedlichen Quartiere vertieft analysiert. Ausserhalb dieses kompakten Dorfkerns bestehen neben den Ortsteilen Feldbach und Schirmensee am Zürichsee verschiedene Weiler. Der Weiler Lützelsee sowie das Ortsbild von Feldbach und Schirmensee sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) enthalten.

Bis zur Stilllegung im Jahr 1948 war das Dorfzentrum von Hombrechtikon durch die Uerikon-Bauma-Bahn erschlossen. Heute erinnern das alte Bahnhofsgebäude, der Bahnhofplatz und der Bahnweg an die ehemalige Bahnlinie der UeBB.

Insbesondere ab den 70er-Jahren ist das Siedlungsgebiet stark gewachsen. Das Siedlungsgebiet hat sich dabei der generellen Struktur der Strassen angepasst.



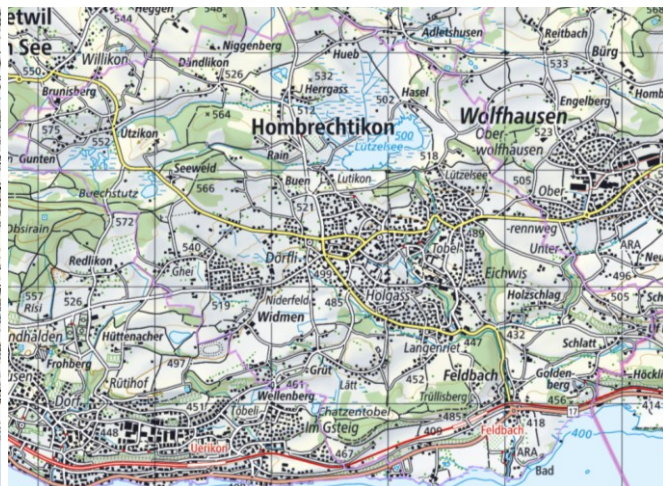
1864



1901



1970



2021

Abbildung 29: Siedlungsentwicklung Hombrechtikon (swisstopo, 2024)

Im Eichtal befindet sich ein grosses, zusammenhängendes Arbeitsplatzgebiet. Dieses Gebiet wird aktuell entwickelt. Geplant ist ein moderner Bau für Industrie- und Gewerbenutzung mittlerer Dichte.

Für das zentrale Gebiet im Zentrum wurde 2019 der öffentliche Gestaltungsplan «Im Zentrum» verabschiedet. Dieser hat zum Ziel, das Zentrum zu stärken und die Attraktivität zu erhöhen. Es sind publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie ca. 50 neue Wohnungen vorgesehen. Das Zentrum soll mit allen Verkehrsmitteln erschlossen werden. Das geplante Projekt wurde allerdings an der Generalversammlung der Genossenschaft im Sommer 2021 abgelehnt.

*Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung*

Im Jahr 2023 zählte die Gemeinde Hombrechtikon knapp 9'000 Einwohnende. Das Bevölkerungswachstum hat sich seit 2000 etwas abgeschwächt: Im Zeitraum von 2011 bis 2021 ist die Bevölkerung der Gemeinde jährlich noch um rund 0.9 % gewachsen. Die Prognosen des Kantons Zürich gehen bis ins Jahr 2040 von einem geringeren Bevölkerungswachstum aus. Es wird mit einem jährlichen Zuwachs von knapp 0.6 % gerechnet (vgl. Tabelle 5).

	Bevölkerungsstatistik			Bevölkerungsprognose	
	2000	2023	∅ jährlicher Zuwachs	2040	∅ jährlicher Zuwachs
Hombrechtikon	7'125	8'986	1.17%	9'897	0.58%
Region Pfannenstil	93'120	116'362	1.13%	137'081	0.94%
Kanton Zürich	1'206'708	1'577'468	1.40%	1'861'265	0.95%

Entwicklung: Statistisches Amt des Kantons Zürich, Kantonale Bevölkerungserhebung  
 Prognose (Kanton und Region): Statistisches Amt des Kantons Zürich, Szenario «Trend ZH 2023»  
 Prognose (Gemeinde): Agglomerationsprogramm 5. Generation Obersee (Stand 6. Mai 2024)

Tabelle 5: Bevölkerungsstatistik und Prognose der Gemeinde Hombrechtikon, Region Pfannenstil und des Kantons Zürich

Bis ins Jahr 2023 entspricht das Bevölkerungswachstum der Gemeinde Hombrechtikon mit jener der Region Pfannenstil und liegt somit etwas unter der Entwicklung des gesamten Kantons, in welchem insbesondere seit 2010 ein stärkeres Wachstum beobachtet wurde. Bis ins Jahr 2040 ist für die ländlich geprägte Gemeinde Hombrechtikon (entsprechend der übergeordneten Raumentwicklungsstrategien) ein gemässigeres Wachstum vorgesehen. Der Grossteil der Bevölkerungsentwicklung soll im urbanen Raum stattfinden.

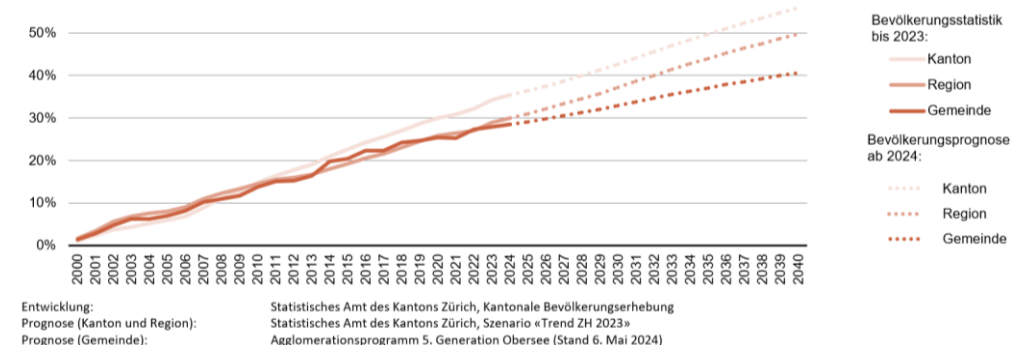


Abbildung 30: Bevölkerungsstatistik und Prognose der Gemeinde Hombrechtikon, Region Pfannenstil und des Kantons Zürich

Die Reserve der unüberbauten Bauzonen pro Kopf hat in der Gemeinde vergleichbar mit jener der Region und des gesamten Kantons stetig abgenommen (vgl. Abbildung 31). Die Leerwohnungsquote in der Gemeinde Hombrechtikon (vgl. Abbildung 32) lag in den

Jahren 2006-2011 auf einem überdurchschnittlich hohen Wert. Seither ist die Quote allerdings wieder stark gesunken und liegt heute vergleichbar mit jener des Kantons auf einem tiefen Niveau (Stand 2024: 0.66 %).

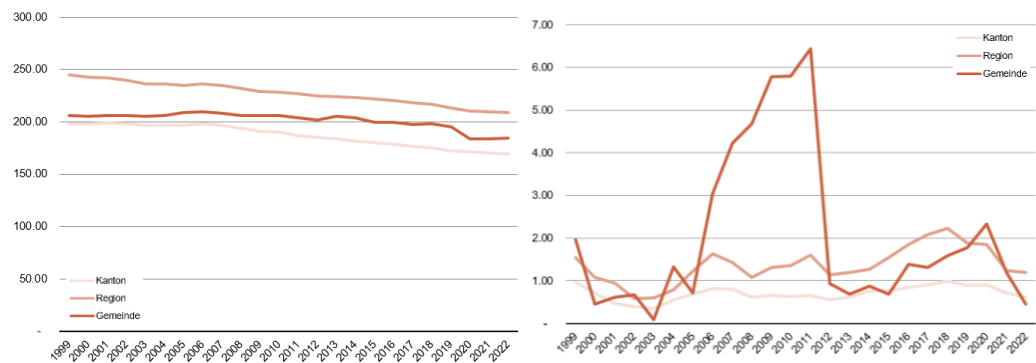


Abbildung 31: Überbaute Bauzonen pro Kopf [ha] (ARE ZH, 2023)

Abbildung 32: Leerwohnungsquote [%] (BFS, 2023)

Im Zeitraum von 2011 bis 2021 hat die Zahl der in Hombrechtikon Beschäftigten um 12 % abgenommen. Seither hat sich die Zahl der Beschäftigten bei ca. 3'000 eingependelt. Die Zahl der Vollzeitäquivalente hat leicht abgenommen und lag im Jahr 2022 bei 2'016. In der Region Pfannenstil wird bis ins Jahr 2040 mit einem regionalen Wachstum von +12 % gerechnet. In Hombrechtikon wird aktuell die Arbeitsplatzzone Eichtal entwickelt. Das rund 4 ha grosse, unüberbaute Areal ist im regionalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung geführt und birgt eine Reserve von ca. 1'600 Arbeitsplätzen.

Mit der prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung nehmen die Mobilitätsbedürfnisse in der Gemeinde, sowie nach Hombrechtikon zu. Wie sich diese Entwicklung auf den Strassenverkehr und die Nachfrage im ÖV auswirken wird, hängt vom Mobilitätsverhalten ab.

### *Lärmbelastung und Siedlungsverträglichkeit*

Entlang der stark befahrenen Kantonstrassen beeinflussen die durch den Strassenverkehr erzeugten Lärmimmissionen das angrenzende Siedlungsgebiet negativ.

Im Rahmen des geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Rütistrasse (vgl. M-GV.01) wurde eine detaillierte Beurteilung der Lärmimmissionen durchgeführt. Den teilweise über dem Immissions- oder Alarmwert liegenden Lärmimmissionen wird in diesem Projekt unter anderem mit der Einführung von Tempo 30 begegnet.

Für das übrige Siedlungsgebiet liegt keine flächendeckende Beurteilung der Lärmimmissionen vor. Auszug aus dem kantonalen Strassenlärm-Belastungskataster beschafft. Der kantonale Strassenlärm-Belastungskataster (Abbildung 33 und Abbildung 34) dient als Grundlage für die Ermittlung des Sanierungsbedarfs und deren voraussichtlichen Kosten. Er basiert auf dem Quellenmodell sonROAD18 und Ausbreitungsmodell ISO 9613-2 und wird in regelmässigen Abständen anhand von Verkehrsmessungen aktualisiert.



Abbildung 33: Strassenlärm Tag (Ist-Zu-stand), Auszug kantonalen Strassenlärm-Belastungskataster (GIS-ZH, 2025)



Abbildung 34: Strassenlärm Nacht (Ist-Zu-stand), Auszug kantonalen Strassenlärm-Belastungskataster (GIS-ZH, 2025)

Die Abschnitte der Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet sind meist grosszügig dimensioniert und weisen wenig bis keine Gestaltungsobjekte auf. Der Strassenraum ist wenig attraktiv gestaltet und hat eine zerschneidende Wirkung auf den Raum. Bepflanzungen befinden sich heute primär auf, an den Strassenraum angrenzenden, privaten Grundstücken. Die Seitenbereiche öffnen sich wenig zum Strassenraum hin.

### Landschaft

Die Landschaft von Hombrechtikon wird von der glazial geprägten Hügellandschaft gestaltet und bietet sowohl der Bevölkerung als auch Besuchenden verschiedene hochwertige Naherholungsmöglichkeiten: Neben dem Zürichsee, welcher als Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung für Badegäste in den beiden Badis Schirmensee und Feldbach

fungiert, gelten die Brunegg, Gamsten, Hombrechtikon Nord und der Lützelsee als Vorranggebiete mit siedlungsnaher oder natur- und landschaftsorientierter Erholung von regionaler Bedeutung.

Das Ütziker Riet, der Seeweidsee, das Lutiker Riet, Tüfried/Katzentobel und Feldbach sowie die Auen zwischen Hombrechtikon und Stäfa sind im Flachmoorinventar als Flachmoore von nationaler Bedeutung geführt. Weiter ist die Glaziallandschaft Seeweidsee und Ütziker-Riet-Auen als geomorphologisches Landschaftsschutzobjekt kantonaler Bedeutung inventarisiert, die Schichtterrassen Hombrechtikon–Schliffitobel und Feldbach–Hinter Gamsten–Uerikon als Objekte regionaler Bedeutung.

Innerhalb des Siedlungsgebiets bestehen nur wenige hochwertige Freiräume, welche zum Verweilen einladen. Allerdings befinden sich die genannten Erholungsmöglichkeiten gut erreichbar in Fuss- oder Velodistanz rund um das Siedlungsgebiet von Hombrechtikon.

### Gesamtverkehr

Die Gemeinde Hombrechtikon ist strassenseitig durch ein dichtes Netz an Kantonsstrassen erschlossen. Am See führt die Seestrasse von Rapperswil (SG) nach Zürich. Weiter ist das Siedlungsgebiet auf der Nord-Süd-Achse durch die Grüninger- und Feldbachstrasse, in Ost-West-Richtung durch die Rüti-, Oetwiler-, Lächler- und Uerikerstrasser erschlossen. Das Zentrum des Dorfes ist durch die Rüti-, Oetwiler- und Feldbachstrasse eingefasst.

Das Kantonsstrassennetz wird oft als Ausweichroute von den Seegemeinden für den Anschluss an die A15 genutzt.

Die Gemeindestrassen sind den Kantonsstrassen nachgelagert und weisen ein «Kammerungssystem» auf. Durch modale Filter wie Poller oder Schranken sind gewisse Strassen für die Durchfahrt des MIV gesperrt, sodass in Hombrechtikon praktisch keine Routen für Schleichverkehr durch die Quartiere bestehen. Für den Fuss- und Veloverkehr bleibt die Durchgängigkeit bestehen. Auf der Gheistrasse entsteht zwischen der Lächler- und der Oetwilerstrasse Schleichverkehr, da die Strasse uneingeschränkt befahrbar ist und auf Navigationssystemen häufig als schnellste Route angezeigt wird.

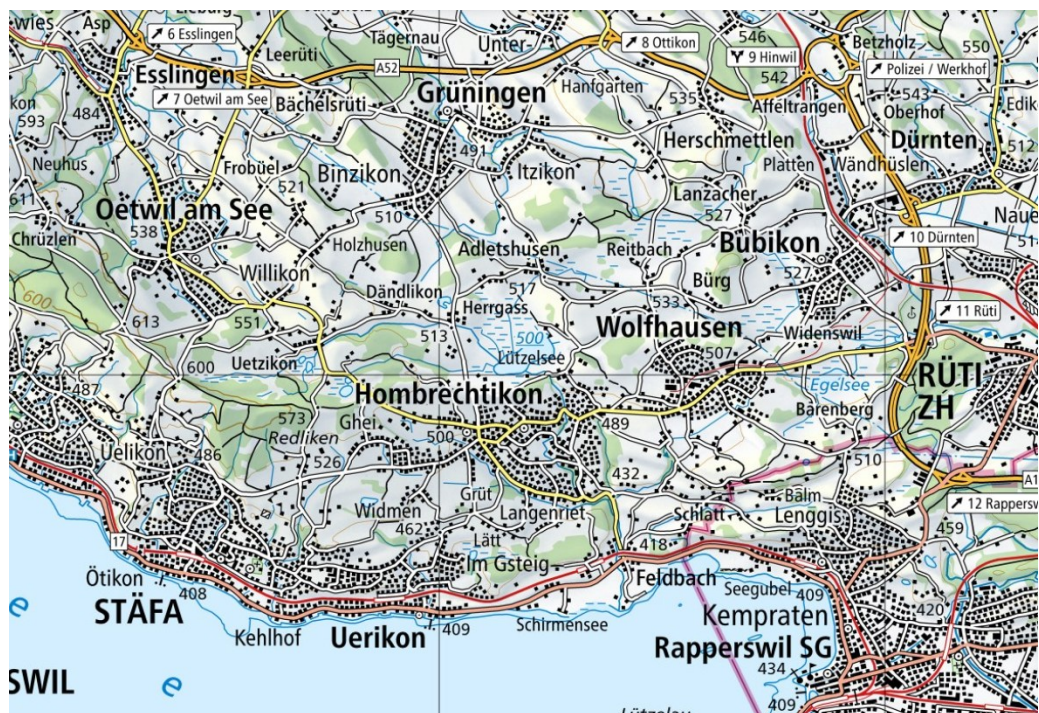


Abbildung 35: Ausschnitt Landeskarte (swisstopo, 2024)

Im öffentlichen Verkehr ist Hombrechtikon am Bahnhof Feldbach in Richtung Zürich und Rapperswil durch die S7 angebunden. Die Buslinien 880, 955 und 970 bieten eine Anbindung an Stäfa, Wolfhausen/Bubikon sowie an den Bahnhof Feldbach und erschliessen das Siedlungsgebiet (vgl. Kapitel Öffentlicher Verkehr).

### Reisezeitvergleich

Der Reisezeitvergleich ab Hombrechtikon Post für den ÖV und den MIV zeigt, dass der ÖV hinsichtlich der reinen Reisezeit während der Morgenspitzenstunde (Werktag) auf praktisch allen Beziehungen gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig ist. Einzig auf der Verbindung Hombrechtikon – Zürich HB (via Stäfa) ist die Reisezeit mit dem ÖV geringer als jene mit dem MIV. Die grösste Differenz in der Reisezeit besteht auf der Relation nach Grüningen, wo die Reisezeit in Ermangelung einer Busverbindung rund 45 min länger dauert.

Route ab Hombrechtikon, Post	ÖV [min]	MIV [min]	
Feldbach Bahnhof	11	5	
Grüningen	52	6	
Oetwil am See, Zentrum	45	7	
Rapperswil	20	15	
Rüti ZH, Jonamarkt	20	12	
Stäfa, Bhf	16	9	
Uster	31	22	
Wetzikon (Oberland Märt)	34	18-25 *	* Ungenauigkeit aufgrund Stau
Zürich HB	45	40-60 *	* Ungenauigkeit aufgrund Stau

Hinweis: der Reisezeitvergleich beschreibt die HVZ am Morgen ab Hombrechtikon, Post während eines Werktags (Stand Frühling 2025). Die ÖV-Reisezeit beinhaltet alle Umstiege auf der Route, allerdings nicht die durch den Takt vorgegebene, durchschnittliche Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt oder allfällige Anschlussbrüche beim Umstieg.

Tabelle 6: Reisezeitvergleich ÖV/MIV ab Hombrechtikon Post, kürzeste Route (GoogleMaps, 2024)

### Modalsplit

Der ÖV-Anteil am Bimodalsplit (MIV und ÖV) lag im Jahr 2019 mit 11 % (Wege DWV) auf einem tiefen Niveau. Im Vergleich mit der durchschnittlichen Verkehrsmittelwahl im gesamten Kanton liegt der ÖV-Anteil auf 32 %. Die Verkehrsmittelwahl ist dabei seit 2013 relativ stabil und hat sich nicht stark verändert [2].

		2013	2016	2018	2019
Hombrechtikon	MIV-Anteil [%]	88	89	89	89
	ÖV-Anteil [%]	12	11	11	11
Kanton Zürich	MIV-Anteil [%]	70	69	69	68
	ÖV-Anteil [%]	30	31	31	32

Tabelle 7: MIV-Anteil und ÖV-Anteil am Modalsplit (Wege DWV) [2]

### Verkehrsaufkommen

Die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege der Bevölkerung von Hombrechtikon hat seit 2013 stetig nur leicht zugenommen. Im Jahr 2019 wurden täglich rund 26'400 Wege mit dem MIV und 3'300 Wege mit dem ÖV zurückgelegt.

Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums wird bis ins Jahr 2040 von einer Verstärkung der Verkehrsnachfrage von +24 % MIV und +44 % ÖV ausgegangen. Gleichzeitig ist auch mit einer Trendfortschreibung der zurückgelegten täglichen Distanzen zu rechnen.

		2013	2016	2018	2019	2040
Quell-, Ziel- & Binnenverkehr	MIV	22'500	23'500	23'400	26'400	
	ÖV	2'900	3'000	3'000	3'300	
Quell- und Zielverkehr	MIV					+3'500 (+15%)
Quell- und Zielverkehr	ÖV					+1'300 (+47%)
Binnenverkehr	MIV					+80 (+8%)
Binnenverkehr	ÖV					+70 (+25%)

Tabelle 8: Wege Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, Amt für Mobilität, Gesamtverkehrsmo-  
dell Kanton Zürich (2019)

Die Verkehrsbelastung der Kantonsstrassen gemäss den aggregierten Daten der dauerhaften Verkehrsmessstellen des Kantons Zürich ist auf der Seestrasse (DTV zwischen 8'600 und 9'300) und auf der Rütistrasse (DTV 8'800) am höchsten. Die Lächler- und die Oetwilerstrasse sind mit einem DTV von 4'500 bzw. 3'100 weniger stark befahren. Für die Grüningerstrasse liegen keine dauerhaften Messwerte vor. Diese leichte Zunahme, beziehungsweise Plafonierung der Anzahl Fahrten, ist ebenfalls in den Zähl-  
daten des Kantons Zürich zu beobachten (vgl. Abbildung 37).

Auf allen Kantonsstrassen ist die gemessene Anzahl Motorfahrzeuge (DTV) seit mehreren Jahren mehrheitlich konstant geblieben. Auf der Oetwilerstrasse hat die Verkehrsmenge seit 2018 sogar leicht abgenommen, auf der Lächler- und der Rütistrasse wurde eine leichte Zunahme gemessen.

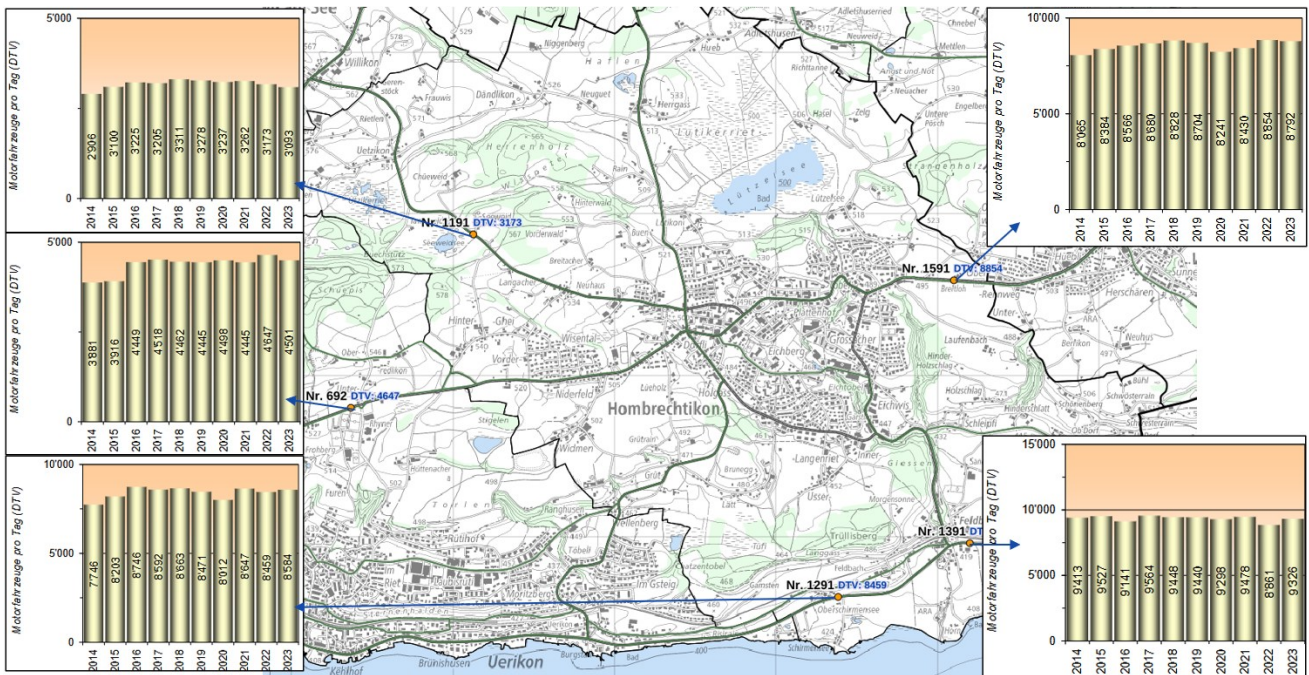
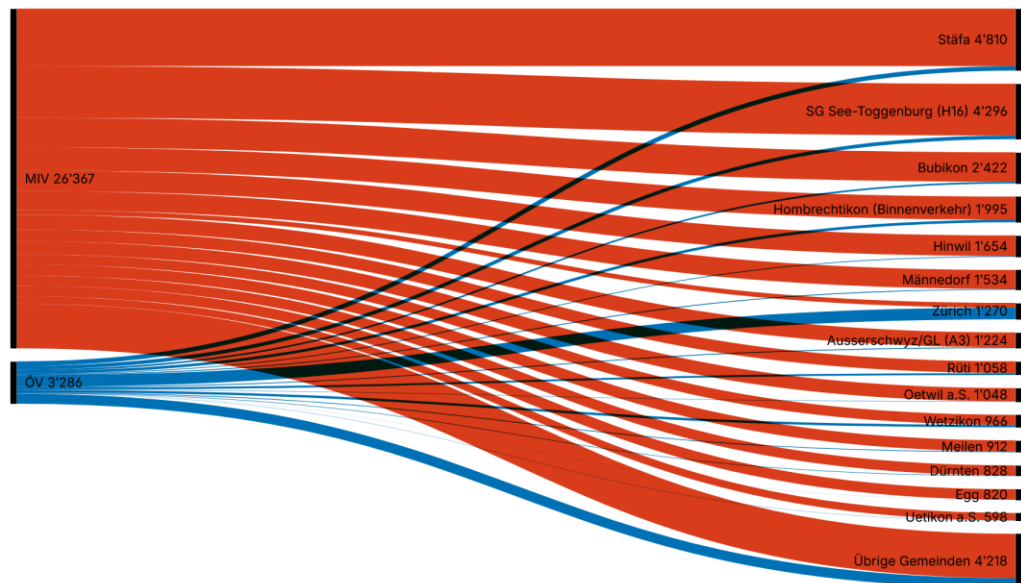


Abbildung 36: Dauerhafte Verkehrsmessstellen des Kantons Zürich (Tiefbauamt Kanton Zürich 2023)

### Pendlerverhalten

Die nachgefragten Verkehrsbeziehungen der Gemeinde sind dispers auf viele Gemeinden im Zürcher Oberland sowie im Kanton St. Gallen und am Zürichsee verteilt. Die nachfragestärksten Pendelbeziehungen bestehen zwischen der Gemeinde Hombrechtikon und Zürich, Stäfa und Rapperswil-Jona.



Hinweis: Gemeinden im angrenzenden Kanton St.Gallen sind zusammengefasst als «SG See-Gaster» dargestellt.

Abbildung 37: Bedeutende Verkehrsbeziehungen der Gemeinde Hombrechtikon nach ÖV und MIV, Ist-Zustand 2019 [Interaktives Tool Verkehrsbeziehungen Kanton Zürich]

### Verkehrssicherheit

In der Gemeinde Hombrechtikon sind zwei Unfallschwerpunkte (USP) ausgewiesen: am Knoten Feldbachstrasse/Lächlerstrasse/Rütistrasse/Grüningerstrasse (Prio B), sowie am Kreisel Feldbach (Seestrasse/Feldbachstrasse/Bahnhofstrasse, Prio C).

Abbildung 38 zeigt die Verteilung von schweren Unfällen mit Fussgänger (Rot) und Velobeteiligung (Blau).

- Schwere Unfälle mit **Fussgängerbeteiligung**:  
Entlang der Rütistrasse, Parkplatz am Garstligweg
- Schwere Unfälle mit **Velobeteiligung**:  
Feldbach Zufahrt zum Kreisel, Feldbachstrasse, entlang Rüti-, Oetwiler-, Lächlerstrasse

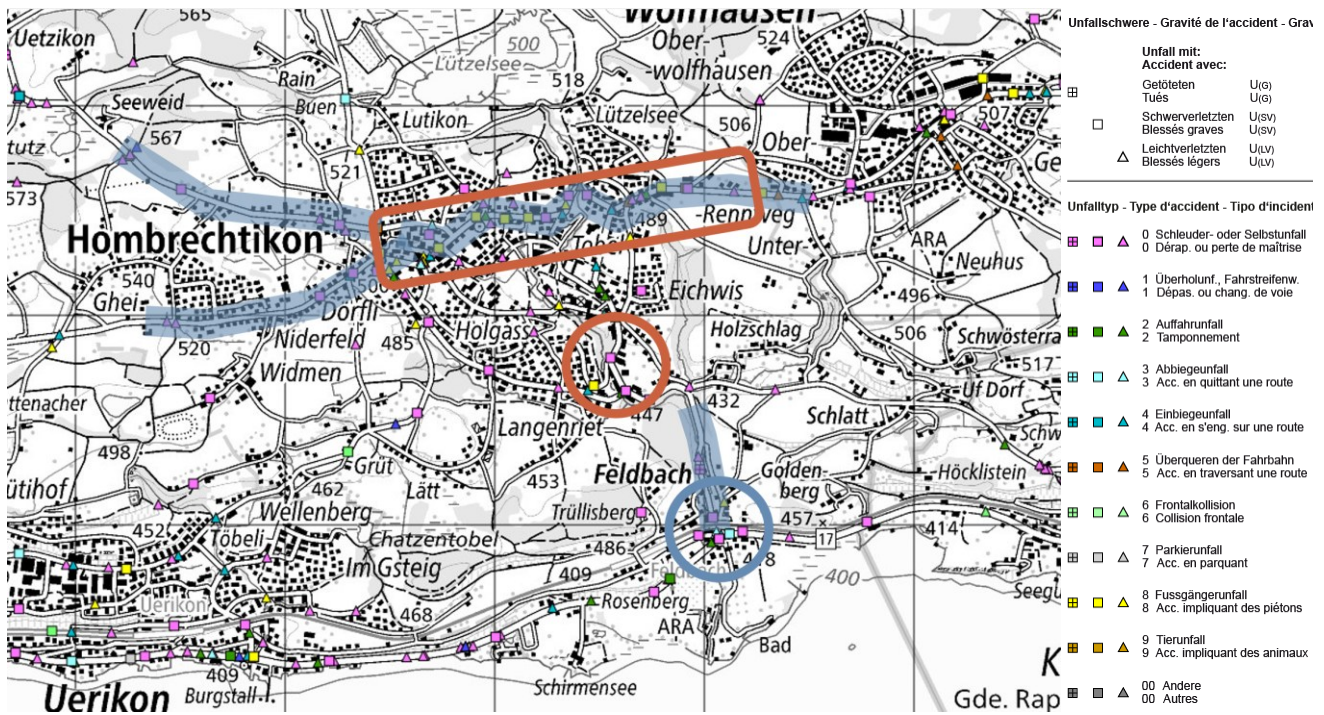


Abbildung 38: Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2011-2023 (ASTRA, swisstopo)

Eine Berechnung der Unfallhäufungspunkte<sup>2</sup> (UHP) mit den Unfalldaten 2018-2022 zeigt einen UHP Velo an der Kreuzung Rüti-/Tödistrasse sowie einen UHP Fussverkehr am Fussgängerstreifen über die Rütistrasse zwischen der Breitenstrasse und dem Blatacherweg.

Die Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich führt für das Jahr 2023 rund 23 polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden (davon 4 Schwer- und 21 Leichtverletzte) sowie 43 Unfälle mit Sachschaden auf.

Die Anzahl Unfälle im Strassenverkehr pro 1'000 Einwohnende lag von 2010 bis 2023 im Durchschnitt bei 5.6, während der Unfallwert in der Region Pfannenstil im selben Zeitraum bei 6.0 lag.

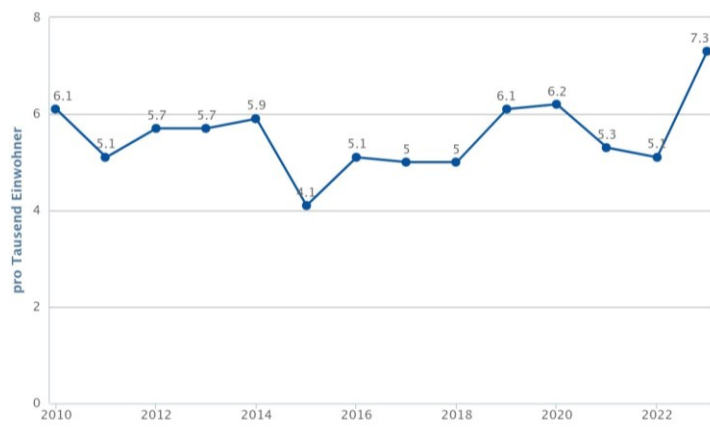


Abbildung 39: Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohnende, Verkehrsunfallstatistik Kanton Zürich (2023)

<sup>2</sup> Ein Unfallhäufungspunkt definiert sich als Vorkommen weiterer gleichartiger Unfälle innerhalb einer bestimmten Entfernung. Beispiel: 3. Stufe: Ausgehend vom betrachteten Unfall sind mindestens 2 weitere Unfälle innerhalb von 50 m oder mindestens 1 weiterer Unfall innerhalb von 20 m vorhanden.

### Temporegime

In Abbildung 40 ist die signalisierte Geschwindigkeit auf den Kantonsstrassen verzeichnet.

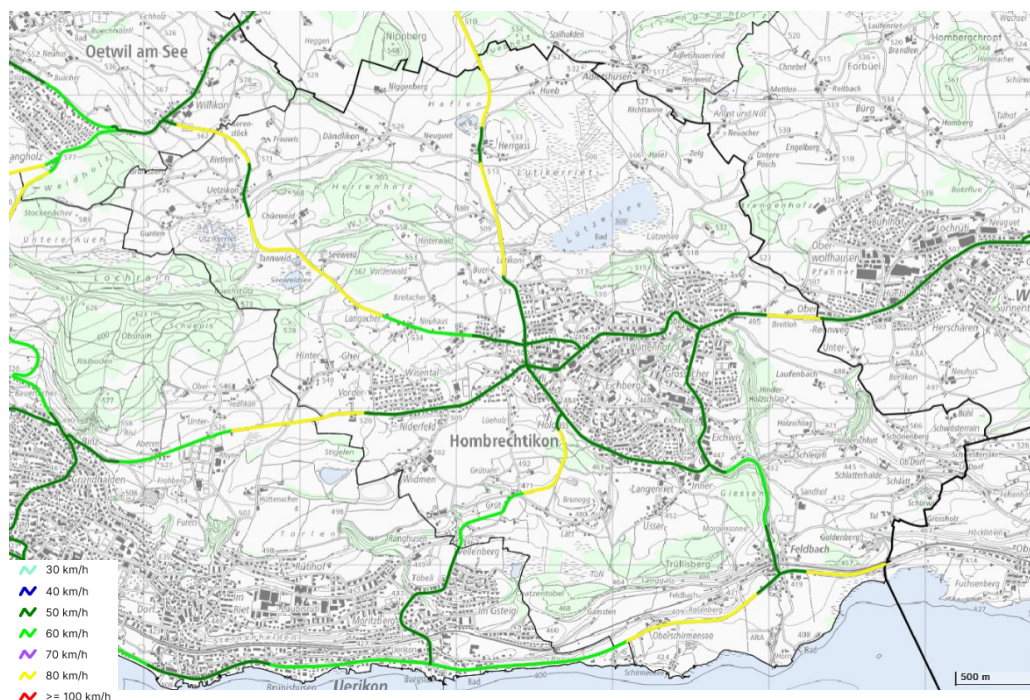


Abbildung 40: Signalisierte Geschwindigkeit auf Kantonsstrassen (GIS-ZH Nr. 54.3, Stand Februar 2025)

Heute bestehen in der Gemeinde Hombrechtikon drei Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen: In den Gebieten der Eichthalstrasse, der Eichwies und der Richttannstrasse. Für das Gebiet Breitlen ist die Einführung von Tempo 30 bei der Kantonspolizei beantragt. Auf allen anderen Gemeindestrassen ist Tempo 50 signalisiert.

### Öffentlicher Verkehr

Ein Grossteil des Siedlungsgebiets ist mindestens mit der ÖV-Gütekategorie D erschlossen. Am Bahnhof Feldbach sowie im Zentrum entlang der Rüti- und Feldbachstrasse wird die Gütekategorie C erreicht. Im Zentrum rund um die Bushaltestelle Post liegt die Erschliessungsgüte bei der Klasse B (vgl. Abbildung 41).

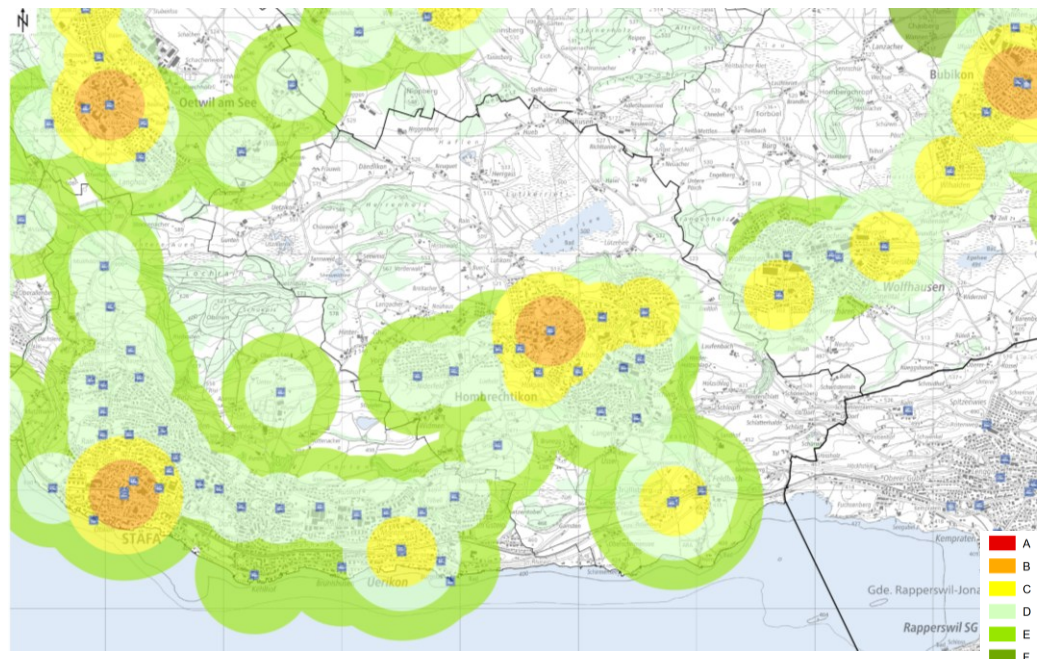


Abbildung 41: ÖV-Güteklassen Fahrplanjahr 2023/24 (GIS-Browser ZH, 2025)

Im Vergleich der Bevölkerungsdichte und der ÖV-Erschliessungsgüte ergibt sich die folgende Verteilung:

- 14 % der Einwohnenden sind mit der Güte B erschlossen
- 41 % der Einwohnenden sind mit der Güte C erschlossen
- 33 % der Einwohnenden sind mit der Güte D erschlossen
- 12 % der Einwohnenden sind mit der Güte E oder keiner Güteklasse erschlossen

### ÖV-Angebot

Der Bahnhof Feldbach befindet sich abseits des Dorfcentrums im Ortsteil Feldbach in der Nähe des Sees. Der Bahnhof wird im 30'-Takt durch die S7 in Richtung Zürich und Rapperswil bedient.

Das Dorfczentrum von Hombrechtikon ist tagsüber im 15'- bis 30'-Takt nach Bubikon und Stäfa (Linie 880 und 955) sowie nach Feldbach (Linie 970) durch Busse erschlossen. Die nördlichen Weiler der Gemeinde (Uetzikon, Dändlikon, Lutikon) sind mit dem ÖV nicht erschlossen. Weiter erschliessen die Nachtbuslinien N86 und N95 die Gemeinde ab Stäfa, Bahnhof Feldbach, Bahnhof Bubikon sowie aus Wetzikon.

Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten kommt es aufgrund von Verspätungen der S-Bahn oder der Buslinien zu Anschlussbrüchen, was aufgrund des bestehenden Takts der S-Bahn und der Buslinien zu langen Wartezeiten von bis zu 30' und somit einer erheblichen Verlängerung der Reisezeit führt. Dies schmälert die Attraktivität der ÖV-Nutzung stark. Die Tobelkreuzung und die Kronenkreuzung sind im rGVK als Schwachstellen mit eingeschränkter Fahrplanstabilität für den Bus vermerkt, welche durch Massnahmen verbessert werden sollen.

### Ausbauschritt 2035

Mit dem geplanten Ausbauschritt 2035 und Inbetriebnahme des «S-Bahn 2G»-Konzepts des ZVV sind auch für die Gemeinde Hombrechtikon Veränderungen im ÖV-Angebot vorgesehen: Mit dem System einer inneren S-Bahn und einer äusseren Express-S-Bahn soll die Passagierkapazität des Zürcher S-Bahn-Netzes langfristig verdoppelt werden. Die innere S-Bahn erschliesst die Stadt Zürich und den engeren Agglomerationsgürtel und fährt mindestens im Viertelstundentakt. Die Express-S-Bahn bedient alle Haltestellen ausserhalb des inneren Perimeters und fährt danach ohne Halt zu den wichtigen

Stadtbahnhöfen Stadelhofen, Hardbrücke, Oerlikon, Enge und Altstetten und den Hauptbahnhof Zürich. Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen S-Bahn-Zonen sind noch nicht abschliessend definiert. (ZVV, Stand Februar 2025).

Basierend auf dem geänderten S-Bahn-Angebot wird das Busangebot auf die Anschlussknoten angepasst, wodurch sich ggf. grössere Änderungen am Netz und/oder Fahrplan ergeben werden. Details zu den geplanten Änderungen sind zurzeit noch nicht bekannt, weshalb für die Gemeinde Hombrechtikon noch keine genaueren Aussagen zum zukünftigen Angebot gemacht werden können.

#### *Haltestellentypen Bus*

Rund 41 % der Haltestellen sind als überholbare Busbuchten ausgestaltet, 28 % als überholbare Fahrbahnhaltestellen und 31 % als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen.

#### *Hindernisfreie Haltestellen*

Von den bestehenden 32 Bushaltestellen sind 24 Haltekanten nicht hindernisfrei (gem. BehiG) ausgebaut (Stand Dezember 2024).

Bei 9 der Haltestellen besteht ein witterungsgeschützter Wartebereich (Bushäuschen), bei knapp der Hälfte der Bushaltestellen sind Sitzgelegenheiten vorhanden.



Abbildung 42: Hindernisfreie Bushaltestelle Eichberg (Richtung Feldbach) links und nicht hindernisfreie Haltestelle Viadukt (Richtung Hombrechtikon) rechts

## Veloverkehr

Das kantonale Velonetz (vgl. Abbildung 43) umfasst Velohauptverbindungen nach Feldbach, Wolfhausen/Bubikon, Oetwil a.S. und Stäfa sowie entlang des Zürichsees. Letztere ist zudem Teil der nationalen SchweizMobil Route 66. Die Velonebenverbindungen ergänzen das Hauptnetz mit Routen von Hombrechtikon nach Grüningen, Uerikon sowie entlang der Schlattstrasse nach Kempraten. Parallel zur Velohauptverbindung auf der Alten Landstrasse verläuft ab Feldbach in Richtung Uerikon eine Velonebenverbindung auf der Seestrasse.

Die Gemeinde Hombrechtikon hat einen Antrag an den Kanton gestellt, die Velohauptverbindung zwischen dem Dorfzentrum und Feldbach im Bereich Feldbach-/Etzelstrasse neu weiter über die Feldbachstrasse statt über die Etzel- und Eichtalstrasse zu führen.



Abbildung 43: Kantonales Veloalltagsnetz

Das kommunale Velonetz ist dem kantonalen Netz nachgelagert und wird grundsätzlich im kommunalen Verkehrsplan festgehalten. Da dieser von 1983 stammt (vgl. Anhang 2), entspricht das dazumal festgelegte Velonetz nicht mehr der heutigen Situation und ist für die Analyse nicht relevant.

Als Freizeitverkehr Velo wird der Freizeit- und Tourismusverkehr verstanden, der vorwiegend auf Veloland- und Mountainbikerouten besteht oder – wie im Fall des Rennvelos – auf dem Strassennetz abgewickelt wird. Prioritär für den Freizeitverkehr sind nicht die direkten Verbindungen zwischen Start und Ziel, sondern eine attraktive und komfortable Führung, welche mehrheitlich durch schöne Landschaften führt (Prinzip «der Weg ist das Ziel»). Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche wird zwischen Velowandern und Mountainbike unterschieden. Sowohl um den Lützelsee als auch im Wald (Trüllisberg, Panoramaweg) kommt es vermehrt zu Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrenden.



Im Rahmen dieser Schwachstellenerhebung wurde auch die bestehende öffentliche Veloparkierung geprüft und der Handlungsbedarf ausgewiesen (vgl. Abbildung 46).

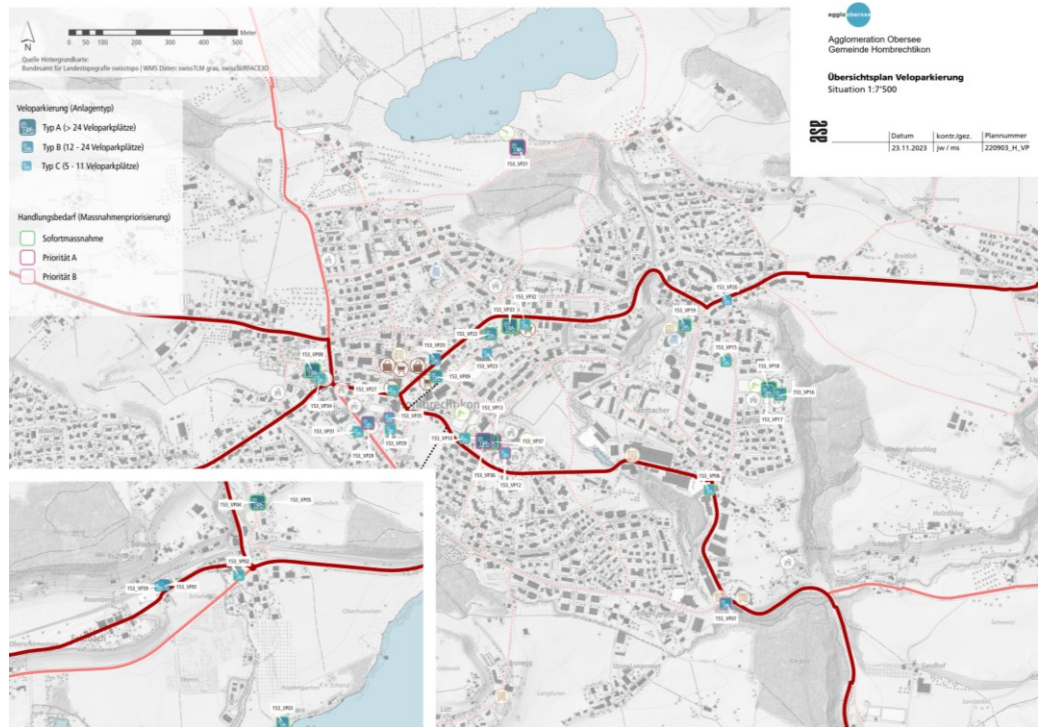


Abbildung 46: Übersicht Veloparkierung, Schwachstellenerhebung Veloverkehr (asa, 23.11.2023)

Durch gewisse modale Filter (vgl. Unterkapitel Gesamtverkehr) ist die Befahrbarkeit für Velo mit Veloanhänger oder Cargobikes eingeschränkt. Zu nennen sind hier die Barrieren auf Höhe des Etzelwegs 1 und 10 oder an der Grossacherstrasse 54.

### *Potenzial Veloverkehr*

Die Gemeinde Hombrechtikon weist ein grosses Potenzial für die Förderung des Veloverkehrs auf. Das Siedlungsgebiet ist relativ kompakt und das Strassennetz dicht. Neben dem kantonalen Velonetz bestehen verschiedene, attraktive Verbindungen durch das Siedlungsgebiet.

Die Topografie der Gemeinde schränkt die Attraktivität des Velos je nach Route etwas ein. So sind zwischen der Badi Feldbach und dem Zentrum beispielsweise knapp 90 Höhenmeter auf 3,5 km zu überwinden. Mit dem Aufkommen und der Verbreitung von E-Bikes wird dieser Effekt allerdings geringer.

**Fussverkehr**

Grundsätzlich besteht im Siedlungsgebiet von Hombrechtikon ein dichtes Fusswegnetz mit zahlreichen Verbindungen in und zwischen den Quartieren. Entlang der Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet besteht mindestens ein einseitiges Trottoir.

Das lokale Fusswegnetz ist im kommunalen Verkehrsplan aus dem Jahr 1983 (vgl. Anhang 2) behördenverbindlich festgehalten. Dieser Stand entspricht abschnittsweise nicht mehr der heutigen Situation und ist für die Analyse nicht relevant.

Im Rahmen des AP5G wurde eine Schwachstellenanalyse für den Fussverkehr im Zentrum von Hombrechtikon durchgeführt. Dabei wurde der Handlungsbedarf der einzelnen Schwachstellen ausgewiesen und Massnahmenempfehlungen erarbeitet (vgl. Abbildung 47 und Tabelle 9.

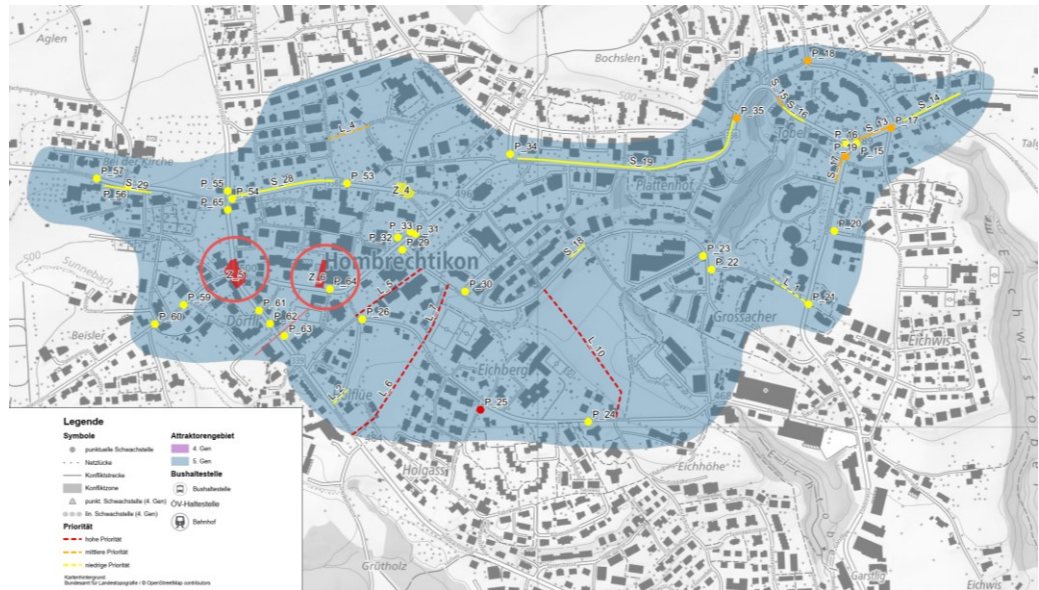


Abbildung 47: Übersicht Schwachstellen Fussverkehr im Zentrum von Hombrechtikon (Metron, 2023)

Zu den häufigsten Schwachstellen gehören fehlende oder mangelhafte Querungshilfen bei Fussgängerstreifen (46 %), mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeiten (35 %) sowie fehlende Gehbereiche (55 %) oder zu schmale Trottoirs (41 %).



Abbildung 48: Schmales Trottoir (Rad-Gehweg) an der Rütistrasse (Metron, 2023)



Abbildung 49: Mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit (Kronenkreuzung) (Metron, 2023)

<b>Fehlende / mangelhafte Querung</b>	<b>54</b>	<b>100 %</b>
fehlende flächige Querungsmöglichkeit	2	4 %
fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit	3	6 %
Mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	19	35 %

Fehlende/mangelhafte Querungshilfe bei Fussgängerstreifen andere (u.a. ungenügende Sichtweiten)	25 5	46 % 9 %
<b>Fehlende / mangelhafte Längsverbindung</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>
fehlender Gehbereich	18	55 %
Trottoir schmal (ca. 1.5 m)	11	35 %
Trottoir sehr schmal (<1.5 m)	2	6 %
Konflikt Fussgänger mit Velo	1	2 %
Konflikt Fussgänger mit Parkierung	1	2 %

Tabelle 9: Schwachstellen Fussverkehr im Zentrum von Hombrechtikon (Metron, 2023)

### Wander- und Reitwege

Im Gemeindegebiet von Hombrechtikon besteht ein dichtes Wanderwegnetz (vgl. Abbildung 50), welches das zentrale Siedlungsgebiet mit allen umliegenden Gemeinden verbindet. Die Wanderwege sind ca. je zur Hälfte mit Natur- oder Hartbelag versehen und führen durch die attraktive Naturlandschaft. Das Wanderwegnetz ist im regionalen Richtplan Pfannenstil behördenverbindlich festgehalten.

Es besteht um fast das gesamte Gemeindegebiet ein durchgehender Reitweg mit Anbindung in Richtung Stäfa. Einzig zwischen Langenriet und dem Sandacker ist ein Wegstück als geplant im RRP eingetragen.

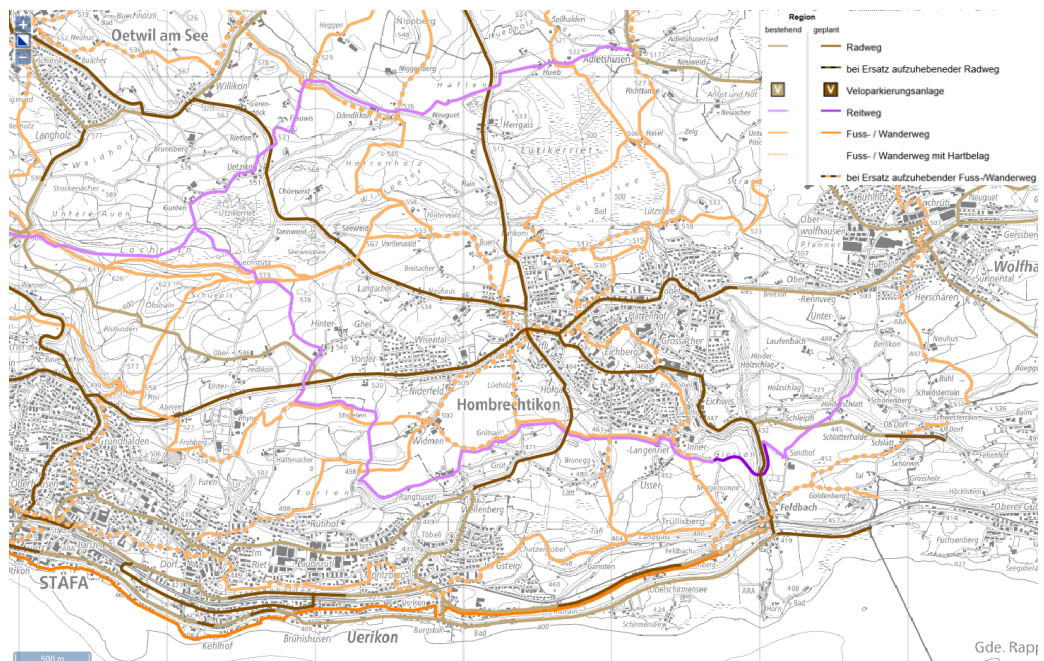


Abbildung 50: Fuss-/Wander-, Rad- und Reitwege, Regionaler Richtplan Pfannenstil (15.03.2023)

### Schwachstellen Schulwegsicherheit

Der Schulweg stellt für Kinder und Jugendliche einen wichtigen Bestandteil des Alltags dar: er trägt zur sozialen Entwicklung und zur Bewegungsförderung bei. Weiter erlernen Kinder auf dem Schulweg ein sicheres Verhalten im Strassenraum. [3]

Die Schule Hombrechtikon besteht aus den vier Schuleinheiten Dörfli, Eich, Tobel/Feldbach sowie der Sekundarschule. Die vier Schuleinheiten sind alle auf mehrere Schulhäuser verteilt:

Schuleinheit	Kindergärten	Schulhäuser
Dörfli	Altes Dörfli, Neues Dörfli, Zelgli	Altes Dörfli, Neues Dörfli
Eich	Gmeindwis, Breiten	Im Eich, Eichberg
Tobel/Feldbach	Tobel, Feldbach	Tobel, Feldbach
Sekundarschule	---	Gmeindmatt, Eichberg

Tabelle 10: Schuleinheiten und zugehörige Schulhäuser

Die Einteilung der Schul- und Kindergartenkinder nach Einzugsgebiet variiert jährlich aufgrund der Anzahl Schülerinnen und Schüler. Eine schematische, nicht als parzellenscharfe Übersicht der Einzugsgebiete ist in Abbildung 51 und Abbildung 52 dargestellt.

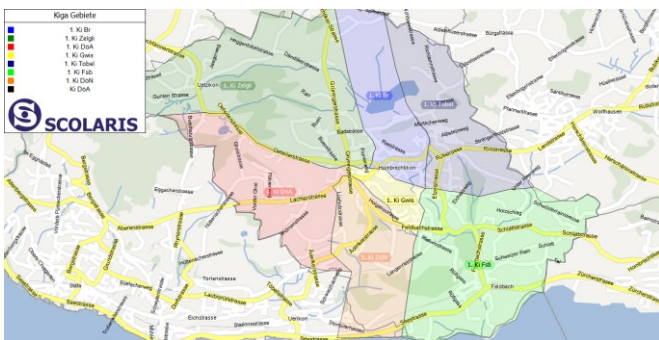


Abbildung 51: Schema Einzugsgebiet Kindergarten (nicht parzellenscharf)

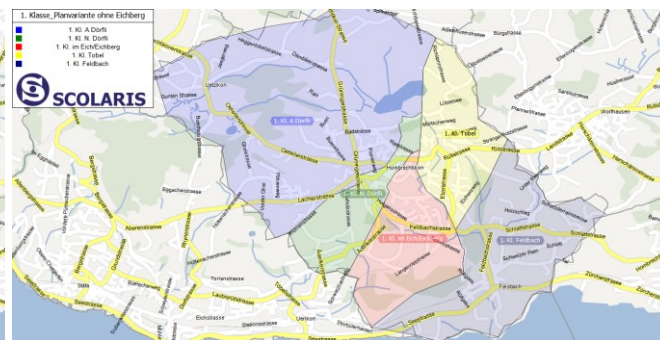


Abbildung 52: Schema Einzugsgebiet 1. Klasse (nicht parzellenscharf)

Für die Schulwegverbindung «Altes Dörfli – Neues Dörfli» wurde 2025 eine Überprüfung der Verkehrssicherheit und Zumutbarkeit durch das bfu durchgeführt, da Schülerinnen und Schüler der Primarschule für gewisse Lektionen vom Schulhaus «Altes Dörfli» ins Schulhaus «Neues Dörfli» wechseln müssen. Die Verbindung führt über die «Kronenkreuzung», welche aufgrund ihrer Komplexität für Kinder bis einschliesslich 8 Jahren als nicht allein zu bewältigen eingestuft wurde.

Für das gesamte Gemeindegebiet von Hombrechtikon liegt bisher keine systematische Schwachstellenanalyse mit Fokus Schulwegsicherheit vor. Im Herbst 2024 wurde im Elternrat eine Umfrage zu den Schwachstellen auf Schulwegen durchgeführt. Die dabei eingegangenen Hinweise sind im folgenden Übersichtsplan verortet.

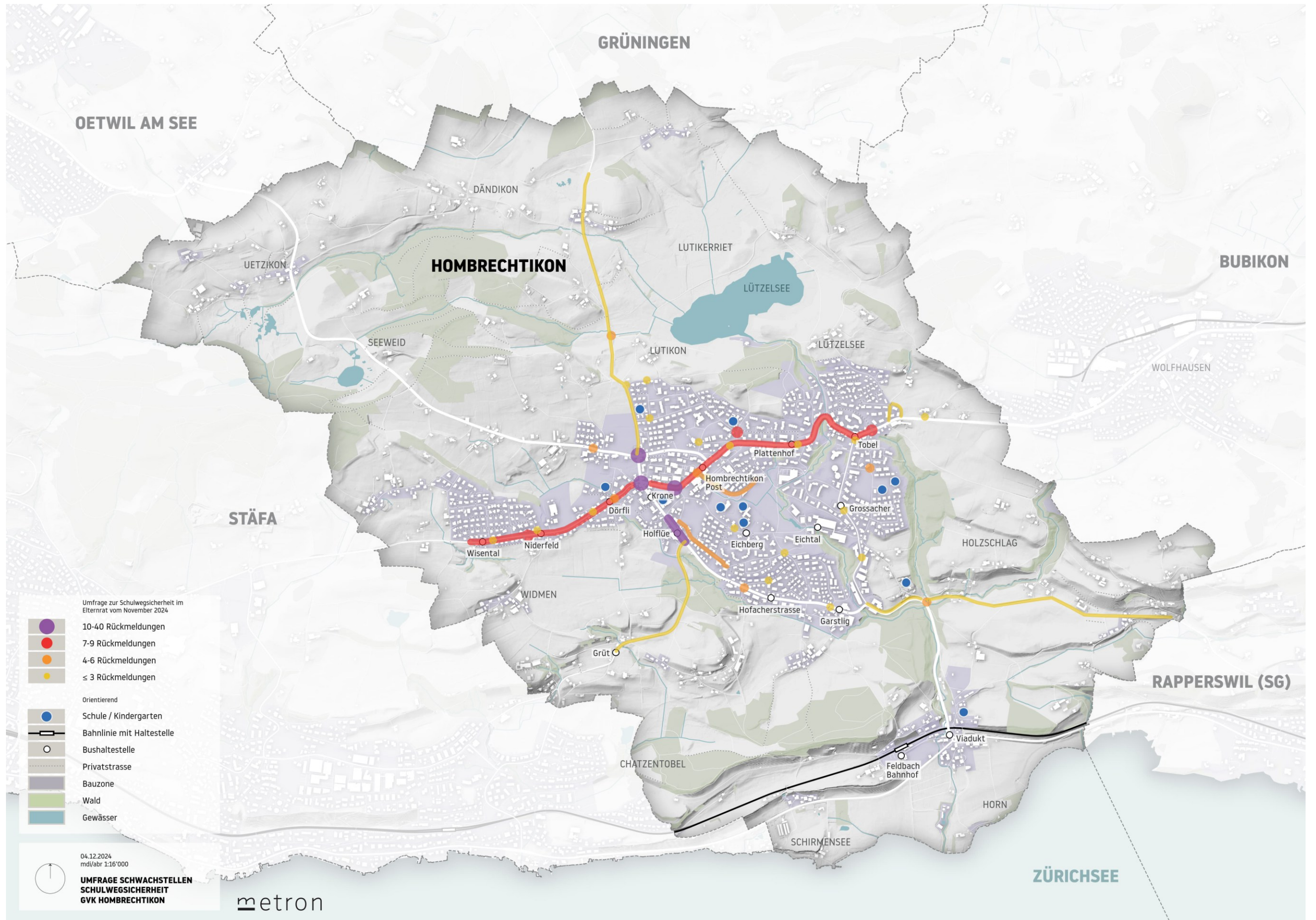


Abbildung 53: Analyse Schwachstellen Schulwegsicherheit

### Schifffahrt

Im Gebiet Feldbachdorf bestehen 10 Bojen- und 29 Wasserliegeplätze für Boote. Der Liegeplatz ist im RRP als Anlage von regionaler Bedeutung verzeichnet. Ein Ausbau der Anlage ist nicht vorgesehen. Hombrechtikon wird nicht durch die Kursschifffahrt auf dem Zürichsee bedient.

### Parkierung

Als öffentliche Parkierung werden alle Parkfelder auf öffentlichem Grund (Strassen und Parkierungsanlagen) verstanden, die von der Öffentlichkeit genutzt werden können. In Hombrechtikon stehen im Ortskern, in Feldbach und am Lützelsee rund 440 öffentliche Parkplätze zur Verfügung (vgl. Abbildung 9). Zu den grössten öffentlichen Parkierungsanlagen mit >25 Parkfeldern gehören die unmarkierte Parkierungsanlage beim Migros, der Bahnhofliplatz, die Parkierungsanlage bei der Sammelstelle Holflüeh und am Lützelsee (Ost und West). Die Auslastung der einzelnen Parkierungsanlagen ist nicht bekannt.

Weiter sind entlang mehrerer öffentlicher oder privater Strassen weisse Parkfelder markiert. Ausserdem besteht entlang einiger Quartierstrassen ohne speziell markierter Parkfelder die Möglichkeit, auf der Fahrbahn zu parkieren. Dabei ist die Voraussetzung, dass die Fahrbahnbreite mindestens einen Querschnitt von 5 m aufweist.

Am Bahnhof Feldbach besteht eine P+R-Anlage mit 57 Parkplätzen. Die Anlage ist gemäss SBB an Werktagen tagsüber mittel ausgelastet. Eine Tageskarte kostet 4 CHF, Monats- und Jahreskarten können für 40 CHF, beziehungsweise 400 CHF erworben werden.

Heute wird die öffentliche Parkierung in Hombrechtikon nicht gemeindeweit bewirtschaftet. An bestimmten Standorten, wie auf dem Bahnhofliplatz oder in Feldbach, ist das Parkieren zeitlich beschränkt.



Abbildung 54: Zeitliche Einschränkung der Parkdauer am Bahnhofliplatz



Abbildung 55: Parkplatz Badi Feldbach (Google StreetView, 2013).

Insbesondere in den Naherholungsgebieten um den Lützelsee sowie am Zürichseeufer besteht bei schönem Wetter ein hoher Parkdruck durch (über-)regionale Besuchende. Der hohe Parkdrucks führt zu Parksuchverkehr und wildem Parkieren, wodurch die Verkehrssicherheit eingeschränkt wird.

Die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge ist in der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Gemeinde Hombrechtikon geregelt. Diese umfasst die Zahl der zu erstellenden Pflichtparkplätze für Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende. In der Herleitung des massgeblichen Bedarfs beruft sich die BZO auf die Richtlinie des

Kantons aus dem Jahr 1997, welche bereits 2018 grundlegend überarbeitet wurde und neu einen Minimal- und Maximalwert festlegt.

Der Kanton hat die Bestimmungen zu den Vorgaben privaten Abstellplätzen im Planungs- und Baugesetz (PBG) am 27.01.2025 angepasst. Neu ist die Zahl der Abstellplätze gemäss § 242 Abs. 1 und 2 PBG nach dem Angebot des ÖV, der Ausnützung und Nutzungsweise des Grundstücks sowie nach den örtlichen Verhältnissen festzulegen. Bei einem überwiegenden öffentlichen Interesse kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.

Es ist vorgesehen, das Thema Parkierung im Rahmen der anstehenden Nutzungsplanungsrevision aufzugreifen und zu aktualisieren.

Anhang 2: Gültiger Verkehrsplan

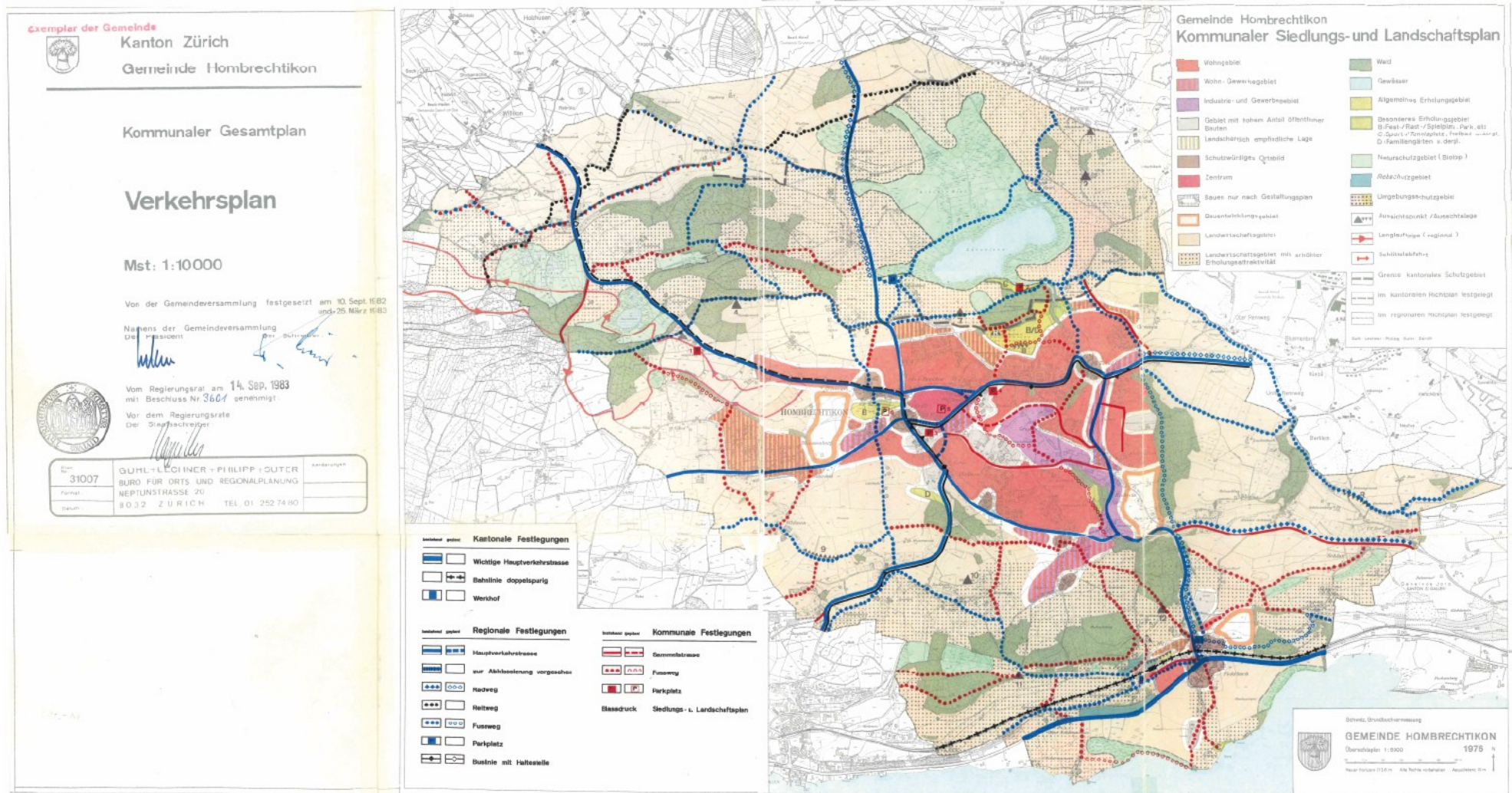



Abbildung 56: Kommunaler Verkehrsplan  
 Gemeinde Hombrechtikon 14.09.1983

### Anhang 3: Massnahmenblätter Schlüsselmassnahmen

Folgend sind die Schlüsselmassnahmen ergänzend zur Massnahmentabelle in Form von Massnahmenblättern detailliert beschrieben. Die Massnahmenblätter bilden dabei den heutigen Planungsstand ab und dienen der Verwaltung als Arbeitsinstrument bei der Umsetzung der Massnahmen.

<b>GV.01 Aufwertung Strassenraum Zentrum (BGK Rütistrasse)</b>			
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich
<b>Umsetzungshorizont</b>	2028-2032		
<b>3V-Strategie</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	– Aufwertung des Strassenraums: AP5G SV5.10 – Verschieben der Bushaltestellen Krone und neue Haltestellen Hst. Post: AP5G ÖV5.10 TM-2	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich, TBA		
<b>Weitere Beteiligte</b>	Gde. Hombrechtikon		
<b>Beschreibung</b>	– Umgestaltung des Strassenraums (Perimeter) im Rahmen des BGK Rütistrasse – Einführung Tempo-30-Strecke auf den Kantonsstrassen (Auflistung) – Einbinden der Tempo-30-Strecke in die kommunalen Tempo-30-Zonen – Aufwertung und BehiG-konformer Ausbau der Bushaltestellen Krone und Post: → Verschieben der Haltekannten Krone und Ausbau als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen → leichtes Versetzen der Haltekannten Post und Ausbau als zwei nichtüberholbare Fahrbahnhaltestellen, eine überholbare Fahrbahnhaltestelle und eine Busbucht.		
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	– Projektstudie 2021 – Vorprojekt 2024 – Eingabe Alternativvorschlag «Hombi save» 2024 – Erste Variantenprüfung Alternativvorschlag 2024 – Entscheid zur vertieften Variantenprüfung 2025		
<b>Nächste Schritte</b>	– Prüfung Variante Grosskreisel, Variantenentscheid – Abschluss Vorprojekt – Projektierung Bauprojekt – Planungsgenehmigungs-/Baubewilligungsverfahren		
<b>Abbildung</b>			
	Projektperimeter		
<b>Kostenschätzung</b>	---		
<b>Bemerkungen</b>	---		

**GV.02 Umsetzung Zentrumsentwicklung**

<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich
<b>Umsetzungshorizont</b>	Bis 2030		
<b>3V-Strategie</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	–	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hombrechtikon		
<b>Weitere Beteiligte</b>	Private		

**Beschreibung**

Das Zentrum bietet wesentliches Potenzial, um als lebendige Mitte von Hombrechtikon weiterentwickelt und aufgewertet zu werden. Aufgrund seiner wichtigen Bedeutung im Alltag der Hombrechtiker\*innen, seines grossen Perimeters und der komplexen Rahmenbedingungen (kleinteilige Parzellierung, unterschiedliche Grundeigentümerschaften, verschiedene laufende Vorhaben) hat die Vertiefung über separate Planungen (z.B. Aktualisierung Masterplanung 2008) zu erfolgen.

Aus der Quartieranalyse ergeben sich für die weitere Planung folgende Fragen:

- Welche Nutzungen und Zentralität und welchen Charakter sollen Zentrum und Rütistrasse künftig aufweisen? Was sind ihre Funktionen?
- Welche mittel- und langfristigen Entwicklungsabsichten bzw. -bedürfnisse verfolgen Betriebe und Grundeigentümerschaften?
- Wie kann das Zentrum hochwertig nach innen entwickelt werden? Welchen Beitrag können die vorhandenen Nutzungsreserven, insbesondere der oberirdische Parkplatz am Bahnhof (Grundstücke Nrn. 6488, 6508, 7340) und das Grundstück Nr. 6914 (Kreuzung Rütistrasse/Holfüestrasse) an die Weiterentwicklung und Belebung des Zentrums leisten?
- Wie können die Freiräume für Klimaanpassung, Biodiversität sowie Aufenthalt und Begegnung aufgewertet werden? Wie können die Freiräume der Schule und des Kindergartens sowie der Kirche (Grundstücke Nrn. 6839, 6240, 7339) aktiviert werden?
- Wie kann der Verkehr flächeneffizient organisiert und die Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr verbessert werden?
- Wie lassen sich der Bahnhof und Bahnhofplatz weiterentwickeln, sodass ihr Charakter bzw. ihre ursprüngliche Bedeutung als Bahnhofsgelände gestärkt wird?


Die rechtskräftigen Gestaltungspläne «Dörfli» und «Im Zentrum» sowie das BGK «Zentrumsdurchfahrt» sind zu berücksichtigen. Die Bedürfnisse der Bevölkerung und der ansässigen Betriebe sind auf geeignete Weise in den Prozess einzubinden.

Es sollen gesamtheitliche Leitideen und ein Zielbild erarbeitet werden, welche konkrete Handlungsanweisungen für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung formulieren.

<b>Bisherige Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestaltungsplan Zentrum</li> <li>– Quartieranalyse (2024)</li> </ul>
<b>Nächste Schritte</b>	– BZO-Revision



<b>Kostenschätzung</b>	---
<b>Bemerkungen</b>	---

GV.06 Erarbeitung Leitbild Rütistrasse	
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme
<b>Umsetzungshorizont</b>	Bis 2030
<b>3V-Strategie</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hombrechtikon
<b>Weitere Beteiligte</b>	Kanton Zürich, TBA
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Rütistrasse nimmt eine wichtige Funktion ein, die sich allerdings nicht in ihrer räumlichen Gestaltung widerspiegelt. Die erste Bautiefe entlang der Rütistrasse nimmt nur selten durch Adressierung und Gestaltung der Vorplätze einen Bezug zum Strassenraum. Mit der Realisierung neuer Bauten lässt sich die Abschottung durch Lärm- und Sichtschutzwände oder Hecken beobachten, die wenig zur Qualität im Strassenraum beitragen. Zusätzlich ist die Heusserstrasse breiter dimensioniert als ihre verkehrliche Funktion bedingt und weist grossflächige oberirdische Parkierungen auf.</p> <p>Basierend auf den ersten Stossrichtungen der Quartieranalyse wird gemeinsam mit verschiedenen Akteuren ein Leitbild erarbeitet, welche die räumliche und verkehrliche Entwicklung der Rütistrasse langfristig lenken soll.</p> <p>Das Leitbild umfasst den Strassenraum im Siedlungsgebiet und baut auf dem BGK Rütistrasse (GV.01) auf. Es sollen alle Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden, der Siedlungsverträglichkeit und der Zentrumsfunktion sowie die durchleitende Funktion der Strasse für den MIV und Güterverkehr berücksichtigt werden.</p> <p>Die Option einer Fussgänger- (und ev. Velo-)brücke über den Tobelbach soll im Zusammenhang mit dem Leitbild Rütistrasse geprüft werden.</p>
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	– Quartieranalyse (2025)
<b>Nächste Schritte</b>	– Erarbeitung Leitbild – BZO-Revision
<b>Abbildung</b>	 <p>Perimeter Leitbild Rütistrasse (Handlungsansätze Quartieranalyse, Metron 2025)</p>
<b>Kostenschätzung</b>	---
<b>Bemerkungen</b>	Die Massnahme ist mit GV.01 und GV.02 sowie FVV.08 zu koordinieren.

FVV.04 Schliessung prioritäre Netzlücken und sichere Querungen			
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich
<b>Umsetzungshorizont</b>	2028-2032		
<b>3V-Strategie</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– FVV5.3 TM-7 (Verbindung Hoflüe)</li> <li>– FVV5.3 TM-6 (Verbindung Bahnweg-Farnerweg)</li> <li>– FVV5.3 TM-8 (Verbindung Eichtal)</li> <li>– FVV5.3 TM-9 (Verbindung Obstgarten-Pionierweg)</li> </ul>	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hombrechtikon		
<b>Weitere Beteiligte</b>	Dritte		
<b>Beschreibung</b>	<p>Veloverbindung Hoflüe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durch die Veloverbindung Hoflüe wird die Netzlücke zwischen Post- und Feldbachstrasse geschlossen und so eine direkte und sichere Verbindung des Schulareals Eichberg mit dem Schwimmbad sowie den anliegenden Quartieren geschaffen.</li> <li>– Mit der Veloverbindung wird zudem eine direkte und attraktive Verbindung an das kantonale Velowegnetz (Feldbachstrasse-Uerikerstrasse) gewährleistet.</li> </ul> <p>Fuss- und Veloverbindung Bahnweg – Farnerweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit der geplanten FVV-Verbindung Bahnweg bis Farnerweg wird eine bedeutsame Netzlücke geschlossen.</li> <li>– Es wird eine direkte FVV-Verbindung zwischen Gemeindesaal und Gemeindehaus geschaffen. Dies erhöht die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs und entlastet die Rütistrasse.</li> </ul> <p>Fuss- und Veloverbindung Arbeitsplatzgebiet Eichtal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durch die FVV-Verbindung zwischen Post- und Eichtalstrasse wird eine bestehende Netzlücke geschlossen. Gleichzeitig wird so eine formale Trennung zwischen dem Schulareal Eichberg und dem Arbeitsplatzgebiet Eichtal erreicht.</li> <li>– Mit der FVV-Verbindung entsteht unter anderem für den Siedlungsteil Elfengrund eine direkte Verbindung an das kantonale Velowegnetz (Eichtalstrasse).</li> </ul> <p>Fussverbindung Obstgartenstrasse – Pionierweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit der Fussverbindung Altersheim wird die Netzlücke zwischen der Obstgartenstrasse und dem Pionierweg geschlossen und eine sichere sowie direkte Fusswegverbindung an das Altersheim und zur westlich gelegenen Siedlung Sunnmatt erreicht.</li> </ul> <p>Fussverbindung Garstlig – KiGa Felsbach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit einer neuen Fussverbindung wird der Kindergarten Felsbach besser an das Gebiet Garstlig angeknüpft. So können grosse Umwege über die Eichwiesstrasse (500-650m) reduziert werden. Gleichzeitig sind die Querungen über die Etzel- und Feldbachstrasse zu berücksichtigen.</li> </ul> <p>Querungen Schlattstrasse für den Fussverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichere Fussverbindung zwischen Schlatt und dem Schulhaus Feldbach: Das Queren der Schlattstrasse auf Höhe der unteren Chlausstrasse sowie am Knoten Schlattstrasse/Feldbachstrasse sind insbesondere für Kinder (Schulweg zur Schulhaus Feldbach) heute nicht zumutbar. Zu prüfen sind unter anderem folgende Massnahmen:            Knoten Untere Chlausstrasse/Schlattstrasse: Prüfen Aufweitung des Strassenabschnitts und Ergänzung einer Querungshilfe (Mittelschutzinsel). Die Markierung eines Fussgängerstreifens oder die Signalisation und Markierung eines Signals «Achtung Kinder» mit Zusatz «Schule» ist in diesem Ausserortsabschnitt vstl. nicht möglich. Durch die Ergänzung einer Mittelschutzinsel und die Herabsetzung der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit durch eine neue Querung stark verbessert. Alternativ könnte im Bereich der Bäume eine Aufstellfläche (ca. 1.5m) ausgewiesen und mit Pfosten abgesichert werden. Die Sichtweiten sind im Zusammenhang mit den Bäumen zu prüfen            Knoten Feldbach-/Schlattstrasse: Aufgrund der komplexen Knotengeometrie und des Gefälles und den nahe am Knoten gelegenen Einmündungen der Eichwiesstrasse und der Schleipfistrasse ist eine umfassende Betrachtung des Knotens notwendig. Zu prüfen sind unter anderem folgende Optionen: Signalisation Stop, Umgestaltung Knoten mit Trottoirüberfahrt, Einführung Fussgängerstreifen, Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO), etc.</li> </ul>		
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	– Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr im Rahmen des AP5G		
<b>Nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projektierung Bauprojekte bis 2026</li> <li>– Planungsgenehmigungs-/Baubewilligungsverfahren 2027</li> <li>– Geplanter Baubeginn 2028</li> <li>– Geplante Inbetriebnahme 2030</li> </ul>		

Abbildung



Ausschnitt Massnahmenskizze 153.009.RF Massnahmenband AP5G, 2024)



Ausschnitt Massnahmenskizze 153.010.RF Massnahmenband AP5G, 2024)



Ausschnitt Massnahmenskizze 153.003.RF Massnahmenband AP5G, 2024)



Ausschnitt Massnahmenskizze 153.011.RF Massnahmenband AP5G, 2024)



Verbindung Etzelstrasse (Garstlig) – Kiga Felsbach (Lage schematisch, Hintergrund: swisstopo 2025)



Knoten Schlatt-/Feldbachstrasse (links) und Knoten Schlatt-/Untere Chlausstrasse (rechts) (Hintergrund: swisstopo 2025)

Kostenschätzung

Holflüe: 725'000.- (anrechenbare Kosten AP5G), davon Gemeinde: 100 %  
 Bahnweg-Farnerweg: 540'000.- (anrechenbare Kosten AP5G), davon Gemeinde: 100 %  
 Eichthal: 1'160'000.- (anrechenbare Kosten AP5G), davon Gemeinde: 100 %  
 Obstgarten-Pionierweg: 260'000.- (anrechenbare Kosten AP5G), davon Gemeinde: 100 %  
 Verbindung Garstlig – Felsbach: Massnahme zu definieren  
 Verbindung Schlatt – Schule Feldbach: Massnahme zu definieren

Bemerkungen

---

ÖV.01 Aufwertung von Bushaltestellen																																															
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich																																												
<b>Umsetzungshorizont</b>	2028-2030																																														
<b>3V-Strategie</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hst. Eichtal: ÖV5.10 TM-2</li> <li>– Bushäuschen Hst. Eichtal und Wisental: ÖV5.10 TM-2</li> <li>– Der BehiG-gerechte Ausbau aller Haltestellen ist nicht Teil des AP5G</li> </ul>																																													
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hombrechtikon und Kanton Zürich, TBA																																														
<b>Weitere Beteiligte</b>	VZO																																														
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Gemeinde erarbeitet ein Leitbild für die Gestaltung der Bushaltestellen. Dieses Leitbild stellt eine einheitliche Gestaltung der Bushaltestellen in Hombrechtikon sicher.</p> <p>Die folgenden Bushaltestellen sind nicht hindernisfrei ausgebaut und sollen BehiG-konform saniert werden. Die Haltekanten sind dabei in der Zuständigkeit des Kantons, die Wartefläche inkl. Möblierung (Witterungsschutz, Bank, Veloabstellplätze, Plakatsäulen, etc.) liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Haltestelle</th> <th style="text-align: center;">Anz. Kanten</th> <th style="text-align: left;">Eigentümerin</th> <th style="text-align: left;">Aktueller Stand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Feldbach, Bahnhof</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Gemeinde</td> <td>Für Rollstühle nicht benützbar</td> </tr> <tr> <td>Feldbach, Viadukt</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Für Rollstühle nicht benützbar</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Dörfli</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Eichtal</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Gemeinde</td> <td>Für Rollstühle nicht benützbar</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Grüt</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Für Rollstühle nicht benützbar</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Holfüe</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Niderfeld</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Plattenhof</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Tobel</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>TBA</td> <td>Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> <tr> <td>Hombrechtikon, Wisental</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>TBA</td> <td>Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig</td> </tr> </tbody> </table> <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sollen die Haltestellen Krone (plus KAPP-Haltestelle) und Viadukt (Feldbach) verschoben werden. Diese beiden Haltestellen werden jeweils behindertengerecht (neue Haltekanten) ausgestaltet und erhalten neue Wartehallen. An der Bushaltestelle Eichtal (Fahrtrichtung Hombrechtikon) soll die Aufenthaltsqualität durch eine neue Wartehalle für die Reisenden verbessert und mittels einer zweiten Haltekante inklusive Wartemöglichkeit ausgebaut werden.</p> <p>Zusätzlich soll eine Aufwertung der Bushaltestellen Post, Eichtal (Richtung See) und Wisental (Richtung Rüti) jeweils durch die Erstellung einer Wartehalle sichergestellt werden.</p>			Haltestelle	Anz. Kanten	Eigentümerin	Aktueller Stand	Feldbach, Bahnhof	1	Gemeinde	Für Rollstühle nicht benützbar	Feldbach, Viadukt	2	TBA	Für Rollstühle nicht benützbar	Hombrechtikon, Dörfli	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig	Hombrechtikon, Eichtal	2	Gemeinde	Für Rollstühle nicht benützbar	Hombrechtikon, Grüt	2	TBA	Für Rollstühle nicht benützbar	Hombrechtikon, Holfüe	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig	Hombrechtikon, Niderfeld	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig	Hombrechtikon, Plattenhof	2	TBA	Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig	Hombrechtikon, Tobel	3	TBA	Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig	Hombrechtikon, Wisental	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig
Haltestelle	Anz. Kanten	Eigentümerin	Aktueller Stand																																												
Feldbach, Bahnhof	1	Gemeinde	Für Rollstühle nicht benützbar																																												
Feldbach, Viadukt	2	TBA	Für Rollstühle nicht benützbar																																												
Hombrechtikon, Dörfli	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
Hombrechtikon, Eichtal	2	Gemeinde	Für Rollstühle nicht benützbar																																												
Hombrechtikon, Grüt	2	TBA	Für Rollstühle nicht benützbar																																												
Hombrechtikon, Holfüe	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
Hombrechtikon, Niderfeld	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
Hombrechtikon, Plattenhof	2	TBA	Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
Hombrechtikon, Tobel	3	TBA	Eine Kante für Rollstühle nicht benützbar, eine Kante stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
Hombrechtikon, Wisental	2	TBA	Stufenloser Zugang, Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung (Rampe), keine Voranmeldung nötig																																												
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	---																																														
<b>Nächste Schritte</b>	Erarbeitung Leitbild und Priorisierung Haltestellen Erarbeitung Bauprojekte																																														

## Abbildung

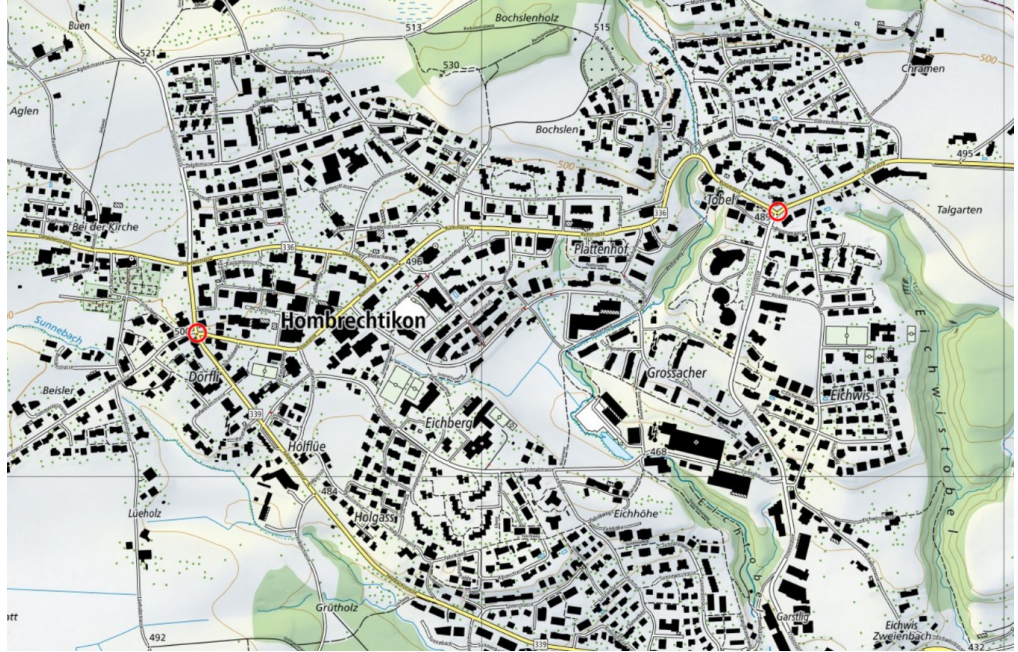


Haltestellen Grüt Richtung Hombrechtikon (links) und Dörfli Richtung Rüti (rechts),  
Eigene Aufnahmen Metron (2024)

---

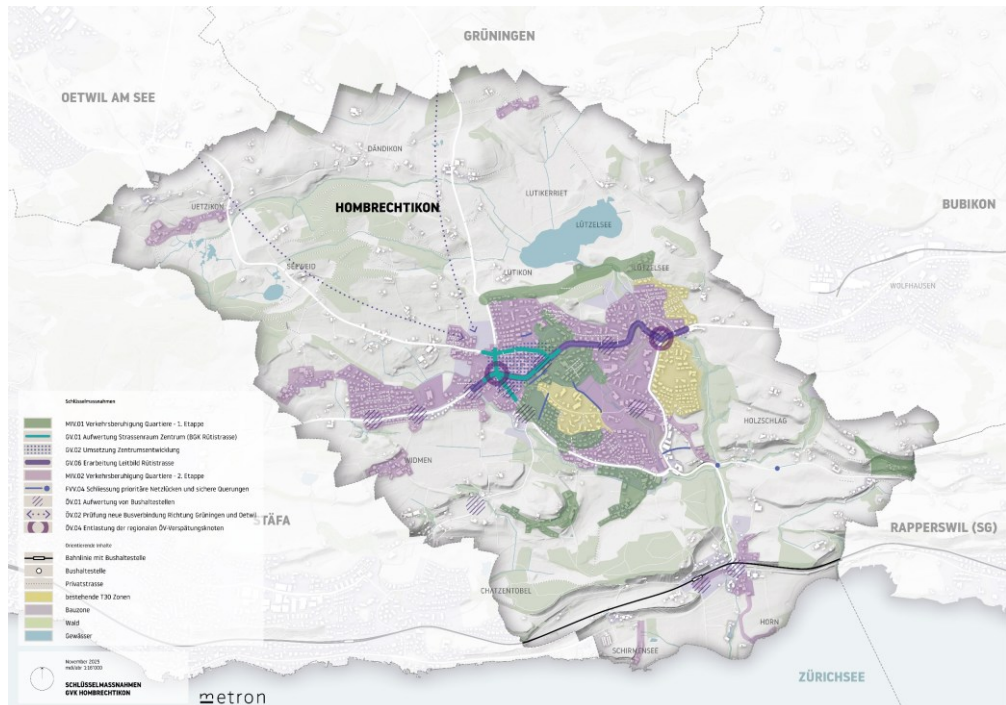
<b>Kostenschätzung</b>	Die Projektkosten sind im Rahmen der Vor- oder Ausführungsprojekte zu ermitteln. Für die im AP5G enthaltenen Bushaltestellen Wisental und Eichtal fallen CHF 570'000.- (anrechenbare Kosten AP5G) an, davon 500'000.- Gemeinde, 35'000.- ZVV, 35'000.- VZO
<b>Bemerkungen</b>	---

---

ÖV.04 Entlastung der regionalen ÖV-Verspätungsknoten			
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich
<b>Umsetzungshorizont</b>	2028-2032		
<b>3V-Strategie</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	– Die Massnahme wird mit der AP-Massnahme SV5.10 und ÖV5.10 koordiniert.	
<b>Federführung</b>	Kanton Zürich (TBA)		
<b>Weitere Beteiligte</b>	VZO, Gemeinde Hombrechtikon		
<b>Beschreibung</b>	<p>An den beiden Knoten Kronenkreuzung und Etzel-/Rütistrasse ist die Fahrplanstabilität im Busbetrieb eingeschränkt. Durch die Knotengeometrie und die Verkehrsbelastung kommt es insbesondere für Linksabbieger zu Wartezeiten und Rückstau.</p> <p>Für einen verlässlichen und attraktiven Busbetrieb und um Anschlussbrüche zu vermeiden ist die Fahrplanstabilität der Busse an diesen beiden, im regionalen Richtplan als Verspätungsknoten eingetragenen, Kreuzungen zu verbessern.</p> <p><b>Kronenkreuzung (Feldbach-/Lächler-/Rütistrasse)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Für den Knoten Krone (Rüti-Feldbach-/Grüniger-/Lächlerstrasse) ist im Rahmen des BGK (vgl. GV.01) eine Busbevorzugung vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit am Knoten zu verbessern</li> </ul> <p><b>Knoten Tobel (Etzel-/Rütistrasse)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Für den Knoten Tobel (Etzel-/Rütistrasse) sind die Einführung einer Busbevorzugung oder einer Leistungssteigerung am Knoten zu prüfen.</li> <li>– Ein Umbau der Haltekanten der Haltestelle Tobel zu Fahrbahnhaltestellen ist zu prüfen.</li> <li>– Die Umsetzung wird im Rahmen der Radwegstudie Rütistrasse geprüft.</li> <li>– Die Umsetzung ist auf 2030+ angesetzt.</li> </ul>		
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definieren der Verspätungsknoten von regionaler Bedeutung im Rahmen des rGVK Pfannenstil.</li> <li>– Vorprojekt BGK Rütistrasse 2024</li> </ul>		
<b>Nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kronenkreuzung: Umsetzung BGK Rütistrasse, Inbetriebnahme 2030</li> <li>– Etzel-/Rütistrasse: Projekterarbeitung in Zusammenhang mit Leitbild Rütistrasse</li> </ul>		
<b>Abbildung</b>	 <p>Verspätungsknoten regionaler Bedeutung Kronenkreuzung und Etzel-/Rütistrasse (Hintergrund: swisstopo)</p>		
<b>Kostenschätzung</b>	Im Rahmen des Projekts zu definieren		
<b>Bemerkungen</b>	Die Entlastung des Verspätungsknotens Etzel-/Rütistrasse ist mit den Massnahmen GV.06 und FVV.08 zu koordinieren.		

MIV.01 Verkehrsberuhigung 1. Etappe			
<b>Massnahmenkategorie</b>	Schlüsselmassnahme	<b>Agglomerationsprogramm</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> B-Horizont AP5G <input type="checkbox"/> A-Horizont AP6G möglich <input type="checkbox"/> B-Horizont AP6G möglich
<b>Umsetzungshorizont</b>	2025-2030		
<b>3V-Strategie</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich gestalten	– Teile der Massnahme sind Teil der AP-Massnahme SV5.16 TM-1	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hombrechtikon		
<b>Weitere Beteiligte</b>	KAPO ZH		
<b>Beschreibung</b>	<p>Auf den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet von Hombrechtikon wird schrittweise Tempo 30 eingeführt. Die bestehenden Tempo-30 Zonen werden dabei in die Zonen integriert.</p> <p>Die Einführung der Tempo-30-Zonen erfolgt etappiert und unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde, sowie der Massnahmenetappierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms (Bei Bedarf ist eine vorzeitige Realisierung möglich).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tempo-30-Zone Breiten</li> <li>– Offizielle Verfügung der bereits heute signalisierten Tempo-30-Zone Brunegg</li> <li>– Quartier Langenriet</li> <li>– Quartier Schlatt/Obere Dorfstrasse</li> </ul> <p>In den weiteren Quartieren werden gebietsweise Tempo-30- Zonen eingeführt (vgl. MIV.02). Gestalterische Massnahmen im Zuge dieser Einführung eignen sich als Massnahme inkl. Antrag auf Mitfinanzierung im Rahmen des AP6G.</p> <p>Wo notwendig (bei hohem Fussgängeraufkommen oder auf wichtigen Schulwegen) können weiterhin Fussgängerstreifen markiert werden.</p>		
<b>Bisherige Planungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Diskussion Varianten in der Begleitgruppe</li> <li>– Erarbeitung bisherige Tempo-30-Zonen</li> </ul>		
<b>Nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Weiterführen der im AP5G geplanten Massnahmen.</li> <li>– Etappierte Erarbeitung und Umsetzung der Zonen.</li> <li>– Bei Bedarf ist auch bereits eine frühere Umsetzung möglich. Eine frühere Umsetzung ist auch zum Beheben von Erschliessungsdefiziten in der Verkehrserschliessung möglich.</li> </ul>		

**Abbildung**



Übersicht der Schlüsselmassnahmen

<b>Kostenschätzung</b>	Im Rahmen der Projekte zu definieren, Umsetzung in Abstimmung mit Strassensanierungen planen, um Synergien nutzen zu können.
<b>Bemerkungen</b>	Bei allen Tempo-30- Zonen, welche Privatstrassen tangieren, ist das Einverständnis der jeweiligen Grundeigentümerschaft abzufragen



metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11