

Gesamtverkehrskonzept Hombrechtikon

Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Vernehm-
lassung vom 13. Juni bis 2. September 2025

Gemeinde Hombrechtikon

Stand 18. Dezember 2025

Bearbeitung

Alex Stahel

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Annina Breu

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

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 Sobaszkiewicz (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

Auftraggeber

Gemeinde Hombrechtikon

Feldbachstrasse 12

8634 Hombrechtikon

Zusammenfassung

Übersicht Vernehmlassung

Der Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts Hombrechtikon hat im Sommer 2025 öffentlich aufgelegt. Im Zeitraum vom 13.06.2025 bis zum 02.09.2025 sind 106 Einwendungen und Rückmeldungen von über 20 Privatpersonen, Institutionen, Vereinen und Parteien eingegangen. Diese Rückmeldungen werden im Rahmen dieses Mitwirkungsberichts anonymisiert beantwortet und der Umgang der Rückmeldung dokumentiert. Nachfolgend wird eine Übersicht der zentralen Themenschwerpunkte gegeben, die im Rahmen der Mitwirkung aufgekommen sind. Ab Seite 7 sind alle Rückmeldung in tabellarischer Form einzeln aufgeführt und deren Umgang erläutert.

Zentrale Themenschwerpunkte

Tempo 30

Viele der eingegangenen Rückmeldungen beziehen sich auf das Thema Tempo 30. Mehrere Eingaben begrüßen die Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen und wünschen sich eine raschere Umsetzung von Tempo. Beim Thema von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen, insbesondere hinsichtlich des geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) des Kantons Zürich, lassen sich die Rückmeldungen zwei Grundhaltungen zuweisen: einige Personen lehnen die Einführung von Tempo 30 im Zentrum (Perimeter BGK) ab, andere Personen beurteilen die geplante Verkehrsberuhigung als positiv.

Hintergrund: Im Jahr 2012 ist an der Gemeindeversammlung ursprünglich der Beschluss gegen flächendeckendes Tempo-30 gefallen, worauf die Einzelinitiative Tempo-30 in der Altersheimstrasse abgelehnt wurde. Im Sinne der Legislaturziele 2018-22 wurde rund um die Schulhäuser Tempo-30 eingeführt (Eichtalstrasse, Eichwiesstrasse). Als Spezialfall wurde zudem Tempo-30 entlang der Richttannstrasse eingeführt (Sanierungsbedarf Strasse, T-30 als weniger komplexe und kostengünstigere Variante im Vergleich zu Anforderungen T-50). Im Quartier Breitlen läuft aktuell die Prüfung.

Die Bevölkerung hat dem Gemeinderat den Auftrag erteilt, das Thema Tempo-30 neu zu beurteilen. Diese Überprüfung fand im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Hombrechtikon statt. Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist wie in vielen Gemeinden auch in der Gemeinde Hombrechtikon ein viel diskutiertes Thema.

So hat sich beispielsweise an der gemeinsamen Diskussion mit der Begleitgruppe im Dezember 2024 gezeigt, dass innerhalb der Workshopteilnehmenden eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 (Variante V2 unten rechts) auf den Gemeindestrassen (nicht den Kantonsstrassen) eine Mehrheit fand. Hier ist zu erwähnen, dass sich die Begleitgruppe aus ca. 30 Interessierten bestand, die sich freiwillig zur Mitarbeit am GVK beworben hatten. Aus der Diskussion in der Begleitgruppe kann keine abschliessende Aussage zur generellen Zustimmung oder Ablehnung von Tempo 30 in Hombrechtikon getroffen werden, es lässt sich aber ein Stimmungsbild ableiten.

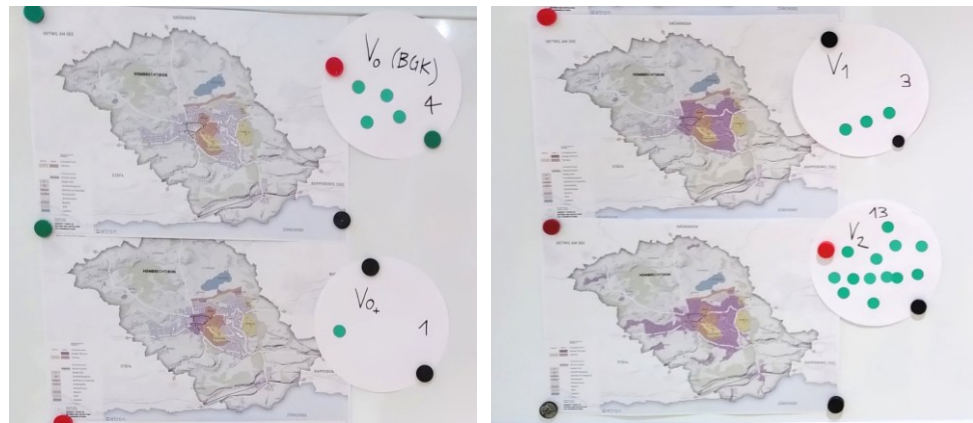


Abbildung 1: Variantenfelder versch. Tempo-30-Zonen und verteilte «Zustimmungspunkte» am Workshop im Dezember 2024

Folgend sind die Auswirkungen von Tempo 30 nach Themenschwerpunkt aufgelistet:

- Verkehrssicherheit
 - Durch die Einführung von Tempo 30 erhöht sich die objektive und subjektive Verkehrssicherheit gegenüber Tempo 50 stark.
 - Der Bremsweg halbiert sich, wodurch die Verletzungsschwere, die Sterbewahrscheinlichkeit und die Unfallkosten überproportional reduziert werden.
 - Zudem erhöht sich die Anhaltebereitschaft für den Fussverkehr

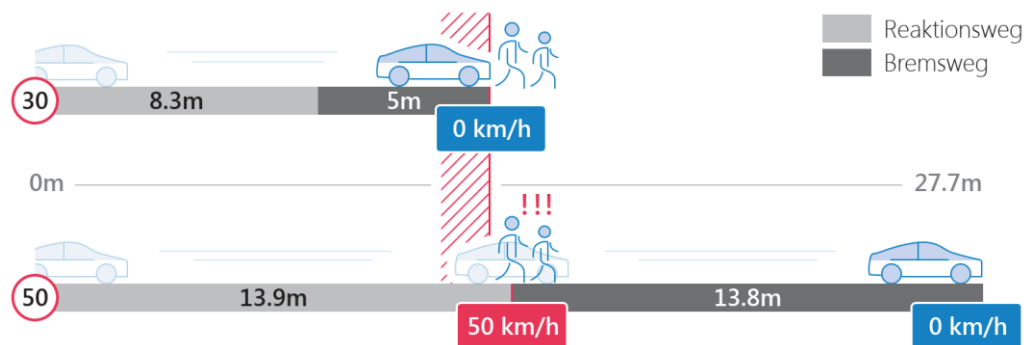


Abbildung 2: So wirkt sich Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit aus, Faktenblatt 3/8, Kanton Luzern

- Fahrzeit
 - Durch die Geschwindigkeitsreduktionen verlängert sich die Fahrzeit für MIV und Busverkehr um 1.5-2.0s/100m (die tatsächliche Fahrzeitverlängerung liegt tiefer als die rein rechnerische Fahrzeitverlängerung, da auch auf einer mit Tempo 50 signalisierten Strecke beim Abbiegen, Fussgängerstreifen etc. verlangsamt bzw. angehalten werden muss).
 - Bei einer Strecke von 1.5 km (entspricht Garstlig zum Coop via Etzelstrasse) würde dies eine Fahrzeitverlängerung von 22 bis 30s bedeuten, wobei das GVK keine Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen vorsieht.



Abbildung 3: Fahr- und Höchstgeschwindigkeit über Strecke, VCS (2023)

- Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss
 - Die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss des Strassensystems werden primär durch die Knoten, nicht durch die Strecken bestimmt.
 - Mit der Einführung von Tempo 30 wird der Verkehrsfluss verstetigt, was das Einbiegen aus vortrittsbelasteten Strassen vereinfacht.
- Strassenraumgestaltung
 - Durch die Einführung von Tempo 30 verbessert sich die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität im und am Strassenraum. Die Trennwirkung von Strassen wird reduziert.
 - Das Temporegime ermöglicht aufgrund der kürzeren notwendigen Sichtweiten mehr Spielraum in der Strassenraumgestaltung, sodass weniger kostenintensive Sanierungsmassnahmen an Einmündungen notwendig werden.
 - Auf verkehrsorientierten Strassen und bei hohem Fussverkehrsaufkommen können Fussgängerstreifen auch innerhalb von Tempo-30-Zonen bestehen bleiben.
- Strassenlärm: siehe separaten Abschnitt unten

Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses wurden die beiden Massnahmen MIV.01 und MIV.02 neu strukturiert. Grundsätzlich ist eine raschere Umsetzung der Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen möglich. Die Umsetzung erfolgt etappiert und unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen der Gemeinde.

Rückmeldungen, welche ausschliesslich das BGK betreffen, werden den zuständigen Stellen beim Kanton Zürich weitergeleitet.

Strassenlärm

Es sind mehrere Rückmeldungen zu Strassenlärm entlang der Kantonsstrassen (insbesondere der Feldbachstrasse, Rütistrasse und Grüningerstrasse) eingegangen. Zum Thema Strassenlärm auf Gemeindestrassen sind keine Rückmeldungen eingegangen.

Hintergrund: Ab einer konstanten Fahrgeschwindigkeit von 20 bis 25 km/h dominieren bei Personenwagen 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 durch den Einsatz von lärmarmen Belägen und der Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen behoben werden (vgl. Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung). 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 lärmmindernde 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 lärmarmer Belag nicht zur Reduktion von Lärmemissionen.
 - Durch den Eintrag von Reifenabrieb und Schmutz werden die Poren über die Zeit aufgefüllt, wodurch ihre lärmmindernde 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.

Da sich die Rückmeldungen zum Strassenlärm ausschliesslich auf Kantonsstrassen beziehen, welche in der Zuständigkeit des Kantons liegen, wird die im GVK enthaltene Massnahme MIV.03 beibehalten. Die Massnahme setzt fest, dass sich die Gemeinde beim Kanton für eine eingehende Überprüfung der Lärmemissionen einsetzt. Bei Überschreiten der Grenzwerte sind Massnahmen zu treffen.

ÖV (Busverbindungen)

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses sind mehrere Rückmeldungen mit Wunsch nach Busverbindungen nach Uster, Esslingen oder Wetzikon eingegangen. Weiter wurde die heute wenig attraktive Linienführung der Buslinie 970 bemängelt.



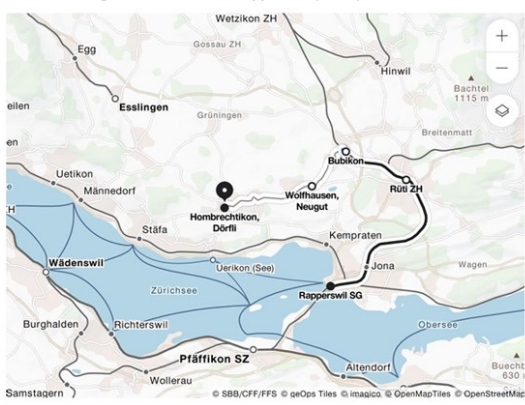
Hintergrund: Mit dem geplanten Ausbaus Schritt 2035 und Inbetriebnahme des «S-Bahn 2G»-Konzepts des ZVV sind auch für die Gemeinde Hombrechtikon Veränderungen im ÖV-Angebot vorgesehen: Mit dem System einer inneren S-Bahn und einer äusseren Express-S-Bahn soll die Passagierkapazität des Zürcher S-Bahn-Netzes 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).


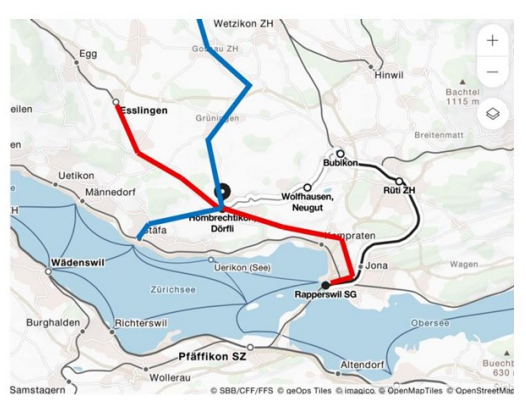
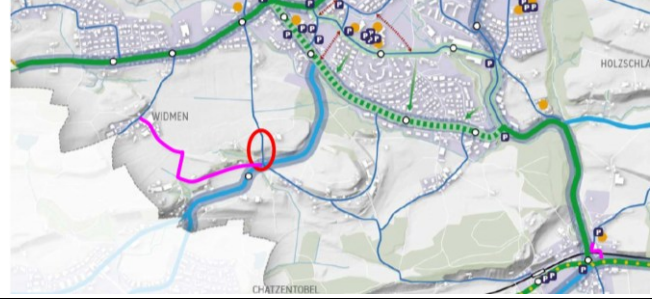
Basierend auf dem geänderten S-Bahn-Angebot wird das Busangebot auf die Anschlussknoten angepasst, wodurch sich ggf. grössere Änderungen am Netz und/oder Fahrplan ergeben werden.

Aufgrund der geplanten Veränderungen des S-Bahn-Angebots wird eine grundlegende Überarbeitung des Busangebots notwendig, um attraktive Anschlüsse auf die Bahn zu gewährleisten. (vgl. Zielbild, S. 27). Details zu den Änderungen sind aktuell noch nicht bekannt. Darin soll das Potenzial der erwähnten neuen Busverbindungen, sowie eine Taktverdichtung nach Stäfa untersucht werden.

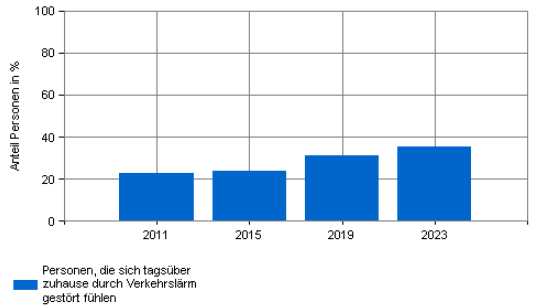
Rückmeldungen und Einwendungen

In der folgenden Tabelle sind alle Einwendungen zum GVK aufgelistet. Die farbliche Kennzeichnung zeigt an, wie mit der Rückmeldung im Rahmen des GVK umgegangen wird. In der rechten Spalte ist die jeweilige Begründung oder Erläuterung zum Umgang aufgeführt.

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	Begründung / Erläuterung		
1a	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr	<p>– Bedürfnis nach Bus-Verbindung nach Grüningen – Gossau und Uster: Die Zielrichtung zur Schliessung der empfindlichen Buslücke von Hombrechtikon in Richtung Grüningen und Gossau öffnet die Möglichkeit, den Gedanken weiterzuspinnen, um einen Anschluss von Hombrechtikon an die Stadt Uster zu suchen. Diese Gelegenheit ergibt die einzigartige Möglichkeit, das jahrzehntealte Anliegen von direkten Buslinien von Uster nach Hombrechtikon und an das rechte Zürichsee-Ufer (Stäfa) zu erfüllen.</p> <p>– Es sei daran erinnert, dass Oberländer Organisationen (u.a. Pro Oberland) dieses Anliegen seit mehr als 30 Jahren Jahr für Jahr an die Regionale Verkehrskonferenz Zürcher Oberland (RVZO) gerichtet haben. Leider traten weder die VZO noch der ZVV oder gar die profitierenden Gemeinden darauf ein. Umso erfreulicher ist der jetzige Anstoss der Gemeinde Hombrechtikon.</p>	<p>Umgang</p> <ul style="list-style-type: none"> GVK wird angepasst GVK wird nicht angepasst Wird zu Kenntnis genommen 	<p>Das Anliegen des Begehrens wird grundsätzlich gestützt. Aufgrund der geplanten Veränderungen des S-Bahn-Angebots wird eine grundlegende Überarbeitung des Busangebots notwendig, um attraktive Anschlüsse auf die Bahn zu gewährleisten. (vgl. Zielbild, S. 27).</p> <p>Eine Busverbindung Hombrechtikon – Stäfa besteht bereits mit der Linie 955. Ein Parallelangebot zu dieser Linie ist aus Sicht VZO nicht weiterzuverfolgen.</p> <p>Grundsätzlich fehlen für neue oder verlängerte Buslinien vertiefte Potenzialanalysen. Ein Hinweis zur Verlängerung der Buslinien wird in der Massnahme ÖV.02 und in den relevanten Kapiteln ergänzt.</p>		
1b	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr	<p>– Umliegung des Astes Grüningen – Oetwil der Linie 845 nach Hombrechtikon (inkl. Verlängerung nach Stäfa) Mit einer solchen Umliegung der «letzten Meile» der Linie 845 entstünden relativ kleine Betriebs-Mehrkosten. Der Mehrwert für den Zürcher Oberländer-öV wären aber sehr gross: Uster erhielte (endlich) eine direkte, umsteigefreie Busverbindung nach Stäfa (müsste an den Fahrzeugen in Uster auch so angeschrieben werden!).</p> <p>– Hombrechtikon – Stäfa miserabel: Hombrechtikon besitzt heute keinen vernünftigen öV-Anschluss an Stäfa: VZO-Linie 880 Hombrechtikon – Feldbach, Umsteigen in S7, öV-Reisezeit: ca. 20 Minuten, Strassendistanz: 4.3 km (Fahrzeit ca. 6 Minuten). Idee: Umliegung des Astes Grüningen – Oetwil am See der Linie 845 nach Hombrechtikon (mit Verlängerung nach Stäfa):</p> <p>3.3 Uster – Grüningen – Oetwil am See; öV-Reisezeit: 30 Minuten (VZO-Linie 845)</p>			<p>Siehe Rückmeldung 1a</p>	
		1c	Antrag Änderung		Öffentlicher Verkehr	<p>– Die öV-Verbindungen von Hombrechtikon nach Rapperswil sind ebenfalls nicht die besten. Sie führt gemäss elektronischem Fahrplan immer über die Buslinie 880 Hombrechtikon – Bubikon und mit der S5 nach Rapperswil. Die Fahrzeit beträgt 30 Minuten (Umsteigezeit in Bubikon: 4 Minuten).</p> <p>öV-Verbindung Hombrechtikon – Rapperswil (heute):</p>	
	<p>– Vorschlag/Antrag: Neue Linie Rapperswil – Kempraten – Hombrechtikon – Oetwil a.S. – Esslingen (Forchbahn)</p> <p>– Mit einer solchen, neuen Buslinie können (mindestens) drei offensichtlich bestehende Bedürfnisse abgedeckt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – direkte Buslinie Rapperswil – (Kempraten) – H – direkter, umsteigefreier Anschluss von Hombrechtikon und Oetwil an die Forchbahn in Esslingen – Lückenschluss Esslingen – Rapperswil (Rapperswil als wichtiger Bahnknoten mit zahlreichen Anschlusslinien) <p>– Mit den zwei neuen Buslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> – Uster – Grüningen – Hombrechtikon – Stäfa (siehe 1b) – Rapperswil – Hombrechtikon – Oetwil am See – Esslingen 						

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	Begründung / Erläuterung
<p>entsteht ein Bus-Kreuz, das als «Bus-Kreuz-Hombrechtikon» bezeichnet werden kann. Hombrechtikon ist der Mittelpunkt.</p>					
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="712 325 1202 724"> <p>Neue Linie Rapperswil – Hombrechtikon – Oetwil a.See – Esslingen (Forchbahn)</p>  </div> <div data-bbox="1216 325 1706 724"> <p>3.5 Das «Bus-Kreuz Hombrechtikon»</p>  </div> </div>					
2a	Antrag Änderung	Situationsanalyse (Kap 3, S. 12)	<ul style="list-style-type: none"> – Die Veloparkierung am Bahnhof Feldbach würde ich klar auch als mangelhaft einstufen. Die dortige Parkierung für 2-Räder aller Art ist an Werktagen of 2-3 fach überbelegt. 		<p>Die Schwachstellenanalyse der Veloparkierung stammt aus einer Erhebung aus dem Jahre 2023. Es ist möglich, dass die Überbelegung zum Zeitpunkt der Erhebung (Stichprobe) nicht festgestellt werden konnte. Die Veloparkierung in Feldbach wird erneut überprüft, der Plan «Analyse Veloverkehr» wird bei Bedarf am Bahnhof Feldbach angepasst. Die Massnahme GV.03 wird mit der Überprüfung des Veloangebots ergänzt.</p>
2b	Hinweis weiteres vorgehen	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4, S. 29, 33, Massnahme MIV04)	<ul style="list-style-type: none"> – Die Massnahme MIV04, dem Kanton zu beantragen, die Schlattstrasse und die Seestrasse ausserorts auf 60 km/h zu begrenzen finde ich äusserst sinnvoll. Folgend ergänzende Argumente bezüglich der Seestrasse habe ich im Bericht nicht gefunden und scheinen mir für die Argumentation relevant: <ul style="list-style-type: none"> – Seite Ost: <ul style="list-style-type: none"> – Das ist gleichzeitig die regionale Veloroute 66, die aktuell auf Velostreifen geführt wird (nachdem sie von Zürich bis Feldbach von der Seestrasse separat geführt wurde). Motorfahrzeuge inkl. recht viel Schwerverkehr mit 80 km/h sind hier entsprechend nicht angemessen. – Ab der Kantonsgrenze ist die Seestrasse im Kanton St. Gallen (die dort Zürcherstrasse heisst) auf 60 km/h limitiert und nach wenigen 100 m sogar auf 50 km/h. – D.h. der heutige 80er-Abschnitt ist sehr kurz und würde bei Abstufung auf 60 km/h Reisezeiten kaum beeinflussen – Seite West: <ul style="list-style-type: none"> – Im Sommer ist der Bereich von Ürikon bis Schirmensee wegen der Nutzung des Seezugangs heute schon auf 60 km/h limitiert. Der Abschnitt mit 80 km/h zwischen Schirmensee und Feldbach ist weniger als 1 km lang. – Im Winter ist aktuell noch ein längerer Abschnitt mit 80km/h signalisiert. – Es wird vorgeschlagen, hier gleichzeitig mit der Gemeinde Stäfa ganzjährig 60 km/h von Ürikon bis Feldbach zu beantragen 		<p>Das Anliegen des Begehrens wird gestützt, die erwähnten Punkte der Veloführung und des angrenzenden Temporegimes werden im GVK aufgenommen.</p>
2c	Hinweis weiteres vorgehen	Veloverkehr (Kap. 6.2, S. 26)	<ul style="list-style-type: none"> – Ist der Antrag der Verlegung der Fahrradverbindung Feldbach-Hombrechtikon auf die Feldbachstrasse keine nummerierte Massnahme (wie z.B. der Antrag an den Kanton MIV04)? Hat das nicht allenfalls mehr Gewicht, wenn das eine nummerierte, ausformulierte Massnahme ist? – Inhaltlich wird dieser Antrag eindeutig begrüsst. Velowege sind im Alltagsverkehr nur gut nutzbar, wenn sie auch ein gutes Höhenprofil aufweisen. Die Verbindung von Feldbach nach Hombrechtikon auf der Feldbachstrasse weist eindeutig das beste Höhenprofil auf. Das ist aus meiner Sicht ein wichtiges Argument gegenüber der bisher geplanten Route über die Eichthalstrasse. 		<p>Der Antrag auf Verlegung der Veloverbindung ist als Massnahme PL.03 im GVK enthalten.</p>
2d	Antrag Änderung	Veloverkehr (Kap. 6.2, S. 26)	<ul style="list-style-type: none"> – Siehe Beilage «Rückmeldung GVK» – Die rot eingerahmte Strecke vom Grüt in Richtung Lüeholz ist sehr steil und für Velo nicht geeignet. Man kann sie schon im Plan lassen. Aber ich würde stark empfehlen, die deutlich flachere Alternativroute vom Grüt über die Widmen zusätzlich auch aufzunehmen (rosa). 		<p>Die eingezeichnete Verbindung zwischen Grüt zur Widmen wird im Velonetzplan als lokale Veloverbindung ergänzt.</p>
<div style="display: flex; justify-content: center;">  </div>					
2e	Antrag Änderung	Veloverkehr (Kap. 6.2, S. 26)	<ul style="list-style-type: none"> – Siehe Beilage «Rückmeldung GVK» – Die Veloverbindung vom Kreisel Feldbach zum Schulhaus Feldbach ist auf dem Plan falsch eingezeichnet. Das ist ein Fussweg mit Treppe. Rosa ist der korrekte Weg über die Eggrütstrasse eingezeichnet. 		<p>Der Plan «Konzept Velonetz» wird angepasst.</p>
3a	Hinweis weiteres vorgehen	Motorisierter Individualverkehr (6.4, S.30)	<ul style="list-style-type: none"> – Ein Parkplatzkonzept für das ganze Gemeindegebiet mit Parkplatzbewirtschaftung ist zwingend. Vor allem beim Lützelseeparkplatz und an der Grüningerstrasse sind die Zustände unhaltbar, auch für die Fussgänger. 		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang		Begründung / Erläuterung
				GVK wird angepasst	GVK wird nicht angepasst	
3b	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4, S. 32)	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Grüningerstrasse ab Lutikerhöhe bis Herrgasse sollte unbedingt Tempo 50 beibehalten werden. Es gibt auf dieser Strecke mehrere, zum Teil unübersichtliche Einmündungen und unmögliche Situationen für Fussgänger durch Wildparkiererei bei überfüllten Parkplatz Lützelsee und an der Grüningerstrasse. 			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der beschriebene Strassenabschnitt weist aufgrund seiner Erscheinungsformen einen klaren Ausserortscharakter auf. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen ist an die Bedingungen gem. Art. 108 Abs. 2 SSV geknüpft. Wenn sich eine erhebliche Geschwindigkeitsherabsetzung aufdrängt, wird die Höchstgeschwindigkeit stufenweise (10km/h) gesenkt (Art. 22 Abs 2).</p> <p>Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.</p> <p>Die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs, sowie die Problematik des Wildparkierens sind weiterzuverfolgen.</p>
4a	Antrag Änderung	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	<ul style="list-style-type: none"> Bei den Liegenschaften an der Feldbachstrasse aber auch an weiteren Hauptverkehrsachsen in Hombrechtikon werden die gesetzlichen Grenzwerte und Alarmwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten. Die Situation an diesen Kantonsstrassen ist beispielhaft für verschiedene Wohnzonen in Hombrechtikon. Trotz gesetzlicher Pflicht zur Sanierung bis 2018 ist die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen wie Tempo 30 und Flüsterbelag erst für 2030 geplant. Diese Verzögerung ist sachlich und rechtlich nicht haltbar. Die sofort umsetzbaren Massnahmen sind dringend erforderlich. Der Kanton Zürich befindet sich gegenüber der LSV im Verzug. Es wird gefordert, die Sanierung umgehend einzuleiten – notfalls durch eine Rechtsverzögerungsbeschwerde oder aufsichtsrechtliche Eingabe. Ein weiteres Abwarten ist unzulässig und nicht rechtmässig. Wir sind Eigentümer des Wohnhauses XY, mit Grundstück und Garten, angrenzend an die Feldbachstrasse. Weitere Liegenschaften bergseits und talseits grenzen ebenfalls an die Feldbachstrasse und sind somit ebenfalls betroffen. Partialinteresse liegt unsererseits somit nicht vor. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung, welche die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV überschreiten, sind wir in unseren schutzwürdigen Interessen an Gesundheit und Wohnqualität besonders betroffen und zur allfälligen Beschwerde legitimiert. Für den Strassenlärmpegel gemäss GIS Kt. Zürich werden für diese Lage folgende dBA-Werte ausgewiesen (Blatt Motorfahrzeuglärm Teil 2): Feldbachstrasse: >70 Tag / >60 Nacht (vgl. Beilage «Verkehrslärm Hombrechtikon nach Berechnungsmodell sonROAD18.pdf»). 			<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aktuelle Messungen zur Geschwindigkeit liegen nicht vor. Die Feldbachstrasse befindet sich im Eigentum des Kantons. Die Gemeinde Hombrechtikon setzt sich dafür ein, dass der Kanton Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle unternimmt, eine entsprechende Massnahme ist im GVK vorgesehen (Sofortmassnahme).</p>



Die Grenzwerte in dBA betragen für die massgebende Zone, Wohnen II: 60 Tag / 50 Nacht, damit werden diese Wert regelmässig überschritten! Nach Lärm GIS betragen für dieselbe Zone die Alarmwerte: 70 für Tag und 65 für die Nacht Auch diese Werte werden durch Messungen und nicht nur durch die falsche Modellierungsmethode regelmässig überschritten. Was der Grund der falschen Modellierungsmethode betrifft, sei nachfolgend erklärt.

Empfindlichkeitsstufe (ES)	Planungswert (PW) In dB(A)	Immissionsgrenzwert (IGW) In dB(A)		Alarmwert (AW) In dB(A)		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
I Erholung	50	40	55	45	65	60
II Wohnen	55	45	60	50	70	65
III Wohnen/Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV Industrie	65	55	70	60	75	70

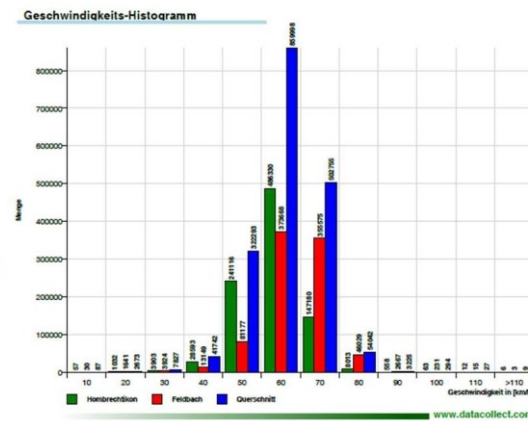
In der zitierten Studie des BAFU (uw-2127-d) wird in einer Tabelle dargestellt welche Fahrzeugkategorien welchen Verkehrslärm verursachen. Dabei ist festzustellen, dass schwere LKW (40 Tonnen) und schwere Landwirtschafts-Maschinen nicht erwähnt und daher in die Lärm-GIS- Methode auch nicht einbezogen werden. Ausserdem werden in den modellierten Verkehrslärm- belastungs-Darstellungen die Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben (Tempo 50 / vormals Tempo 60) vorausgesetzt, was aber nicht der Realität entspricht - es wird schneller gefahren. Die Erhebung von 2016 beweist, dass damals als noch Tempo 60 vorgegeben war, 45.5% schneller als 60kmh fuhren. Genauer: die von 1'780'830, über Monate erfassten Fahrzeugen (Fz) fuhren 859'998 Fz: 60-70kmh; 502'755 Fz: fuhren 70-80kmh und l.b.n.l. fuhren immer noch 54'042 Fahrzeuge 80-90kmh, notabene in der 60er Tempozone ... so viel zur Verkehrssicherheit und dessen Vollzug durch unsere Kantonspolizei, sei nur am Rande erwähnt. Aus dieser Erhebung resultiert, dass die Modellierungen zu Lärm-GIS-Werte systematisch falsch sind, weil diese von falschen Annahmen ausgehen (nicht Berücksichtigung der tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten) bzw. ungenügenden Parametern (die lärmstärksten Motorfahrzeuge werden nicht berücksichtigt).

Art des Mitwirkungsbegehrens
 Nr. Nr. Art des Mitwirkungsbegehrens
 Betroffener GVK-Teil
 Mitwirkungsbegehren

Umgang
 GVK wird angepasst
 GVK wird nicht angepasst
 Wird zu Kenntnis genommen
 Begründung / Erläuterung

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]							
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	3	114	57	49	57	65	31.2
Hombrechtikon	3	114	54	47	54	61	17.0
Feldbach	6	112	59	52	60	67	46.1

Beschreibungen
 Vmin: Minimale Geschwindigkeit
 Vmax: Maximale Geschwindigkeit
 Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
 V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
 V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
 V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
 Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %



- Durch das regelmässige Überschreiten der vorgegebenen Geschwindigkeitslimite durch die Verkehrsteilnehmenden (Tempo 50) und die ebenfalls nicht miteinbezogenen Fahrzeugkategorien der schweren LKW und schweren Landwirtschaftsmaschinen in die Lärm-GIS-Erhebungen, werden die tatsächlichen Lärmimmissionen nicht korrekt erfasst. Das heisst: Durch diese Falschannahmen der relevanten Ursachen zur Beurteilung der tatsächlichen Lärmimmissionen werden in den Lärm-GIS Publikationen falsche Werte verwendet.
- Fazit: Der tatsächliche Strassenlärm wird regelmässig und massiv überschritten und für die Beurteilung der tatsächlichen Ursachen nicht erfasst. Faktum: nicht nur die Grenzwerte, sondern auch die Alarmwerte werden regelmässig überschritten und die Gemeinde- und Kantonalbehörden scheinen diese Tatsache stillschweigend zu akzeptieren! Die Gemeinde bemüht sich auch nicht aktiv die tatsächlichen Ursachen zu erfassen und zu analysieren. Es werden auch keine Geschwindigkeitskontrollen in Auftrag gegeben.
- Das Überschreiten des Alarmwerts bedeutet, dass die Lärmbelastung als stark gesundheitsgefährdend gilt und die Behörden gemäss LSV unverzüglich die notwendigen Massnahmen zur Sanierung einleiten müssen.
- Mit den geplanten Massnahmen Tempo-30-Strecken und Einbau lärmarmen Standard-Beläge würde gemäss sonROAD18 kombiniert eine Reduktion von 5 dBA erreicht. (minus 3dBA bedeuten Halbierung des Schallpegels – der Massstab ist logarithmisch)
- Postulat:
 Unverzügliche Erhebung und Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen mit höchster Priorität sind statistisch zuverlässige Messungen an repräsentativen Stellen an der Feldbachstrasse zu Häufigkeit, Geschwindigkeit und Art der Fahrzeuge über mindestens 3 Monate zu veranlassen. Ebenfalls ist ein autorisiertes Institut zur Messung von Schallpegeln an der Feldbachstrasse über längere Zeit (möglichst auch zur Erntezeit) in Auftrag zu geben, z.B. durch akkreditierte Fachstellen wie z.B. die EMPA oder SINUS AG oder dBAKustik. Die Massnahmen müssen zwingend noch in diesem Jahr in Angriff genommen werden. Vorab ist parallel dazu eine Temporeduktion auf 30kmh mit höchster Priorität anzustreben.

4b Anderes Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)

- Die im Bericht GVK Hombrechtikon als „Sofortmassnahmen“ bezeichneten Vorhaben, namentlich die Einführung von Tempo 30 sowie der Einbau lärmarmen Beläge (sog. Flüsterbelag), sind erst bis 2031 vorgesehen, diese Verzögerung ist nicht gerechtfertigt. Einerseits sind die Kosten für die Einführung von Tempo-30-Abschnitten minimal (Signalisation), und andererseits müssten die Strassenbeläge ohnehin dringend saniert werden – wodurch sich kein wesentlicher zusätzlicher Finanzierungsbedarf ergibt. Der Aufwand für die Installation der Signalisation ist gering. Die reine Signalisation von Tempo 30 auf einer Staatsstrasse (ohne bauliche Massnahmen, da Tempo-30-Strecke) kann – nach Abschluss des Verwaltungsverfahrens – rasch erfolgen. Das Verfahren selbst (inkl. Prüfung, Verfügung, Publikation, Einsprachefrist) dauert in der Regel einige Wochen bis wenige Monate. Das Vorprojekt lag schon ab 7. Juni 2024 in der Gemeindekanzlei auf. Der Einbau lärmarmen Beläge dauert pro Abschnitt (inkl. Vorarbeiten) häufig nur 2 - 3 Tage.

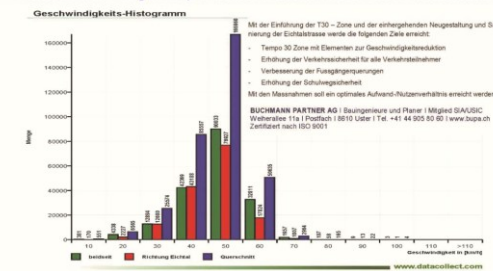
Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen. Die als «Sofortmassnahmen» gekennzeichneten Massnahmen umfassen Kleinmassnahmen, welche mit verhältnismässig wenig Aufwand umgesetzt werden können (in 2-3 Jahren). Grössere Bauliche Massnahmen, wie bspw. das Einsetzen eines neuen Deckbelags müssen mit weiteren Sanierungsmassnahmen (z.B. Werkleitungen) koordiniert werden. Grundsätzlich ist eine Beschleunigung / Priorisierung der etappierten unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Kapazitäten der Gemeinde möglich.

4c Antrag Änderung Massnahmen (Kap. 7)

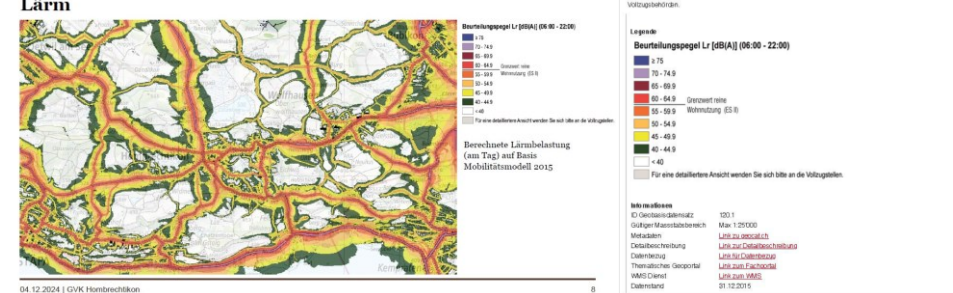
- Die übrigen im Rahmen der GVK vorgesehenen Massnahmen (u.a. Busbevorzugung, Ausbau der Bushaltestellen (Zusatz Postulat: Überdachung sämtlicher Haltestellen), Radstreifen, Bepflanzung) sind angezeigt, es besteht jedoch dafür keine gesetzlich verlangte Dringlichkeit. Es erstaunt deshalb, dass die Realisierung der gesetzlich verlangten dringlichen Massnahmen für den Lärmschutz zeitlich offensichtlich von den anderen Massnahmen tieferer Priorität bestimmt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Überdachung der Bushaltestellen ist in der Massnahme ÖV.01 bereits vorgesehen (siehe Massnahmenblatt ÖV.01). Der Witterungsschutz wird in der Massnahmenübersicht (S. 34) ergänzt.

Messresultate: Fragen zu pendenten Massnahmen an der Eichtalstrasse




Total: 53'786 Fahrz. fuhren schneller als 50km/h → 256 Fahrz./Tag
 Davon waren 15 Fahrz. pro Tag zwischen 70 bis 90km/h unterwegs

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	Begründung / Erläuterung
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <h3 style="text-align: center;">Auswirkungen von Tempo 30</h3>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>Umgang</p> <ul style="list-style-type: none"> GVK wird angepasst GVK wird nicht angepasst Wird zu Kenntnis genommen </div> </div>					
4d	Antrag Änderung	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	<p>– Eine Begründung, wonach eine externe Kostenbeteiligung im Rahmen des Projekts Agglomeration Obersee abgewartet werden soll und deshalb die aussergewöhnlich lange Realisierungsdauer gerechtfertigt sei, ist dadurch nicht wirklich begründet, weil die Strassen sowieso saniert werden müssen und die Kosten für die Tempo-30-Signalisation gering sind. Für beide Massnahmen erwachsen die Kosten im Übrigen dem Kanton und nicht der Gemeinde.</p> <p>– Vor allem jedoch ist festzuhalten, dass sich die zuständigen Behörden bereits heute bei der Umsetzung der Sanierung, gemäss Lärmschutzverordnung [SR 814.41] in Verzug befinden. Dies bestätigt etwa der Bericht des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 12. Dezember 2023 zu zwei Postulaten bezüglich Lärmsanierungen mit Flüsterbelägen auf Staatsstrassen: «Anlagehalter von Strassen, die übermässigen Lärm verursachen, sind bundesrechtlich dazu verpflichtet, Lärmsanierungen durchzuführen. Die mehrfach erstreckte gesetzliche Sanierungsfrist ist am 31. März 2018 abgelaufen (Art. 17 Abs. 4 Bst. b Lärmschutz-Verordnung [SR 814.41]). Für noch nicht sanierte Strassen sind die Anlagehalter seither in Verzug.» Anlagehalter ist in diesem Fall der Kanton Zürich. Eine Umsetzung erst bis 2030 bedeutet somit einen Verzug von über 12 Jahren gegenüber der gesetzlich vorgeschriebenen Frist – was weder sachlich gerechtfertigt noch mit dem Bundesrecht vereinbar ist.</p>		Siehe Rückmeldung 4a und 4b
4e	Anderes	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	<p>– Das Verhältnismässigkeitsprinzip gibt vor, dass die Behörden die einfachsten, aber trotzdem wirksamen Massnahmen zur Erreichung eines gesetzlichen Ziels ergreifen. Hier sind die vorgeschlagenen Massnahmen (Tempo 30 + Flüsterbelag) nicht nur wirksam, sondern auch verhältnismässig und kostengünstig. Ein Zuwarten von weiteren 5-6 Jahren ist angesichts der Gesundheitsgefährdung (Überschreitung der Grenzwerte und sogar der Alarmwerte!) und des klaren gesetzlichen Auftrags unverhältnismässig. Eine derartige Verzögerung widerspricht dem Legalitätsprinzip, verletzt den Vorrang des Bundesrechts (Art. 49 BV) und widerspricht zusätzlich dem verfassungsmässigen Anspruch der Bevölkerung auf Schutz der Gesundheit und auf eine angemessene Wohnqualität.</p> <p>– Es ist daher seitens der betroffenen Wohnbevölkerung geboten, eine Rechtsverzögerungsbeschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich oder eine aufsichtsrechtliche Eingabe beim Bundesamt für Umwelt (BAFU) zu erheben, um die zuständigen Behörden zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung und zur umgehenden Realisierung der gesetzlich geforderten Sofortmassnahmen – insbesondere Tempo 30 und lärmarmen Belag – zu verpflichten. Gleichwohl ist es im Sinn einer kooperativen Lösung wünschenswert, wenn die zuständigen Stellen die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen unverzüglich vor einer allfälligen Beschwerde und vor den anderen Massnahmen im Rahmen des GVK vorziehen würden. Ein weiterer Verzug ist sachlich nicht begründbar und widerspricht sowohl den gesetzlichen Verpflichtungen als auch im Interesse der betroffenen Bevölkerung.</p> <p>– Eine Begründung, wonach eine externe Kostenbeteiligung im Rahmen des Projekts <i>Agglomeration Obersee</i> abgewartet werden soll und deshalb die aussergewöhnlich lange Realisierungsdauer gerechtfertigt sei, ist dadurch nicht wirklich begründet, weil die Strassen sowieso saniert werden müssen und die Kosten für die Tempo-30-Signalisation gering sind. Für beide Massnahmen erwachsen die Kosten im Übrigen dem Kanton und nicht der Gemeinde.</p>		Siehe Rückmeldung 4a
4f	Anderes	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	<p>– Zitat: «Bitte beachten Sie, dass nur vollständig ausgefüllte Mitwirkungsbegehren behandelt werden können.» Mit dieser Forderung stellen Sie den Teilnehmenden in Aussicht jegliche Eingaben wegen fehlenden Angaben, welcher Art auch immer, in Frage zu stellen und ihre Eingabe zu annullieren. War das Absicht oder ein Versehen? Sie bezeichnen die «vollständigen» bzw. notwendigen Angaben nirgends!</p>		Besten Dank für den Hinweis. Damit war lediglich gemeint, dass für eine Rückmeldung eine Kontaktadresse angegeben werden sollte (online und analog) und im Onlineformular am Ende auf «abschicken» geklickt werden musste. Wir werden die Formulierung in Zukunft präzisieren.
4g	Hinweis weiteres Vorgehen	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	<p>– Weiteres Vorgehen: Wir erwarten unsererseits eine unverzügliche Kontaktaufnahme mit einer Zusicherung seitens der Behörden bzw. der zuständigen Verwaltung, welche konkrete und terminierte Massnahmen beinhalten. Wir behalten uns vor, mit unserer Beschwerde an die Öffentlichkeit (NZZ, TA-Medien und lokale Journale) zu gelangen.</p>		
5a	Hinweis weiteres Vorgehen	Temporegime (Kap. 6.4)	<p>– Geplante Tempoanpassungen im Bereich Gamsten, Wellenbernberg, Hottwiel, Widmen und Hinter Ghei sind mit dem Leiter Sicherheit der Gemeinde Stäfa abzustimmen.</p>		Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die zuständigen Stellen der Gemeinde Hombrechtikon setzen sich für die jeweiligen Planungen mit der Gemeinde Stäfa in Verbindung.
5b	Hinweis weiteres Vorgehen	Fussverkehr (Kap. 6.1) Veloverkehr (Kap. 6.2)	<p>– Der kommunale Richtplan Verkehr von Stäfa ist zu berücksichtigen. Es geht um die Abstimmung der Anschlüsse z.B. von Velo- und Wanderwegen an die Gemeindegrenzen.</p>		Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die zuständigen Stellen der Gemeinde Hombrechtikon setzen sich für die jeweiligen Planungen mit der Gemeinde Stäfa in Verbindung. Die lokale Veloverbindung nach Widmen dient der Siedlungerschliessung und wird ab der Gemeindegrenze nicht in Richtung Stäfa weitergeführt
5c	Hinweis weiteres Vorgehen	Veloverkehr (Kap. 6.2)	<p>– Die Schwachstelle im Velonetz an der Uerikerstrasse wird ebenfalls von der Gemeinde Stäfa erkannt und sollte hochprioritär vorangetrieben werden.</p>		Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die zuständigen Stellen der Gemeinde Hombrechtikon setzen sich für die jeweiligen Planungen mit der Gemeinde Stäfa in Verbindung.
5d	Hinweis weiteres Vorgehen	ÖV (Kap. 6.3)	<p>– Die Gemeinde Stäfa lässt zurzeit ein Buslinienkonzept erarbeiten. Mittel- bis Langfristig ist vorgesehen, die Sportstätten Frohberg vom Bahnhof Stäfa aus zu erschliessen. Allfällige Anschlüsse mit der Buslinie 880 (Rüti ZH- Frohberg Stäfa) sind zu koordinieren. Aufgrund der heute noch nicht bekannten Rahmenbedingungen des S-Angebotskonzept 2035 (Kommunikation durch ZVV voraussichtlich im Herbst 2025) sind jedoch weitere Aussagen zu einem Angebot Stäfa Bahnhof - Frohberg leider nicht möglich.</p>		Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Neukonzeptionierung des Busangebots in Abstimmung auf das angepasste Bahnangebot ist regional mit allen Gemeinden zu koordinieren.

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
				Begründung / Erläuterung	
					Die Gemeinde Hombrechtikon ist sehr an den Ergebnissen des neuen Konzepts der Gemeinde Stäfa interessiert.
6a	Antrag Änderung	Massnahme GV.01	– Überdenken Durchfahrkonzept mit Gegenverkehr vs. Einbahnverkehr Rütli-Oetwil-Grünigerstrasse. Stäfa ist löbliches Beispiel, dass Einbahnverkehr ein grosses Plus an Sicherheit bietet, und Verkehrsfluss optimiert		Das Verkehrsregime im Zentrum wird im Rahmen der Planung zum «BGK Rütlistrasse» und der weiteren laufenden Planungen gemeinsam mit dem Kanton festgesetzt. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.
6b	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (Kap. 6.3)	– Bushaltestellen als Verkehrsflussverhinderer was vielen Orts zelebriert wird (neustes Bsp. Wolfhausen) ist eine reine Schikane des Individualverkehrs und steht im Gegensatz zu Zielen der CO2 Reduktion.		Siehe Rückmeldung 15b
6c	Antrag Änderung	Massnahme GV.01	– Kreuzung Rütli-Oetwilerstrasse neu mit Trottoir auf dem Grundstück Oetwilerstr. 3 widerspricht dem Bedürfnis des Fuss- und Veloverkehrs mit Entkopplung von der Strasse Status Quo alte Oetwilerstrasse ist die günstigere und bedürfnisgerechtere Lösung.		Die Details der Gestaltung des Strassenraums im Zentrum wird im Rahmen der Planung zum «BGK Rütlistrasse» und der weiteren laufenden Planungen gemeinsam mit dem Kanton festgesetzt. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.
6d	Antrag Änderung	Massnahme GV.06	– Trotz Temporeduktion wird eine effektive Entschärfung der «Autobahn» Rütlistrasse von der katholischen Kirche bis zum Volg nicht gewährleistet, eine Veränderung des Vortrittsregimes, so dass Verkehr von Wolfhausen nicht mehr vortrittsberechtigt gegenüber der Oetwilerstrasse wäre, würde Bremswirkung erzeugen und zur Sicherheit wegen problematischen Sichtverhältnisse fördern (denkmalgeschützte Werke auf Grundstück Oetwilerstr. 3)		Siehe Rückmeldung 6c
7a	Hinweis weiteres Vorgehen	Situationsanalyse (Kap 3, S.15, Abb. 8)	– In «Abbildung 8: Analyse MIV – Betrieb und Gestaltung» (auf Seite 15) werden u.a. die Höchstgeschwindigkeiten für die verschiedenen Tempo-Zonen wiedergegeben. – Ein Grossteil der Anwohner der Bochslenstrasse und der Drusbergstrasse werden es sicher begrüßen, wenn auf diesen Strassen auch bald Tempo 30 eingeführt wird.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen
7b	Anderes	(S. 49, 50, 53, 60, 64, 67, 71, 72, 73, 74)	– Schlechte Auflösung verschiedener Abbildungen im Anhang: Im Anhang sind wegen der schlechten Auflösung der Abbildungen, gewisse interessierende Details kaum zu erkennen. Das „Einzoomen“ dieser Details bringt praktisch keine bessere Leserlichkeit von Texten, Linien und Konturen ... – Dies ist bei den Abbildungen auf den folgenden Seiten der Fall: S. 49, 50, 53, 60, 64, 67, 71, 72, 73, 74 – Bitte stellen Sie – z.B. als Nachtrag auf einer passenden Webseite der Gemeinde Hombrechtikon - einen Link zur Verfügung, mit dem man diese Abbildungen mit bedeutend höherer Auflösung herunterladen kann.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Abbildungen können aufgrund der Dateigrösse des Berichts nicht sehr hoch aufgelöst in den Text eingefügt werden. Es wird nochmals geprüft, dass die Bilder in einer etwas höheren Auflösung eingefügt werden können. Alle Inhalte mit dem Quellenvermerk «GIS-ZH» können im kantonalen Gis-Browser (https://geo.zh.ch/) aufgerufen werden.
7c	Antrag Änderung	Massnahmenblätter Schlüssel-massnahmen (Anhang 3, S. 73, 74)	– Fehlende Legende: Auf S. 74 (Perimeter Leitbild Rütlistrasse (Handlungsansätze Quartieranalyse, Metron 2025) fehlt die Legende zu der Abb. GV03. – Frage 1: Kann dazu die Legende von GV02 (auf S. 73) herangezogen werden? – Frage 2: Was bedeuten die grünen Pfeile bei GV03?		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Legende auf S. 74 wird ergänzt. Frage 1: Ja, es handelt sich um zwei Ausschnitte der gleichen Karte Frage 2: Falls hier das Massnahmenblatt GV.06 gemeint ist: Legendeneintrag «Netzlücken schliessen»
7d	Antrag Änderung	Detaillierte Situationsanalyse (Anhang 1, S. 53)	– Tippfehler: Auf S. 53 ist bei der Abb. 34 der Titel falsch: Dieser sollte heissen: „Strassenlärm Nacht ...“		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Abbildungsbeschriftung auf S. 53 wird korrigiert.
8a	Antrag Änderung	Einleitung (Kap. 1, S. 6)	– Verkehrspolitik darf nicht einseitig auf Vermeidung von motorisiertem Verkehr abzielen. Der Modalsplit wird sich in Hombrechtikon nicht substanziell ändern, auch mit einem ausgebauten Netz von Velo- und Fusswegverbindungen. Der Schwerpunkt ist deshalb auf einen optimierten Verkehrsfluss zu legen, da stehender oder stockender Verkehr mehr Lärm und Emissionen verursacht als fließender.		Die Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsmittel gegeben sein. Für den Fuss- und Veloverkehr fehlt es dabei an Infrastruktur, die Fahrplanstabilität des ÖV ist an punktuellen Knoten zu verbessern. Die Reduktion des MIV-Anteils im Modalsplit entspricht unter Berücksichtigung des Raumes den kantonalen und nationalen Zielsetzungen.
8b	Antrag Änderung	Vorgehen (Kap. 2, S. 8)	– In der Mitwirkung wurde zwar viel auf Fuss- und Veloverkehr eingegangen, die Perspektive der Autofahrenden wurde nicht gleich stark berücksichtigt. Wir regen deshalb an, Fokusgruppen mit Gewerbetreibenden und Pendlern stärker einzubeziehen, um praxisnahe Lösungen zu erhalten.		In der Begleitgruppe wurde darauf geachtet, dass die vielfältigen Bedürfnisse ausgewogen berücksichtigt werden, am ersten Workshop wurde die Ist-Situation und der Handlungsbedarf unabhängig von Verkehrsmitteln diskutiert, am zweiten Workshop gab es neben der Vertiefung zum Fuss- und Veloverkehr auch einen Schwerpunkt zum Thema Verkehrsberuhigung. Der Bedarf für eine Fokusgruppe nur mit Gewerbetreibenden und Pendlern wird nicht als zweckmässig erachtet, es sollen alle Bedürfnisse (z.B. Schulwege) angemessen betrachtet werden.
8c	Antrag Änderung	Situationsanalyse (Kap. 3, S. 9)	– Der hohe MIV-Anteil wird automatisch negativ bewertet. Wir sind der Meinung, dass der MIV-Anteil auch Ausdruck der guten Erreichbarkeit und Standortqualität ist. Hombrechtikon ist eben in alle Richtungen für den MIV gut gelegen. – Wir fordern, dass die Lärmreduktion primär über Belagssanierungen (Flüsterbeläge) statt Temporeduktionen erreicht werden sollte.		Die Reduktion des MIV-Anteils am Modalsplit entspricht den nationalen und kantonalen Zielsetzungen. Der Reduktion dieses Anteils liegen nicht nur Klimaschutzziele zugrunde, sondern auch das Gewährleisten von verlässlichen Reisezeiten und einer guten Erreichbarkeit für den verbleibenden Autopendler-, Gewerbe- und Güterverkehr. Lärmarme Beläge können die Lärmemissionen direkt an der Quelle reduzieren. Je nach Typ ist mit dem Einbau der Beläge eine Lärmreduktion von 4-8dB(A) im Neuzustand möglich. Am Ende der Nutzungsdauer entspricht der Minderungseffekt 3dB(A). Allerdings haben die Beläge auch eine geringere Lebensdauer im Vergleich zu herkömmlichen Deckbelägen und belagsfremde Fahrbahnelemente (Schachdeckel, Markierungen, etc.) schmälern die Wirkung von Lärmarmen Belägen. Durch eine Absenkung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann der Schallpegel im Schnitt um 3 dB(A) reduziert werden. Zudem verringert sich dabei die Spitzenpegel, welche insb. in der Nacht für vermehrte Aufwachreaktionen verantwortlich sind. Lärmarme Beläge eignen sich nicht für alle Strecken (Kunstabauten, grosse Steigungen, Kreuzungen, Kreisel). Bei einer Kombination der beiden Massnahmen kann eine Reduktion von rund 5 dB(A) realisiert werden. Die Wirkung variiert je nach Zusammensetzung des Verkehrs. Den Einsatz und/oder Kombination der Massnahmen gilt es unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit situativ zu prüfen.

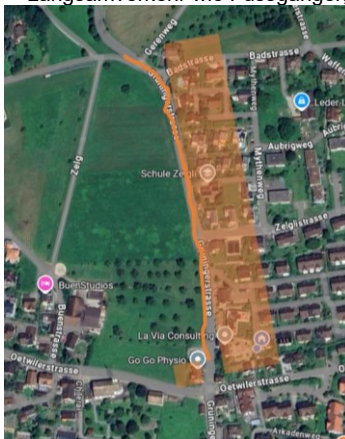
Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
					Begründung / Erläuterung
8d	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4, S. 17)	<ul style="list-style-type: none"> Wir schlagen vor, folgendes neues Teilziel aufzunehmen: «<<Verkehr soll fließen» - keine künstliche Verlangsamung, sondern Vermeidung von Staus. Das Ziel «umweltschonend» ist differenzieren: Nicht nur eine Verlagerung, sondern technische Lösungen (E-Mobilität, leisere Beläge) sind zu anerkennen. 	GVK wird angepasst	Das Teilziel «Gut eingebunden» beinhaltet die gute Erreichbarkeit der Gemeinde Hombrechtikon für alle Verkehrsmittel. Massnahmen zum Erreichen des Zielzustands werden auf der Zielebene nicht aufgelistet. E-Mobilität ist bspw. dem Teilziel «Umweltschonend» zuzuordnen, der Einsatz von lärmarmen Belägen dem Teilziel «auf die Siedlung abgestimmt».
8e	Antrag Änderung	Handlungsbedarf (Kap. 5, S. 19)	<ul style="list-style-type: none"> Bei «Temporegime anpassen»: statt generell Tempo 30 einzuführen sind gezielt Flüsterbeläge einzusetzen. Bei den Engstellen im Zentrum sind die Vortrittsregelungen zu optimieren (z. B. Oetwilerstrasse Rütistrasse, Rütistrasse Etzelstrasse). Eine Vermeidung von Busstau soll nicht durch Blockade des Individualverkehrs erreicht werden. 	GVK wird nicht angepasst	Die Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Strassen wird nicht nur aus Lärmschutzgründen empfohlen, sondern auch insbesondere aufgrund der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Bei Tempo 30 verkürzt sich der Anhalteweg gegenüber Tempo 50 um die Hälfte (Kürzerer Reaktions- und Bremsweg), wodurch sowohl die Anzahl Unfälle als auch die Unfallschwere minimiert werden. Lärmschutz: Siehe Rückmeldung 8c
8f	Antrag Änderung	Gesamtkonzept (Kap. 6, S. 20)	<ul style="list-style-type: none"> Die 3V-Strategie legt zu viel Gewicht auf «Vermeiden/Verlagern». Wir schlagen vor die Strategie mit folgendem 4. V zu ergänzen: «Verkehrsfluss verbessern». Unter 6.4 / S. 29 sind die Ideen in Bezug auf Temporeduktionen primär zu ersetzen durch Lärmschutz über Beläge und punktuelle Vortrittsanpassungen. 	Wird zu Kenntnis genommen	Die «3-V-Strategie» ist eine in der Verkehrsplanung verbreitete Strategie. In den letzten Jahren wurde sie um ein viertes V ergänzt. Dieses beschreibt die «Vernetzung» der Verkehrsmittel. Da diese Vernetzung in urbanen Räumen mehr im Zentrum steht, als in der Gemeinde Hombrechtikon, wurde im Rahmen des vorliegenden Gesamtverkehrskonzept auf dieses vierte V verzichtet. Der Verkehrsfluss beschreibt, wie ungestört der Verkehrsablauf ist. Bei wenigen Wartezeiten und Störungen ist der Verkehrsfluss hoch. Der Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird in erster Linie durch die Knoten im Netz, weniger durch die Strecken dazwischen beeinflusst. Lärmschutz: Siehe Rückmeldung 8c
8g	Antrag Änderung	Fussverkehr (Kap. 6.1)	<ul style="list-style-type: none"> Kritik: viele geplante Querungshilfen bedeuten zusätzliche Stopps für den Verkehr. Vorschlag: nur an Schulwegen zwingend umsetzen, nicht flächendeckend. 		Unter «Querungshilfen» sind bauliche Mittelinseln oder beispielsweise Trottoirüberfahrten gemeint. Mittelinseln können bei Fussgängerstreifen oder an Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen realisiert werden. Mittelinseln haben keinen Einfluss auf zusätzliche Stopps für den Verkehr: Bei Fussgängerstreifen hat der Fussverkehr gegenüber dem rollenden Verkehr Vortritt. Bei Querungshilfen ohne Fussgängerstreifen besteht kein Vortritt. Trottoirüberfahrten (bspw. Holfüestrasse) werden häufig anstelle von einer Vortrittsbelasteten Einmündung + Fussgängerstreifen (bspw. nördl. Rickenstrasse) eingesetzt. Der Fussverkehr ist sowohl auf dem Fussgängerstreifen als auch auf der Trottoirüberfahrt vortrittsberechtigt. Kinder leben in der ganzen Gemeinde, sodass ein Grossteil der Strassen zum Schulwegnetz gehören. Zudem muss die Verkehrssicherheit nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch in der Freizeit (bspw. auf dem Weg zum Verein) gewährleistet werden.
8h	Anderes	Veloverkehr (Kap. 6.2)	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis: Mischverkehr bei Tempo 50 mit Flüsterbelägen ist oft praktikabel. Keine übertriebenen baulichen Abtrennungen, die Engpässe für MIV erzeugen. 		Siehe Rückmeldung 8c
8i	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (Kap. 6.3)	<ul style="list-style-type: none"> Bei Bushaltestellen: Haltebuchten beibehalten oder schaffen. Keine Vorrangschaltungen oder Busspuren auf Kosten des Verkehrsflusses. 		Siehe Rückmeldung 15b
8j	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4)	<ul style="list-style-type: none"> Forderung: klare Hierarchie beibehalten und Hauptachsen als leistungsfähige Strassen sichern. Keine Reduktion durch bauliche Engstellen oder unnötige Verkehrsberuhigung. 		Es ist keine Veränderung der Netzhierarchie und Zuständigkeit/Eigentum vorgesehen. Verkehrsberuhigung: Siehe Rückmeldung 8h
8k	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4)	<ul style="list-style-type: none"> Forderung: gezielte Vortrittsanpassungen zur Entlastung. (Oetwilerstrasse-Rütistrasse, Rütistrasse-Etzelstrasse). Flüsterbeläge an den Hauptachsen zur Lärmreduktion. 		Die Regelung des Vortritts des Knotens Oetwilerstrasse-Rütistrasse ist Teil der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren laufenden Planungen gemeinsam mit dem Kanton festgesetzt. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet. Der Knoten Rütistrasse-Etzelstrasse wird im Rahmen der weiteren Planungen zur Rütistrasse und der Verbesserung des ÖV-Verspätungsknotens von regionaler Bedeutung betrachtet. Beide Knoten liegen in der Zuständigkeit des Kantons Zürich. Lärmschutz: Siehe Rückmeldung 8e
8l	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7, S. 34)	<ul style="list-style-type: none"> Wir hinterfragen kritisch die Massnahme MIV.01/MIV.02 (flächendeckend Tempo 30). Als Alternative sehen wir Belagssanierungen, lärmarmen Asphalt, punktuelle Querungshilfen nur an Schulwegen. Bei Bus-Haltestellen im Zentrum (GV.01, GV.03): Überholmöglichkeiten sicherstellen, damit Busse nicht als Nadelöhr für den Verkehr wirken. Wir schlagen eine Neuregelung des Vortritts an der Oetwilerstrasse und der Etzelstrasse vor, um den Fluss auf Hauptachsen zu verbessern. 		MIV.01/02: Lärmschutz: Siehe Rückmeldung 8c Bushaltestellen: Siehe Rückmeldung 15b Vortrittsregelung: Siehe Rückmeldung 8k
8m	Antrag Änderung	Massnahmenübersicht (Kap. 7.1)	<ul style="list-style-type: none"> Statt Sofort-Tempo-30: Vortrittsanpassungen umsetzen, da diese sofort den Verkehrsfluss verbessern. Hauptachsen: Generelle Temporeduktion schwächt zentrale Verkehrsadern, droht Staus und Ausweichverkehr zu erzeugen. Rettungsdienste: Feuerwehr und Sanität verlieren wertvolle Minuten, weil enge Fahrbahnen und parkierte Autos Tempo 30 faktisch erzwingen. Tempo 30 bremst spürbar; ohne perfekt abgestimmte Ampeln sinkt der Durchsatz, Reisezeiten summieren sich. Alternativen: Intelligente Ampelsteuerung, neue Vortrittsregelungen an den neuralgischen Punkten, Bus-Vorrang, lärmarme Beläge und wirken effizienter als Tempo 30. Tempo 30 hat in Hombrechtikon eine bewegte Geschichte und ist ein emotionales Thema. (vgl. Auflistung im Mitwirkungsbegehren) 		Vortrittsanpassungen: die bestehenden Lärmemissionen, welche die Grenzwerte überschreiten, sowie die eingeschränkte Verkehrssicherheit kann durch Vortrittsanpassungen an den übergeordneten Strassen nicht verbessert werden. Aufgrund der Strassenstruktur der Gemeinde Hombrechtikon (Kammerung) und der bestehenden Modalfilter (Poller und Barrieren) ist die Gefahr einer Verlagerung von Ausweichverkehr in die Quartiere sehr gering. Blaulichtorganisationen: Bei «dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten» erlaubt das Strassenverkehrsgesetz (SVG) den Blaulichtorganisationen, Verkehrsregeln zu übertreten. Dazu gehören auch das Überfahren eines Rotlichts oder die Überschreitung einer Tempolimit. Dies gilt allerdings nicht für die bspw. in zivil einrückenden Mitglieder der Feuerwehr. Leistungsfähigkeit: Siehe Rückmeldung 8f

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang									
				Begründung / Erläuterung	Wird zu Kenntnis genommen								
8n	Antrag Änderung	Massnahmenübersicht (Kap. 7.1)	<ul style="list-style-type: none"> – GV.01(Rütistrasse Umgestaltung): Tempo 30 nicht zwingend, stattdessen Flüsterbelag und punktuelle Querungshilfen. – GV.06 (Leitbild Rütistrasse): klare Priorität auf Durchfluss. 		<p>Die Regelung des Vortritts des Knotens Oetwilerstrasse-Rütistrasse ist Teil der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren laufenden Planungen gemeinsam mit dem Kanton festgesetzt. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet. Die Signalisation von Tempo 30 im Perimeter ist aufgrund der überschrittenen Grenzwerte gemäss LSV notwendig.</p> <p>Der Kanton Zürich beginnt mit der Planung des Abschnitts Rütistrasse (ab Zentrum in Richtung Wolfhausen). Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die</p>								
8o	Antrag Änderung	Massnahmenübersicht (Kap. 7.1)	<ul style="list-style-type: none"> – MIV.02 (weitere Tempo-30-Zonen): wir priorisieren punktuelle Belagsanpassungen. – ÖV-Massnahmen: keine Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit. 		<p>MIV.02: Siehe Rückmeldung 8l Massnahmen ÖV: Siehe Rückmeldung 15b</p>								
8p	Antrag Änderung	Detaillierte Situationsanalyse (Anhang 1, S. 46)	<ul style="list-style-type: none"> – Bei Lärmanalyse ergänzen: «Lärmbelastung kann durch moderne Strassenbeläge effizienter gesenkt werden als durch Temporeduktion». – Bei «Mangel Fahrplanstabilität»: nicht auf Kosten des MIV lösen (keine Busspur mitten in der Strasse). 		<p>Die Möglichkeit des Einsatzes von lärmarmen Belägen wird in Kapitel 6.2 durch einen entsprechenden Absatz ergänzt.</p> <p>Aufgrund der bestehenden Strassendimensionen ist die Implementierung von separaten Busspuren in Hombrechtikon wenig realistisch. Auf Busbuchten wird je nach Lage der Haltestellen verzichtet, da so der Bus nach dem Halt keine Zeit in der Kolonne verliert.</p>								
8q	Antrag Änderung	Gültiger Verkehrsplan (Anhang 2, S. 71)	<ul style="list-style-type: none"> – Hinweis: Neugestaltung von Vortrittsregelungen (siehe oben) sollte hier verbindlich eingetragen werden 		<p>Die genaue Ausgestaltung der Knoten, inkl. Vortrittsregelungen kann auf Ebene eines GVKs oder Verkehrsplans nicht festgelegt werden. Dies ist im Rahmen der Projektierung im Detail zu lösen und abhängig von diversen Faktoren (Verkehrsbelastung, Sichtweiten, Schulwege, ÖV-Priorisierung usw.)</p>								
8r	Antrag Änderung	Massnahmenblätter Schlüssel-massnahmen (Anhang 3, S. 72)	<ul style="list-style-type: none"> – Vorschlag: Ergänzen, dass Flüsterbeläge als vorrangige Massnahme für Lärminderung geprüft werden müssen, bevor Temporeduktion kommen. – Forderung: keine Bus-Haltestellen auf der Fahrbahn ohne Überholmöglichkeit. – Fehlkonzpte wie Kap-Haltestellen oder enge Kreuzungen verursachen zusätzliche Staus. – ÖV-Belastung: Busse verlieren Zeit, Takte geraten ins Wanken, Kap-Haltestellen verschärfen das Problem. 		<p>Lärmarmer Belag: Siehe Rückmeldung 8c Bushaltestellen: Siehe Rückmeldung 15b</p>								
9a	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4)	<ul style="list-style-type: none"> – Die qualitativen Zielformulierungen des GVK unterstützt die ZPP grundsätzlich. Allerdings werden konkrete, quantitative Zielformulierungen vermisst. Damit ist unklar, welchen Beitrag die Gemeinde Hombrechtikon zur Erreichung der regionalen Ziele leisten wird. 		<p>Das Anliegen wird grundsätzlich unterstützt. Auf quantitative Zielformulierungen bezüglich des Modalsplits wurde bewusst verzichtet, da die verfügbare Datengrundlage des MZMV als nicht ausreichend verlässlich beurteilt wird und eine Erhebung als zu aufwendig erachtet wird. Hombrechtikon befindet sich im GVM am Rande des Modellperimeters und ist vergleichsweise klein. Die Verlässlichkeit der Datengenauigkeit ist auch hier zu hinterfragen.</p>								
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>RRP</th> <th>rGVK</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>In der Region Pfannenstil soll beim Bi-Modal split (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 24 Prozent (Stand 2013) auf 33 Prozent (2030) erhöht werden. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modal split (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 8 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.</td> <td>Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2040 wird damit in der Region Pfannenstil ein ÖV-Anteil von min. 34% erreicht (Bi-Modal split). Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. In der Region Pfannenstil wird 2040 der Anteil des Veloverkehrs min. 8% betragen (Tri-Modal split). Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. In der Region Pfannenstil werden 2040 50% aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt.</td> </tr> </tbody> </table>	RRP	rGVK	In der Region Pfannenstil soll beim Bi-Modal split (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 24 Prozent (Stand 2013) auf 33 Prozent (2030) erhöht werden. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modal split (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 8 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.	Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2040 wird damit in der Region Pfannenstil ein ÖV-Anteil von min. 34% erreicht (Bi-Modal split). Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. In der Region Pfannenstil wird 2040 der Anteil des Veloverkehrs min. 8% betragen (Tri-Modal split). Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. In der Region Pfannenstil werden 2040 50% aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt.						
RRP	rGVK												
In der Region Pfannenstil soll beim Bi-Modal split (Total der Wege im MIV und ÖV) der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 24 Prozent (Stand 2013) auf 33 Prozent (2030) erhöht werden. Der Anteil des Veloverkehrs bei den kurzen und mittleren Distanzen (<15 km) soll beim Tri-Modal split (Total der Wege im MIV, ÖV und LV) bei 8 Prozent (Stand 2013) gehalten werden.	Der Anteil des ÖV am Zuwachs des gesamten Verkehrsaufkommens beträgt mindestens 50% aller Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Bis 2040 wird damit in der Region Pfannenstil ein ÖV-Anteil von min. 34% erreicht (Bi-Modal split). Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. In der Region Pfannenstil wird 2040 der Anteil des Veloverkehrs min. 8% betragen (Tri-Modal split). Der Anteil des Fussverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich. In der Region Pfannenstil werden 2040 50% aller Wegetappen zu Fuss zurückgelegt.												
9b	Antrag Änderung	Velo (Kap. 602)	<ul style="list-style-type: none"> – Antrag Verlegung Velohauptverbindung: Die Radwege aus dem RRP wurden im GVK übernommen mit Ausnahme des Abschnitts des regionalen Radwegs auf der Etzel- und Eichtalstrasse, welcher im GVK abgestuft wird ins Basisnetz. Als Alternativroute wurde die Feldbachstrasse als kantonale Velohauptverbindung aufgenommen. Aus den Unterlagen erschliesst sich uns die Begründung für diese Abweichung nicht, zumal die Verlegung dem Grundsatz gemäss GVK widerspricht, die Hauptverbindungen idealerweise abseits der Hauptverkehrsachsen zu führen. 		<p>Die Gemeinde Hombrechtikon hat beim Kanton Zürich bereits einen Antrag auf Verlegung der Route eingereicht. Die Führung der Veloroute auf der Feldbachstrasse weist ein attraktiveres Höhenprofil auf als die Führung abseits der Hauptverkehrsachse über die Eichtalstrasse.</p> <p>Ein Entscheid steht noch aus.</p>								
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>RRP Pfannenstil Karte Verkehr</th> <th>GVK Hombrechtikon</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivstrasse Schnellstrasse Kantonale Hauptverbindung Antrag Verlegung Hauptverbindung Kantonale Nebenverbindung Kommunale Verbindung </td> </tr> <tr> <td></td> <td> <p>Konzept Velonetz</p> </td> </tr> </tbody> </table>	RRP Pfannenstil Karte Verkehr	GVK Hombrechtikon				<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivstrasse Schnellstrasse Kantonale Hauptverbindung Antrag Verlegung Hauptverbindung Kantonale Nebenverbindung Kommunale Verbindung 		<p>Konzept Velonetz</p>		
RRP Pfannenstil Karte Verkehr	GVK Hombrechtikon												
	<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivstrasse Schnellstrasse Kantonale Hauptverbindung Antrag Verlegung Hauptverbindung Kantonale Nebenverbindung Kommunale Verbindung 												
	<p>Konzept Velonetz</p>												

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
				Begründung / Erläuterung	Wird zu Kenntnis genommen
9c	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Fehlende Umgestaltung auf See- und Feldbachstrasse: Gemäss GVK ist auf der kantonalen See- und Feldbachstrasse eine Temporeduktion angedacht. In Massnahme P1-G (Strassenräume Aufwerten) des rGVK ist eine Umgestaltung des Strassenraums vorgesehen. Wie wird das im GVK adressiert?		Gemäss Abklärungen mit dem Kanton die Realisierung des Bauprojekts Feldbachstrasse noch ungewiss, da aufgrund der Investitionspriorisierung des Regierungsrats alle Investitionsprojekte überprüft werden müssen und gegebenenfalls verschoben oder gestoppt werden. Dementsprechend gibt es für die Umsetzung der Feldbachstrasse aktuell keinen zeitlichen Horizont.
9d	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Mobilitätsdrehscheibe nur teilweise umgesetzt: Massnahme P3 (Mobilitätsdrehscheiben umsetzen) des rGVK sieht am Bahnhof Feldbach folgendes vor: <i>A - Ausbau Umsteigefunktion Bahnhof Feldbach: Der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestelle Viadukt ermöglicht die Verschiebung der Bushaltestelle von der Feldbachstrasse zur Schaffung von ausreichend Platz für den geplanten Veloweg. Die Veloabstellplätze am Bahnhof Feldbach sollen ausgebaut und an der P+R-Anlage sollen Ladestationen erstellt werden. Zusätzliche soll eine Einstiegsramppe auf der gegenüberliegenden Seite geprüft werden.</i> Im GVK werden die Veloabstellplätze und die Ladestationen an der P+R-Anlage nicht adressiert. Weiter wird die Einstiegsramppe auf der gegenüberliegenden Seite nicht erwähnt.		Der Ausbau der Veloabstellplätze: Siehe Rückmeldung 2a Der Hinweis zur gegenüberliegenden Haltekante und den Ladestationen wird in der Massnahme GV.03 ergänzt.
9e	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Keine Sanierung der Unfallhäufungspunkte Veloverkehr: Massnahme M6 (Sanierung Unfallhäufungspunkte Veloverkehr) des rGVK wird im GVK zwar unter den übergeordnete Planungsgrundlagen erwähnt, aber bei den Massnahmen nicht direkt adressiert. Betroffen sind die folgenden kantonalen Knoten: – Knoten Oetwiler-/Gheistrasse – Knoten Rüti-/Tödistrasse bis Rüti-/Richttannstrasse – Kreisel See-/Feldbach-/Bahnhof-/Hornstrasse		Es wird eine neue Massnahme FVV.09 ergänzt, welche die Sanierung der genannten Knoten beinhaltet.
9f	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Hindernisfreie Wanderwege fehlen: Die hindernisfreien Wanderwege von regionaler Bedeutung H1 (Lützelsee Rundweg) und H6 (Mühlhölzli – Lützelsee) aus dem RRP werden im GVK Hombrechtikon zwar unter den übergeordnete Planungsgrundlagen erwähnt, aber bei den Massnahmen nicht adressiert. In Massnahme P10 (Fusswegnetz in Naherholungsgebieten optimieren) des rGVK sind folgende drei Teilmassnahmen vorgesehen: – J – Hindernisfreier Wanderweg Mühlhölzli- Lützelsee umsetzen – K – Hindernisfreier Rundweg Lützelsee vervollständigen – M – Hindernisfreier Wanderweg Stäfa -Feldbach umsetzen		Es wird eine neue Massnahme FVV.10 ergänzt, welche die Umsetzung der genannten hindernisfreien Wanderwege von regionaler Bedeutung beinhaltet.
9g	Antrag Änderung	Analyse	– Fehlende Verkehrsmittel aus dem RRP: Reitwege (Kap. 4.5 im RRP) und Schifffahrt (Kap. 4.8 im RRP) werden im GVK Hombrechtikon nicht erwähnt, obwohl geplante und bestehende Reitwege sowie Bootsliegeplätze auf dem Gemeindegebiet liegen. 		Die Verkehrsmittel «Reitwege» und «Schifffahrt» werden in der Analyse als eigenes Teilkapitel ergänzt.
10	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4, S. 32)	– Ich beantrage eine Temporeduktion von aktuell 80 km/h auf 60 km/h an der Grüningerstrasse Ausgang Hombrechtikon bis zum Weiler Herrgass. Besonders der neuralgische Übergang bei der ehem. Bushaltestelle zum PP Lützelsee birgt Potenzial für einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel.		Siehe Rückmeldung 3b
11	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4), Veloverkehr (Kap. 6.2)	– Grundsatz Ziele Veloverkehr: 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 (vorallem entlang der Rütistrasse). – Begehren: Vergrösserung des Strassenraums zugunsten des Veloverkehrs durch Einbahnverkehr ums Zentrum herum.		Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der kommunalen Velonetzplanung werden die aktuell gültigen Standards angewendet. Das Verkehrsregime im Zentrum und die Aufteilung des Strassenraums wird im Rahmen der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren laufenden Planungen gemeinsam mit dem Kanton festgesetzt. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.
12	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (Kap. 6.4, S. 32)	– Auf der Schirmenseestrasse (Sackgasse) wird die maximal zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h festgelegt. – Begründung: Die Strasse ist sehr eng, verfügt nicht über einen Mittelstreifen und das Kreuzen zwei PKW ist entsprechend heikel. Zudem hat es relativ viele FussgängerInnen und VelofahrerInnen (insb. im Sommer), für die kein Trottoir zur Verfügung steht. Tempo 50 macht hier schlickt keinen Sinn.		Die Einführung einer T30-Zone auf der Schirmenseestrasse ist Teil der Massnahme MIV.02.
13	Antrag Änderung	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	– Für den Strassenlärmpegel gemäss GIS Kt. Zürich werden für diese Lage folgende dB(A)Werte ausgewiesen (Blatt Motorfahrzeuglärm Teil 2): – Grüningerstrasse: 77.1 Tag / 65.4 Nacht – Oetwilerstrasse: 75.0 Tag / 61.9 Nacht – Der Alarmgrenzwert in dB(A) beträgt für die massgebende Zone III 70.0 Tag / 65.0 Nacht. Damit wird der Alarmwert also überschritten. Diese Situation ist beispielhaft: In ähnlicher Weise betroffene Gebäude sind im Blatt Gebäudeliste «Übersicht» im Technischen Bericht, Vorprojekt Zentrumsdurchfahrt des Tiefbauamtes Kt. Zürich aufgeführt. – Das Überschreiten des Alarmwerts bedeutet, dass die Lärmbelastung als stark gesundheitsgefährdend gilt und die Behörden gemäss LSV unverzüglich die notwendigen Massnahmen zur Sanierung einleiten müssen. 1 Mit den geplanten Massnahmen Tempo-30-Strecke und Einbau lärmarmen Standard-Belag würde gemäss sonROAD18 kombiniert eine Reduktion von 5 dB(A) erreicht. Damit würde nachts der Alarmgrenzwert unterschritten, aber am Tag immer noch überschritten. – Die im Bericht GVK Hombrechtikon als „Schlüsselmassnahme“ bezeichneten Vorhaben, namentlich auf Kantonsstrassen die Einführung von Tempo 30 sowie der Einbau lärmarmen Beläge (sog. Flüsterbelag), sind derzeit erst bis 2030 vorgesehen. Diese Verzögerung ist nicht gerechtfertigt.		Siehe Rückmeldung 4a

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
					Begründung / Erläuterung
			<ul style="list-style-type: none"> – Einerseits sind die Kosten für die Einführung einer Tempo-30-Zone minimal (Signalisation), und andererseits müssten die Strassenbeläge ohnehin dringend saniert werden – wodurch sich also kein wesentlicher zusätzlicher Finanzierungsbedarf ergibt. Der Aufwand für die Installation der Signalisation ist gering. Die reine Signalisation von Tempo 30 auf einer Staatsstrasse (ohne bauliche Massnahmen, da Tempo-30-Strecke) kann – nach Abschluss des Verwaltungsverfahrens – rasch erfolgen. Das Verfahren selbst (inkl. Prüfung, Verfügung, Publikation, Einsprachefrist) dauert in der Regel einige Wochen bis wenige Monate. Das Vorprojekt lag schon ab 7. Juni 2024 in der Gemeinde auf. Der Einbau lärmarmen Beläge dauert pro Abschnitt (inkl. Vorarbeiten) meist 2 - 3 Tage. – Die übrigen im Rahmen der GVK vorgesehenen Massnahmen (u.a. Ausbau Bushaltestellen, Radstreifen, Bepflanzung) sind optional, es besteht dafür keine gesetzlich verlangte Dringlichkeit. Es erstaunt deshalb, dass die Realisierung der gesetzlich verlangten dringlichen Massnahmen für den Lärmschutz zeitlich offensichtlich von den anderen, optionalen Massnahmen bestimmt wird. – Eine Begründung, wonach eine externe Kostenbeteiligung im Rahmen des Projekts Agglomeration Obersee abgewartet werden sollte, und deshalb die aussergewöhnlich lange Realisierungsdauer gerechtfertigt sei, überzeugt nicht, weil die Strassen sowieso saniert werden müssen und die Kosten für die Tempo-30-Signalisation gering sind. Für beide Massnahmen erwachsen die Kosten im Übrigen dem Kanton und nicht der Gemeinde. – Vor allem jedoch ist festzuhalten, dass sich die zuständigen Behörden bereits heute in Verzug befinden bei der Umsetzung der Sanierung gemäss Lärmschutzverordnung [SR 814.41]. Dies bestätigt etwa der Bericht des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 12. Dezember 2023 zu zwei Postulaten bezüglich Lärmsanierungen mit Flüsterbelägen auf Staatsstrassen: «Anlagehalter von Strassen, die übermässigen Lärm verursachen, sind bundesrechtlich dazu verpflichtet, Lärmsanierungen durchzuführen. Die mehrfach erstreckte gesetzliche Sanierungsfrist ist am 31. März 2018 abgelaufen (Art. 17 Abs. 4 Bst. b Lärmschutzverordnung [SR 814.41]). Für noch nicht sanierte Strassen sind die Anlagehalter seither in Verzug.» Anlagehalter in diesem Fall ist der Kanton Zürich. Eine Umsetzung erst bis 2030 bedeutet somit einen Verzug von über 12 Jahren gegenüber der gesetzlich vorgeschriebenen Frist – was weder sachlich gerechtfertigt noch mit dem Bundesrecht vereinbar ist. Das Verhältnismässigkeitsprinzip gebietet, dass die Behörden die mildesten, aber wirksamen Massnahmen zur Erreichung eines gesetzlichen Ziels ergreifen. Hier sind die vorgeschlagenen Massnahmen (Tempo 30, Belag) nicht nur wirksam, sondern auch verhältnismässig und kostengünstig. Ein Zuwarten von weiteren 5-6 Jahren ist angesichts der Gesundheitsgefährdung (Überschreitung der Alarmwerte!) und des klaren gesetzlichen Auftrags unverhältnismässig. Eine derartige Verzögerung widerspricht dem Legalitätsprinzip, verletzt den Vorrang des Bundesrechts (Art. 49 BV) und konterkariert den verfassungsmässigen Anspruch der Bevölkerung auf Schutz der Gesundheit und auf eine angemessene Wohnqualität. – Es erscheint daher geboten, eine Rechtsverzögerungsbeschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich oder eine aufsichtsrechtliche Eingabe beim Bundesamt für Umwelt (BAFU) zu erheben, um die zuständigen Behörden zur Einhaltung der Lärmschutzverordnung und zur umgehenden Realisierung der gesetzlich geforderten Sofortmassnahmen – insbesondere Tempo 30 und lärmarmen Belag – zu verpflichten. – Gleichwohl ist es im Sinne einer kooperativen Lösung wünschenswert, wenn die zuständigen Stellen die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen unverzüglich vor einer allfälligen Beschwerde und vor den anderen Massnahmen im Rahmen des GVK vorziehen würden. Ein weiterer Verzug ist sachlich nicht begründbar und widerspricht sowohl den gesetzlichen Verpflichtungen als auch dem Interesse der betroffenen Bevölkerung. 	GVK wird angepasst	
14	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Kronenkreuzung / Richtung Rütli		Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Kronenkreuzung ist Teil der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren laufenden Planungen mit dem Kanton. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet. Die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Rütistrasse im Zentrum ist Teil der Massnahme GV.06.
15a	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	– Die Linie 970 nach Feldbach ist in ihrer heutigen Form nicht attraktiv. Durch das wiederholte Hin- und Herfahren im Dorf ist die Strecke ineffizient. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, die Linienführung effizienter zu gestalten.		Aufgrund der geplanten Veränderungen des S-Bahn-Angebots wird eine grundlegende Überarbeitung des Busangebots notwendig, um attraktive Anschlüsse auf die Bahn zu gewährleisten. (vgl. Zielbild, S. 27). Dies umfasst auch die Buslinie 970. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt, die Erschliessung muss jedoch gewährleistet sein.
15b	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	– Leider werden die Bushaltestellen zunehmend ohne Nischen gebaut, sodass der Bus auf der Strasse hält. Dies führt im Dorf zu gefährlichen Überholmanövern und zu Rückstau. Es sollte vermieden werden, dass der Bus den fliessenden Verkehr blockiert.		Fahrbahnhaltestellen haben für den Busverkehr den Vorteil, dass Verlustzeiten und Konflikte beim «Wiedereinfädeln» in den Verkehr reduziert werden können. Weiter können situativ Busbeschleunigungsmassnahmen an Kreuzungen eingespart werden. Der Platzbedarf ist zudem geringer, bei engen Platzverhältnissen kann auf Landerwerb verzichtet werden. Gleichzeitig muss bei diesen Haltestellen gewährleistet werden können, dass es zu keinen gefährlichen Überholmanövern kommt. Dies wird beispielsweise durch Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinseln realisiert. Die Wahl des Haltestellentyps wird situationsspezifisch geprüft.
15c	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Busverbindung in Richtung Grüningen wäre sehr willkommen. – Ein Nachtbus ab Feldbach wäre wünschenswert und sollte geprüft werden. 		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Siehe Rückmeldung 1a
15d	Hinweis weiteres Vorgehen	Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Die Velostrecken sollten gezielt auf Hindernisse überprüft werden. Beispiel: In der Region Etzelweg 1 ist eine Barriere installiert, die den Durchgang mit einem Veloanhänger (Kinderanhänger) unmöglich macht. Ebenso blockiert eine weitere Barriere beim Etzelweg 10 den Durchgang. Aus Richtung Feldbach bleibt so nur noch die Hauptstrasse (Etzelstrasse) in Richtung Schulhaus Tobel. Solche Barrieren drosseln zwar die Geschwindigkeit der Velofahrenden, verhindern jedoch auch den Transport von Kindern mit dem Veloanhänger. Dasselbe Problem besteht an der Grossarcherstrasse 54, obwohl beide Strecken auf der Karte «Veloverkehr» als kommunale Verbindungen ausgewiesen sind. Gut gelöst ist es hingegen z. B. an der Brunnengass 16, wo die Barriere passierbar ist. – Die Kombination aus E-Bike und Veloanhänger ist sehr populär und wird nicht nur für den Schulweg, sondern auch für Einkäufe genutzt – dafür müssen die Wege jedoch durchgängig befahrbar sein. – Der geplante Ausbau und die Stärkung der Velowege (z. B. Richtung Oetwil, Grüningen und innerorts) ist ausdrücklich zu begrüssen. 		Eine gesamthafte Schwachstellenanalyse des Velonetzes wurde 2023 vorgenommen. Bei der Umsetzung des kommunalen Velowegnetzes sind die Modalfilter (Barrieren) durch für den Veloverkehr (inkl. Anhänger oder Spezialvelo) passierbare Poller zu ersetzen. Der Handlungsbedarf wird in der Analyse ergänzt. Die Gemeinde wird losgelöst vom GVK eine allgemeine Überprüfung der Befahrbarkeit unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte für Verlangsamung durchführen und bei identifizierten Standorten Barrieren durch Poller o.Ä. ersetzen.

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
					Begründung / Erläuterung
15e	Anderes	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	<ul style="list-style-type: none"> – Ein Temporegime ausserorts mit 60 km/h oder 50 km/h ist sehr zu begrüssen. Der nächtliche Lärm auf der Strecke zwischen Wolfhausen und Hombrechtikon ist massiv; stark beschleunigende Autos reissen einen oft aus dem Schlaf. – Ein innerörtliches Temporegime 30 km/h wird ebenfalls ausdrücklich begrüsst – sowohl in Quartieren als auch auf den Hauptstrassen. Eventuell sollte sogar eine «generell 30 km/h»-Strategie für das gesamte Gemeindegebiet geprüft werden. Das würde die willkürlichen Übergänge zwischen 50 km/h und 30 km/h vermeiden und könnte den Durchgangsverkehr minimieren, der wieder stärker auf die Hauptachsen (Seestrasse, Oberlandautobahn, Forchstrasse) gelenkt würde. – Es erstaunt, dass die Rütistrasse fast gleich viel Verkehr wie die Seestrasse führt – das sollte so nicht sein. 	GVK wird angepasst	Die Reduktion des kurzen Ausserortsabschnitts zwischen Hombrechtikon und Wolfhausen ist Teil der Massnahme MIV.04. Der Hinweis zum Temporegime wird zur Kenntnis genommen.
15f	Antrag Änderung	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	<ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinde sollte sich stark dafür einsetzen, dass keine Fussgängerstreifen an den Hauptstrassen verschwinden, da diese für Kinder auf ihrem Schulweg essentiell sind. – Die Verkehrsführung im Zentrum (Post, Sternenkreuzung, Kronenkreuzung, Holfühstrasse) sollte nochmals überdacht werden. – Im Rahmen der Zentrumsplanung wäre z. B. eine Fussgängerzone zwischen Volg und Kronenkreuzung eine Überlegung wert 	GVK wird nicht angepasst	Der Antrag zu den Fussgängerquerungen wird zur Kenntnis genommen. Sicher ausgestaltete Fussgängerstreifen sind für ein durchgängiges und attraktives Fusswegnetz zentral. Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Kronenkreuzung und der angrenzenden Strassenabschnitte ist Teil der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren laufenden Planungen mit dem Kanton. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Realisierung von Fussgängerstreifen eine ausreichende Sichtweite auf die Wartezonen erforderlich ist.
16a	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	<ul style="list-style-type: none"> – Die Linie 970 nach Feldbach ist in ihrer heutigen Form nicht attraktiv und eher mühsam. Durch das wiederholte Hin- und Herfahren im Dorf ist die Fahrzeit lang und ineffizient. Die Linienführung sollte überarbeitet werden. – Eine Busverbindung in Richtung Grüningen fehlt und wäre sehr willkommen - auch in Verbindung zu Oetwil a See, bzw. weiter nach Esslingen (weitere Verbindung in die Stadt ZH mittel Forchbahn) – Ein Nachtbus ab Feldbach wäre wünschenswert und sollte geprüft werden. 	Wird zu Kenntnis genommen	Siehe Rückmeldung 15a
16b	Anderes	Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Der geplante Ausbau und die Stärkung der Velowege (z. B. Richtung Oetwil, Grüningen und innerorts) ist ausdrücklich zu begrüssen. – Die Velowegführung auf der Rütistrasse (mit Wechsel der Fahrtseite) ist nicht effizient 	GVK wird nicht angepasst	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
16c	Anderes	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	<ul style="list-style-type: none"> – Ein Temporegime ausserorts mit 80/60 km/h oder 50 km/h ist sehr zu begrüssen. Der nächtliche Lärm auf der Strecke zwischen Wolfhausen und Hombrechtikon ist massiv und nimmt zu. – Ein innerörtliches Temporegime 30 km/h wird ebenfalls ausdrücklich begrüsst – sowohl in Quartieren als auch auf den Hauptstrassen. Eventuell sollte sogar eine «generell 30 km/h»-Strategie für das gesamte Gemeindegebiet geprüft werden. Das würde die willkürlichen Übergänge zwischen 50 km/h und 30 km/h vermeiden und könnte den Durchgangsverkehr minimieren, der wieder stärker auf die Hauptachsen (Seestrasse, Oberlandautobahn, Forchstrasse) gelenkt würde. – Die Verkehrsführung im Zentrum (Post, Sternenkreuzung, Kronenkreuzung, Holfühstrasse) sollte nochmals überdacht werden. – Im Rahmen der Zentrumsplanung wäre z. B. eine Fussgängerzone zwischen Volg und Kronenkreuzung eine Überlegung wert, zudem sollte das Zentrum in eine Begegnungszone umgewandelt werden. 	GVK wird nicht angepasst	Siehe Rückmeldung 15f
17a	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	<ul style="list-style-type: none"> – Antrag: Es soll ein viertständlicher Rundkurs (z.B. im Uhrzeigersinn Bhf Feldbach - Holfüe, Krone, Post, Tobel Bhf Feldbach) angeboten werden und so die beiden Verkehrsknoten Tobel mit Anschluss (und Taktunterbruch) nach Bubikon und Bhf Feldbach besser verbunden werden. – Begründung: Aus Feldbach ist das Dorfzentrum (Gemeindehaus, Rütistrasse von Kronenkreuzung bis Metzgerei Odermatt) mit dem Bus mühsam und nur nach längerer Dorfrundfahrt zu erreichen. Dieser Rundkurs könnte mit kleineren Fahrzeugen erledigt werden, die den Vorteil hätten, einen Ausbau der Haltestelle Bhf Feldbach weniger aufwändig zu machen. 	GVK wird nicht angepasst	Siehe Rückmeldung 15a Die Beschaffung von neuen Fahrzeugen, die nur auf spezifischen Linien eingesetzt werden können, ist mit höheren Kosten verbunden.
17b	Antrag Änderung	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	<ul style="list-style-type: none"> – Antrag: Direkte ÖV-(Bus)-Verbindung Hombrechtikon - Grüningen- Wetzikon. – Begründung: Die Hombrechtiker (und Feldbacher) Mittelschüler gehen hauptsächlich nach Wetzikon ins Gymnasium. Mit einer direkten Verbindung Wetzikon - Grüningen - Hombrechtikon (siehe auch Antrag Paul Stopper) kann die S-Bahn Bubikon - Wetzikon in den Stosszeiten etwas entlastet werden. 	GVK wird nicht angepasst	Siehe Rückmeldung 1a und Zusammenfassung
17c	Antrag Änderung	Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Antrag: Die kantonale Velohauptverbindung Feldbach - Kempraten über die Kantonsgrenze ist als Projekt mit hoher Dringlichkeit Berufs(velo)pendler tauglich umzugestalten und auszubauen. – Die Gemeinde interveniert bei der Agglo Obersee und beim Kanton, dass diese Verbindung rasch umgesetzt wird. – Begründung: Durch den bevorstehenden Ausbau des Veloweges Feldbach im Bereich Eisenbahnviadukt (Teil- und Folgeprojekt der Feldbachsanierung und -renaturierung) endet der Veloweg von Hombrechtikon in einer unklaren Verkehrssituation am Kreisel in Feldbach. Die Velofahrer werden wie bereits heute sichtbar mittels waghalsigen manövern die Seestrasse irgendwie (auf den Fussgängerstreifen) rechtlich unzulässig, vor den Motorfahrzeugen noch schnell überqueren. Ebenso wird die nationale Veloroute 66 beim Kreisel Feldbach unterbrochen und die Velofahrer und Velofahrerinnen müssen mühsam irgendwie über den Kreisel Feldbach gelangen und dann auf dem Radstreifen entlang der 80 km/h Strecke bis Kempraten zum Abzweig Bahnhof Kempraten fahren, wo die Veloroute wieder (auch Kindersicher) MIV-arm weiterführt. Deshalb ist der Veloweg entlang der Seestrasse nördlich des Kreisels Feldbach und der Seestrasse bis zur Abzweigung Bahnhof Kempraten als gemeinsamer Fuss- und Veloweg (beide Fahrrichtungen) auszubauen und der seeseitige Velowegstreifen zurückzubauen. So bleibt für den motorisierten Verkehr genügend Fahrbahnbreite und für die Velofahrer entsteht eine Abtrennung von der durch den motorisierten Verkehr intensiv genutzten Seestrasse. 	GVK wird nicht angepasst	Die kantonale Veloroute im Bereich Kreisel Feldbach liegt in der Zuständigkeit des Kantons. Der Hinweis wird an den Kanton weitergeleitet.
18a	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	<ul style="list-style-type: none"> – GV.03: Antrag: Nur minimale Anpassungen der Bushaltestelle [Bahnhof Feldbach] für die Behindertengerechtigkeit. – Begründung: Die Verkehrssituation für die VZO Busse ist seit mehr als 25 Jahren bekannt und seit dem letzten Umbau des Bahnhofplatzes gleich. Behinderungen des Busverkehrs und dadurch des Fahrplans sind mindestens solange schon bekannt. Um mit dem Bus besser abfahren zu können, wäre eine Möglichkeit die östlichste Parkplatzeihe nur noch für Kleinwagen (Smart, Microlino etc.) zu erlauben und über die Parkfeldmarkierung herausragende, die Wegfahrt der Busse behindernde Fahrzeuge abzuschleppen. Dafür könnten die wegfallenden Parkplätze auf dem westlichen Teil des SBB-Areals ergänzt werden. – Busbevorzugung beim Einbiegen in die alte Landstrasse/Seestrasse vom Bahnhofplatz her. – Durch einen Rundkurs des Busses Bhf Feldbach - Holfüe - Krone - Post - Tobel - Bhf Feldbach könnten dafür kleinere Busse mit besserer Wendigkeit eingesetzt werden. 	GVK wird nicht angepasst	Siehe Rückmeldung 17a
18b	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	<ul style="list-style-type: none"> – GV.04: Antrag: Der Platz beim Viadukt Feldbach bleibt Entsorgungs- und Parkplatz und wird höchstens durch ein paar Schatten spendende Bäume aufgewertet. – Begründung: Durch den im Rahmen der Feldbachsanierung kommenden Ausbau des Veloweges Feldbachstrasse - Seestrasse (vermutlich FVV.03) wird dieser Platz noch kleiner. Als verkehrstechnisch gut erschlossener Platz sollen dort Unterflurcontainer für Glas 	GVK wird nicht angepasst	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Neugestaltung des Platzes dient in erster Linie der Verbesserung Verkehrssicherheit der Fuss- und Veloführung durch Verlagerung der Container und der klaren Regelung der Parkierung. Die Schaffung

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	Begründung / Erläuterung
			<p>und Metall errichtet werden. Auf dem durch den Wegfall der Velowegfläche entstehenden Platz wird kein Treffpunkt entstehen, dazu ist es vom Kreisel, der Seestrasse und der Feldbachstrasse her zu lärmig und unattraktiv. Ebenso bietet der Kreisel und die Seestrasse zu wenig Spektakel (Unfälle, Fastcrashes und fahrschulende Velofahrer) als dass ich eine Gafferszene etablieren könnte.</p> <p>– Ebenfalls bietet sich dieser Platz als (zu bewirtschaftender) Parkplatz für die Badi Feldbach an. Dies auch da die Hornstrasse für den Badiverkehr sowiso gesperrt werden muss. Die Verschönerung dieses Platzes durch ein paar schattenspendende Bäume wäre toll, gibt es doch in Feldbach genügend öffentliche Bausünden, (Stützmauer Langgasse, Kiesbetonstreifen östlich nach der Bahnunterführung an der Eggrütistrasse, Spritzbetonwand nördlich des umgelegten Feldbachs vor der Höhle, etc.) wo sich das „Ansehen“ Feldbachs unter dem Vorwand mangelnder Finanzen negativ entwickelt.</p>		von (ggf. beschatteten) Sitzgelegenheiten dient mitunter Personen, die zu Fuss gelegentlich eine Pause einlegen müssen.
18c	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– FVV.03: Antrag: Korrektur der fehlerhaften Strassenbezeichnung „... ab Viadukt bis Seminarstrasse“ vermutlich wäre Seestrasse? korrekt.		Korrektur Semiarstrasse zu Seestrasse (S. 34)
18d	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– FVV.04: Antrag: Überkantonale Schliessung der kantonalen Velohauptverbindung entlang der Seestrasse vom Kreisel Feldbach bis zum Bahnhof Kempraten. Einflussnahme der Gemeinde in der AggloObersee und bei den Kantonen Zürich und St. Gallen zusammen mit der Stadt Rapperswil-Jona.		Das Anliegen wird grundsätzlich unterstützt. Die Sanierung des Unfallhäufungspunkts Velo am Kreisel in Feldbach ist Teil der Massnahme FVV.09. Siehe zudem Rückmeldungen 9e und 17c
			– Begründung: Vermutlich mit der Massnahme FVV.03 wird am Kreisel Feldbach eine für Velofahrer sehr mühsame, eventuell auch gefährliche Situation entstehen. Dies da die Velofahrer keine Fortsetzung des Veloweges vorfinden und irgendwie die Seestrasse überqueren (auf den Fussgängerstreifen?) müssen oder auf dem bergseitigen Trottoir Richtung Rapperswil fahren. Eine ähnliche Situation bietet sich den Benützern der Route 66 (Teil der kantonalen Velohauptverbindung Richtung Stäfa). Auch sie stranden am Kreisel Feldbach und müssen mit Velo fahrenden Kindern auf das seeseitige Trottoir ausweichen oder auf den Radstreifen entlang der mit 80 km/h signalisierten Seestrasse weiter fahren. Dies sind alles unschöne Situationen und Szenarien.		
			– Das Forum Feldbach schlägt eine Fortsetzung des Veloweges auf der Bergseite der Seestrasse vor. Eine private Studie (IG Velo Rappi-Jona, Forum Feldbach und Private) zeigt, dass dieser Ausbau: Verbreitern des bergseitigen Trottoirs um den Radstreifen und Nutzung als Radstreifen im Gegenverkehr vom Kreisel Feldbach bis zum Bahnhof Kempraten mit verhältnismässig geringem Aufwand möglich ist. Der seeseitige Radstreifen fällt dafür weg und das seeseitige Trottoir ist nur noch für die Fussgänger reserviert (Teil des Zürichseeweges).		
19a	Antrag Änderung	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	– Individualverkehrskonzept an Grüningerstrasse von Sternkreuzung bis Gerenweg/Badstrasse unter sicherheits- und lärmschutzrelevanten Aspekten im GESAMTKonzept anpassen, um den Anliegen der dort angesiedelten Bewohnern, den Kindergärtnern und dem Langsamverkehr wie Fussgänger, Velofahrer und landwirtschaftlichen Verkehr besser Rechnung zu tragen.		Siehe Rückmeldung 3b Teil der Massnahme MIV.03 ist die Gestaltung der Ortseingänge, welche das geltende Temporegime verdeutlichen sollen. Die Querungsmöglichkeit Aglenstrasse/Gerenweg kann dabei mit dem Ortseingang (Mittelschutzinsel) kombiniert werden.
			 <p>Legende / Erläuterungen / Begründungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlängerte Tempo 30-Strecke Lärmbetroffene Liegenschaften (sicher bis 2. / 3. Reihe) falls Beschleunigungs- und 50-er Zone so umgesetzt wird wie bei aktueller Planung. Bitte auch beachten, dass die Fahrzeuge hier aufgrund des des steigenden Strassengefälles hochtourig unterwegs sind (Verweis auf Umweltschutzgesetz USG; SR 814.01 und Lärmschutzverordnung LSV; SR 814.41). Fussgängerstreifen beim Gerenweg ist heute schon wegen schlechter Übersicht ein Risikofaktor. Mit dieser Massnahme würde die Sicherheit der Fussgänger, Velofahrer und landwirtschaftlichen Verkehr massiv verbessert. Auch der Kindergarten Zelgli wird weniger durch Lärm betroffen, und die Sicherheit der Kinder wird verbessert. 		
			– Lärmbetroffene Liegenschaften (sicher bis 2. / 3. Reihe) falls Beschleunigungs- und 50-er Zone so umgesetzt wird wie bei aktueller Planung. Bitte auch beachten, dass die Fahrzeuge hier aufgrund des des steigenden Strassengefälles hochtourig unterwegs sind (Verweis auf Umweltschutzgesetz USG; SR 814.01 und Lärmschutzverordnung LSV; SR 814.41). Fussgängerstreifen beim Gerenweg ist heute schon wegen schlechter Übersicht ein Risikofaktor. Mit dieser Massnahme würde die Sicherheit der Fussgänger, Velofahrer und landwirtschaftlichen Verkehr massiv verbessert. Auch der Kindergarten Zelgli wird weniger durch Lärm betroffen, und die Sicherheit der Kinder wird verbessert.		
20a	Antrag Änderung	Lärm (Analyse S. 52), Massnahme MIV.03)	– Die Temporeduktion auf 30km/Std im Zentrum von Hombrechtikon befürworte ich.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Kronenkreuzung und der angrenzenden Strassenabschnitte ist Teil der Planung zum «BGK Rütistrasse» und der weiteren Planungen mit dem Kanton. Die Hinweise werden entsprechend weitergeleitet.
			– Bei der Rütistrasse Richtung Rütli würde ich es begrüßen, wenn die 30km/Std Tempo Limite bis zur Einmündung in die Blattenstrasse weitergeführt wird, da sich auf diesem Streckenabschnitt zwei stark befahrene Einmündungsstrassen befinden (Einmündung zur Häusserstrasse und vis-à-vis auf den Parkplatz der Kath. Kirche und die Einmündung in die Blattenstrasse, wo sich die stark frequentierte Coop Filiale befindet. Zudem ist auf ihrer Karte in diesem Bereich ein "Unfallhäufigkeitspunkt Fussgänger/Velo" aufgeführt, welcher dadurch entschärft werden könnte.		
20b	Antrag Änderung	Veloverkehr	– Ich würde es begrüßen, wenn generell bei einer Strasseneinmündung, die von einem Veloweg überquert wird, der Veloweg zur Sicherheit rot markiert ist.		Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Roteinfärbungen der Radstreifen werden insb. bei Gefällestrecken, Stausituationen, sowie bei Einmündungen mit einem hohen Anteil rechtsabbiegenden LKW angebracht, um die Veloinfrastruktur zu verdeutlichen (gem. Standards Veloverkehr Kanton Zürich, 2023). Die genaue Ausgestaltung der Veloinfrastruktur ist im Rahmen der Projektierung der jeweiligen Massnahme zu prüfen.
21a	Antrag Änderung	Temporegime und Ortseingänge Gesamtkonzept (Kap. 6)	– In der einleitenden Zusammenfassung fehlt in der Aufzählung der wichtigsten Konzeptelemente des Gesamtkonzepts das in den Augen des Quartiers Wisental/Ghei/Blumenberg mit Abstand wichtigste: Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren mit Tempo 30.		Die Umsetzung der Tempo-30-Zonen ist auf die finanziellen und personellen Kapazitäten der Gemeinde Hombrechtikon abzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Realisierung von Tempo-30-Zonen diverse Vorarbeiten zu leisten sind (z.B. Planung, Mitwirkung, Ausschreibung, Genehmigung durch KaPo). Aus diesem Grund nimmt die Umsetzung meist mehr Zeit in Anspruch als erwartet.
			– Die Nichterwähnung bzw. auf die lange Bank geschobene Realisierung von Tempo 30 steht in starkem Kontrast zu den Interessen, die in den Mitwirkungsveranstaltungen zum GVK von den Teilnehmenden vielfach geäussert wurden. Zwei Mitglieder des Quartiervereins haben an diesen Veranstaltungen teilgenommen und den Vorstand auf diese offensichtliche Diskrepanz aufmerksam gemacht. Es stellt sich dem Vorstand daher die Frage, inwiefern und in welchem Ausmass die «Anliegen der Bevölkerung und des		

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
					Begründung / Erläuterung
		Massnahmen MIV.01, MIV.02	<p>Gewerbes frühzeitig miteinbezogen» wurden: frühzeitig ja, vielleicht auch «miteinbezogen», aber offensichtlich nur mangelhaft berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Später wird unter Massnahmen und Umsetzung zwar immerhin von einer «etappierten Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren» gesprochen. Die Einführung von generell Tempo 30 in Wohnquartieren muss aber einheitlich und schnellstmöglich vorangetrieben werden, mit höchster Priorität, und nicht als nachgeschaltete etappierte Massnahme in vielen Jahren. Anzustreben ist eine Situation wie in Bubikon, wo jede von der Hauptstrasse abgehende Strasse in die Wohnquartiere mit Tempo 30 signalisiert ist, und dies innert kürzester Frist, idealerweise bis 2028, spätestens bis 2030. – Im Kapitel 6 zum Gesamtkonzept legt der Quartierverein den Schwerpunkt entsprechend der bisher gemachten Aussagen auf den dritten Punkt, «das verträgliche Abwickeln von Fahrten» – insbesondere durch Tempo 30 – sowohl was den Lärm als auch was Abgasimmissionen und die Verkehrssicherheit anbelangt. – Im gleichen Kapitel [6.4] steht zum Temporegime innerorts wieder die wenig ehrgeizige Zielsetzung einer «etappenweisen Signalisierung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet». Dies reicht dem Quartierverein nicht, insbesondere nicht der langgestreckte und teilweise unscharfe Planungshorizont dieser Etappierung. Die Karte auf Seite 33 zeigt hingegen eine vernünftige Abdeckung der flächendeckenden Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten, mindestens im Einzugsgebiet des QVW, in den Quartieren Wisental, Ghei und Blumenberg. – MIV.01 beinhaltet als 1. Etappe die Realisierung der Tempo 30 Zone Breiten und Brunegg innerhalb von 2 Jahren. In Anbetracht der Tatsache, dass die Zone Brunegg heute schon signalisiert ist und nur offiziell verfügt werden muss, und dass die Zone Breiten vor mehr als 2 Jahren in einer Abstimmung am 21. Juni 2023 angenommen wurde, ist das eine äusserst lasche Zielsetzung. Diese Ziele sollten im 2026 erreicht werden. – MIV.02 zur Verkehrsberuhigung der Quartiere folgt als 2. (etappierte) Etappe, mit einem Planungshorizont von 2028–2032 für A-Massnahmen, bzw. 2023–2036 für B-Massnahmen. Ebenso wird von Agglomerationsprogrammen AP5G und AP6G gesprochen, mit A- und B-Horizont. Was genau wie zusammengehört, bleibt für den Laien unklar, ebenso, was A und was B zugeordnet wird (es werden nur zwei, drei Beispiele genannt). So oder so ist dieser Planungshorizont in den Augen des Quartiervereins Wisental klar ungenügend. Der Planungshorizont für flächendeckendes Tempo 30 in Wohnquartieren darf 2028, allerspätestens 2030 nicht überschreiten. 	GVK wird angepasst	Die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren wird als Konzeptelement in der Zusammenfassung ergänzt.
21b	Antrag Änderung	Parkierung, Gesamtkonzept (Kap. 6), Massnahmen PL.05-07	<ul style="list-style-type: none"> – Des Weiteren ist der QVW der Meinung, dass eine «angemessene Regulierung des Parkierungsangebots» oder «Verkehrslenkung durch Regelung der Parkierung» nicht prioritär ist. Parkieren ist in den Augen des Quartiervereins kein aktuelles Problem in Hombrechtikon und die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Parkplatzbewirtschaftung daher nicht vordringlich. Dies vor allem auch nicht, weil eine ähnlich gelagerte Vorlage 2019 vom Souverän klar verworfen wurde. Massnahmen gegen wildes Parkieren in Naherholungsgebieten begrüsst der Quartierverein jedoch. – Immer noch im gleichen Kapitel [Kapitel 6.4] stehen wieder Grundsätze und Zielsetzungen zur Parkplatzerstellung und Parkplatzbewirtschaftung, welche der Quartierverein Wisental mindestens im Einzugsgebiet der Quartiere Wisental, Ghei und Blumenberg mit Nachdruck nicht unterstützt. Es gibt absolut keine Parkplatzproblematik im Quartier, weder Parkdruck noch Parkmangel, und jegliche Art der Bewirtschaftung würde nur neue Probleme schaffen und keine lösen. Ganz explizit wird sich der Quartierverein gegen ein Regime mit markierten Parkfeldern wehren, deren Benutzung für Gäste mit administrativem Aufwand (Parkkarte) oder Kosten verbunden wären. Dies ist weder im Interesse der Anwohnenden noch im Interesse der Gäste. – Die Massnahmen PL.05, PL.06 und PL.07 erachtet der Quartierverein als weder dringlich noch notwendig. Ausser in saisonal und in der Ausdehnung beschränkten Ausnahmefällen hat Hombrechtikon kein Parkplatzproblem. Für diese saisonalen Probleme in Naherholungsgebieten sollte Abhilfe geschaffen werden. Dafür braucht es die genannten, sehr allgemeinen und weitgreifenden Massnahmen aber nicht. Weiter widersprechen insbesondere die letzten zwei, PL.06 und PL.07 (Schaffen einer Rechtsgrundlage für die Parkplatzbewirtschaftung und Erarbeitung einer Parkplatzverordnung) dem demokratischen Entscheid der Gemeindeversammlung vom 11.12.2019. Der Quartierverein vermutet hier ideologische Motivation mehr also lokal angepasste Bedürfnisabklärung und Analyse. 	GVK wird nicht angepasst	Die Einschätzung, dass in den Quartieren kein grosser Handlungsbedarf zur Regulierung der Parkierung besteht, wird geteilt. Grundsätzlich ist die Parkierungsregulierung dennoch ein Thema. Dieses wird allerdings nicht als höchste Priorität eingeschätzt. Entsprechend ist es im GVK auch gewichtet.
21c	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4), Handlungsbedarf (Kap. 5)	<ul style="list-style-type: none"> – Bei den Zielen in Kapitel 4 kann sich der Quartierverein mit einigen der Beispielsätze identifizieren, insbesondere natürlich mit «Dank Tempo 30 haben die Lärmemissionen im Quartier abgenommen.». Andere Sätze, etwa «Zur Post gehe ich zu Fuss.», sind aber eher absurd. Einerseits ist die Strecke zur Post zum Teil recht weit, andererseits werden auf der Post auch mal schwere Pakete aufgegeben. «Zur Post zu Fuss zu gehen» ist daher sicher nicht allgemein zumutbar, vor allem nicht für ältere Personen. – Das genannte Thema wird im Kapitel 5 «Handlungsbedarf» vertieft: Gemäss dem veröffentlichten Text sind Strecken <5km zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen (zu Fuss ist das rund eine Stunde), mittlere Wege von 5 – 20km mit dem Velo, E-Bike, oder OeV, lange Wege (>20km) mit dem OeV. Teilweise sind diese Ansichten weltfremd. Obwohl zumeist unter 5 Kilometern Distanz können Wocheneinkäufe für Familien oder generell Einkäufe für ältere Personen weder zu Fuss noch mit dem Fahrrad erledigt werden. Generell wird der MIV verunglimpft, was in einer Zeit steigender E-Mobilität zunehmend unangebracht ist. Gerade mit eigener Fotovoltaik geladene E-Autos dürfen als Fortbewegungsmittel nicht schlechtgeredet werden, insbesondere nicht in einer geografisch ausgedehnten Gemeinde mit Gefälle und Höhenunterschieden, in welcher die Parkplatzsituation unkritisch ist. Es ist wichtig, die Verkehrsströme zu lenken und damit eine Behinderung des OeV durch den MIV zu minimieren, aber den MIV generell zu behindern und forciert zu reduzieren, ist in der Gemeinde Hombrechtikon weder notwendig noch dringend, und daher nicht angezeigt. Der Quartierverein verortet hier eine ideologische Motivation. 	Wird zu Kenntnis genommen	Die Formulierung der Beispielsätze (Kap. 4) und der Abschnitt in Kapitel 5 werden aktualisiert, um auch den weniger zentral gelegenen Ortsteile und Weiler von Hombrechtikon gerecht zu werden.
21d	Hinweis weiteres Vorgehen	Handlungsbedarf (Kap. 5)	<ul style="list-style-type: none"> – Ebenfalls im Kapitel 5 wird die Bushaltestelle Wisental als «mangelhaft ausgestaltet» und «nicht hindernisfrei» namentlich erwähnt. Der Quartierverein anerkennt, dass die Haltestelle nicht behindertengerecht ist. Obwohl dies nichts besser macht, ist die Haltestelle Wisental damit aber bei weitem nicht allein. In der Ausgestaltung ist die Haltestelle Richtung Dorfzentrum hingegen gegenüber anderen Haltestellen sogar vorbildlich: Sie wurde mit einer Sitzbank für Wartende ausgestattet, gestiftet vom Quartierverein. 	GVK wird nicht angepasst	Die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs beruht auf dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Die Gemeinden und Kantone sind gemäss BehiG verpflichtet, Bushaltestellen bis Ende 2023 so anzupassen, dass sie für Menschen mit Behinderung selbstständig und spontan nutzbar sind. Die Bank an der Haltestelle ist für wartende Fahrgäste ein sehr gutes Angebot. Bezüglich der «mangelhaften Ausgestaltung» ist bei der Haltestelle Wisental das Fehlen eines Witterungsschutzes gemeint. Bei einer Sanierung der Bushaltestelle wäre hier die Ergänzung eines Bushäuschens / Dachs als Witterungsschutz zu prüfen.
21e	Antrag Änderung	Konzept ÖV (Kap. 6.3)	<ul style="list-style-type: none"> – Im Kapitel 6.3 sieht der Quartierverein eine Chance zur Verbesserung des S-Bahnangebots nicht nur via die S-Bahn-Haltestellen in Feldbach und Bubikon, sondern insbesondere auch durch die S-Bahn-Haltestelle Stäfa. Diese könnte durch eine Verlängerung des Bus 880 erschlossen werden. 	Wird zu Kenntnis genommen	Siehe Rückmeldung 15a
21f	Antrag Änderung	Temporegime und Ortseingänge	<ul style="list-style-type: none"> – Im Kapitel 6.4 wird der Ortsein- bzw. -ausgang an der Lächlerstrasse namentlich als positives Beispiel mit einer sogenannten «Torsituation» erwähnt. Diese Torsituation hilft in der Tat, das Tempo eingangs Dorf zu drosseln. Allerdings wird nur die Einfahrtsrichtung gedrosselt. Dorfauswärts verläuft die Strasse in einer gerade Linie. Zudem wird Tempo 50 ortsauswärts viel zu früh aufgehoben: In 	Wird zu Kenntnis genommen	Die Lächlerstrasse ist Eigentum des Kantons Zürich. Die Einhaltung des gültigen Temporegimes kann durch Kontrollen überprüft werden Der Hinweis wird aufgenommen und an den Kanton weitergeleitet.

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
				Begründung / Erläuterung	
		Gesamtkonzept (Kap. 6), Massnahme MIV.04	<p>der Summe beschleunigen die Verkehrsteilnehmenden daher am Dorfausgang viel zu früh, noch vor dem Fussgängerübergang. Dadurch entstehen einerseits auf dem frequentierten Übergang gefährliche Situationen, und andererseits verursacht das dorfnah Beschleunigen unnötige Lärmemissionen, welche immer wieder zu Klagen der Anwohnenden Anlass geben. Der Quartierverein schlägt vor, die Aufhebung von Tempo 50 mindestens bis zum Bauprojekt bei Vorder Ghei (früherer Schweinestall), besser bis zum Haus Lächerstrasse 96 zu verschieben. Allenfalls kann im Sinn einer Harmonisierung der Geschwindigkeit auch die gesamte Strasse bis zum Frohbergkreisel auf Tempo 60 beschränkt werden, gleich wie die anderen an den Kreisverkehr anschliessenden Strassen (Tempo 50 oder 60).</p> <p>– Bei MIV.04 schlägt der Quartierverein eine Analyse und Überarbeitung des Tempo-Regimes beim Dorfeingang Lächlerstrasse vor: Als Mindestmassnahme muss der Wechsel von Tempo 50 auf Tempo 80 weiter dorfauswärts verschoben werden (mindestens bis Vorder Ghei, besser bis Lächlerstrasse 96). Allenfalls kann die Strasse zum Frohberg im Sinne der Geschwindigkeitsharmonisierung von Tempo 80 auf 60 reduziert werden.</p>		
21g	Antrag Änderung	Handlungsbedarf (Kap. 5) Konzept MIV (Kap. 6.4)	<p>– Ein Thema fehlt im Bericht GVK vollumfänglich: Seit Jahren wehren sich die Bewohner des Quartiers Ghei und im Anschluss auch Wisental gegen Durchgangs- und Umfahungsverkehr durch die Gheistrasse. Diese Strasse, obwohl sehr eng und ohne jeglichen Charakter einer Durchfahrtsstrasse, ist uneingeschränkt befahrbar und wird auf Navigationssystemen auch als Durchgangsrouten angezeigt (z.B. Google Maps). Abgesehen davon, dass dies schon nur aufgrund des Charakters der Strasse unangebracht ist (eng und grösstenteils nur einspurig befahrbar), führt der zusätzliche Verkehr zu Lärm- und Abgasemissionen in einem Wohnquartier, ebenso wie zu schwierigem Kreuzen auf der teilweise einspurigen Strasse, zum Teil mit viel zu grossen Lastwagen. Noch unverständlich wird dies alles in Anbetracht der Tatsache, dass die Strasse einen Schiessstand kreuzt und bei aktivem Schiessbetrieb gesperrt ist.</p> <p>– Der Quartierverein fordert daher ein Fahrverbot für die Gheistrasse, signalisiert an den relevanten Eintrittspunkten (an der Oetwilerstrasse, der Lächlerstrasse beim Dorfeingang und Richtung Stäfa an der Aberenstrasse, ebenso wie am Ende der Wisentalstrasse) mit zusätzlicher Signalisation als «Zubringerdienst gestattet» oder «Anwohner gestattet», und damit die Entfernung der Strasse als Durchfahrtsroute.</p>		Das Anliegen des Begehrens wird grundsätzlich gestützt. Ein Hinweis wird in der Analyse ergänzt. Die Gemeinde geht das Thema losgelöst vom GVK an und eruiert gemeinsam mit der KaPo mögliche Massnahmen.
21h	Weiteres Vorgehen	Massnahmen (Kap. 7)	<p>– Bei der zeitlichen Planung der Massnahmenpakete, insbesondere zur Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 in Wohnquartieren, sieht der Quartierverein dringenden Verbesserungsbedarf. Auch wenn von beschränkten Ressourcen und planerischen Abhängigkeiten gesprochen wird, erschliesst sich ein Planungshorizont bis 2035 oder sogar 2040 nicht. Insbesondere die Signalisation von Tempo 30 in Wohnquartieren muss schneller realisiert werden, sogar viel schneller. Sogar «Sofortmassnahmen» sollen erst in 2-3 Jahren, bis 2028, umgesetzt werden. Die Bedeutung des Wortes «sofort» wird hier ungebührlich gedehnt.</p>		Siehe Rückmeldung 21a
21i	Antrag Änderung		<p>– In der Summe sind in den Augen des Quartiervereins QVW die Prioritäten falsch gesetzt, wenn Tempo 30 in Wohnquartieren in der Einleitung fehlt, im Planungshorizont weit nach hinten geschoben wird und dafür die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Parkplatzbewirtschaftung trotz gegenteiligen Entscheids des Souveräns ins Auge gefasst wird. Dies gilt es zu korrigieren.</p>		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
22a	Anderes	Temporegime Konzept MIV (Kap. 6.4)	<p>– Betreffend Tempo 30 wird der Volkswillen und das Versprechen des Gemeinderates zudem einfach übergangen.</p> <p>– Gemäss Protokoll der Gemeindeversammlung vom 8. Juli 2020 beantwortet der GR die Frage «Sind derzeit weitere Tempo 30-Zonen geplant, die über die Zielsetzungen gemäss Legislaturziele 2018 bis 2021 hinausgehen und die damit ein Präjudiz schaffen?» von Tumasch Mischo wie folgt: Das angesprochene gemeinderätliche Ziel besagt, dass Tempo 30 bei den Schulanlagen eingeführt werden soll. Der Gemeinderat steht nach wie vor «hinter» dieser nur für die Schulanlagen geltende Zielsetzung und ist dabei, diese umzusetzen. Damit respektiert er weiterhin den aus dem Jahr 2013 gefassten Beschluss der Gemeindeversammlung.</p>		Im Rahmen des GVK wurde das Thema von Tempo 30 ganzheitlich für das gesamte Gemeindegebiet betrachtet. Vgl. Zusammenfassung
22b	Anderes	Temporegime Konzept MIV (Kap. 6.4)	<p>– Im <i>Livestream</i> (min. 6:20) zur Sanierung der Kantonsstrassen im Zentrum von Hombrechtikon gibt Thomas Etter Tempo 30 als Legislaturziel an, dass mit diesem Projekt erschlagen (realisiert) werden kann. Das ist eine klare Missachtung des Beschlusses der Gemeindeversammlung und der Aussage des Gemeindepräsidenten an der Gemeindeversammlung vom 8.6.2020!</p>		Siehe Rückmeldung 22a
22c	Anderes	Temporegime / Lärm Konzept MIV (Kap. 6.4)	<p>– Zudem wirkt es besonders widersprüchlich, dass Tempo 30 hauptsächlich mit den Lärmgrenzwerten begründet wird, während die kürzliche Sanierung der Grüningerstrasse mit Splitt die Lärmemissionen deutlich verstärkt.</p> <p>– Beim Punkt „Temporegime anpassen“ sollen statt pauschaler Tempo-30-Zonen gezielt lärmarme Beläge eingesetzt werden. Flüsterbeläge sind vorrangig als Lärmschutzmassnahme zu prüfen, bevor Temporeduktionen eingeführt werden.</p> <p>– Unter Punkt 6.4 / S. 29 sollten Massnahmen zur Temporeduktion primär durch lärmindernde Beläge und gezielte Vortrittsanpassungen ersetzt werden.</p> <p>– Wir stellen die Massnahmen MIV.01/MIV.02 (flächendeckend Tempo 30) kritisch in Frage. Eine bessere Alternative sind Belagssanierungen, lärmarter Asphalt und punktuelle Querungshilfen nur auf Schulwegen.</p> <p>– Ergänzung zur Lärmanalyse: „Moderne Strassenbeläge können die Lärmbelastung effizienter senken als Temporeduktionen.“</p>		Siehe Zusammenfassung, sowie Rückmeldungen 8c und 8e Die Beilage „Moderne Strassenbeläge können die Lärmbelastung effizienter senken als Temporeduktionen.“ wurde im Fragebogen leider nicht übermittelt.
22d	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4)	<p>– Verkehrspolitik darf nicht einseitig auf die Reduktion des motorisierten Verkehrs abzielen. In Hombrechtikon wird sich der Modal-Split auch mit zusätzlichen Velo- und Fusswegverbindungen nicht grundlegend verändern. Entscheidend ist daher ein möglichst reibungsloser Verkehrsfluss, da Staus und stockender Verkehr deutlich mehr Lärm und Emissionen verursachen als fließender.</p>		Siehe Rückmeldung 8a
22e	Antrag Änderung	Konzept MIV (Kap. 6.4)	<p>– Keine Reduktion der Kapazität durch bauliche Engstellen oder unnötige Verkehrsberuhigungen.</p>		Siehe Rückmeldung 8g und 8i
22f	Antrag Änderung	Situationsanalyse (Kap. 3)	<p>– Der hohe Anteil des MIV wird automatisch negativ gewertet. Wir sehen ihn jedoch auch als Zeichen für die gute Erreichbarkeit und Standortqualität Hombrechtikons, das in alle Richtungen verkehrsgünstig liegt.</p>		Siehe Rückmeldung 8c
22g	Antrag Änderung	Ziele (Kap. 4)	<p>– Das Ziel „umweltschonend“ ist differenziert zu betrachten: Technische Innovationen wie Elektromobilität und lärmarme Beläge sind gleichermaßen zu berücksichtigen wie Verkehrsverlagerungen.</p>		Siehe Rückmeldung 8d
22h	Antrag Änderung	Vorgehen (Kap. 2)	<p>– In den Workshops wurde der Fuss- und Veloverkehr stark betont, während die Sicht der Auto- und Motorradfahrenden zu wenig berücksichtigt wurde.</p> <p>– Ich regen an, Fokusgruppen mit Gewerbetreibenden und Pendlern einzubeziehen, um praxistaugliche Lösungen zu entwickeln.</p>		Siehe Rückmeldung 8b
22i	Antrag Änderung	Gesamtkonzept (Kap. 6)	<p>– Die 3V-Strategie legt den Schwerpunkt zu stark auf „Vermeiden“ und „Verlagern“. Ich schlage vor, sie um ein viertes V zu ergänzen: „Verkehrsfluss verbessern“. Keine künstliche Verlangsamung, sondern Stauvermeidung.</p>		Siehe Rückmeldung 8d
22j	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	<p>– Anstelle eines sofortigen Tempo-30-Regimes sollen Vortrittsanpassungen umgesetzt werden, da diese unmittelbar den Verkehrsfluss verbessern.</p>		Siehe Rückmeldung 8m

Nr	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener GVK-Teil	Mitwirkungsbegehren	Umgang	
					Begründung / Erläuterung
22k	Antrag Änderung	Konzept MIV (Kap. 6.4)	– Mischverkehr bei Tempo 50 in Kombination mit Flüsterbelägen ist praktikabel.		Siehe Rückmeldung 8h
22l	Antrag Änderung	Konzept MIV (Kap. 6.4)	– Auf aufwendige bauliche Abtrennungen sollte verzichtet werden, da diese neue Engpässe für den MIV erzeugen.		Siehe Rückmeldung 8h
22m	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– GV.01 (Umgestaltung Rütistrasse): Tempo 30 ist nicht zwingend – Flüsterbeläge und punktuelle Querungshilfen sind vorzuziehen.		Siehe Rückmeldung 8n
22n	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– MIV.02 (weitere Tempo-30-Zonen): Priorität auf punktuelle Belagsanpassungen statt flächendeckender Temporeduktionen.		Siehe Rückmeldung 8o
22o	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– GV.06 (Leitbild Rütistrasse): Priorität klar auf Durchfluss legen.		Siehe Rückmeldung 8n
22p	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Klare Hierarchien sind beizubehalten, Hauptachsen müssen leistungsfähig bleiben. – An Oetwilerstrasse und Etzelstrasse sollen die Vortrittsregelungen so angepasst werden, dass die Hauptachsen entlastet werden (Oetwilerstrasse → Rütistrasse, Rütistrasse → Etzelstrasse). – Hinweis: Die vorgeschlagenen Anpassungen der Vortrittsregelungen sollten verbindlich im Verkehrsplan verankert werden.		Siehe Rückmeldung 8j
22q	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– FVV.03, Etzelstrasse aus Sicherheitsgründen wieder mit Mittellinien versehen. – Vor allem in der unübersichtlichen Kurve vor der Einmündung in die Feldbachstrasse schneiden, mangels Mittellinie, ein Grossteil der Verkehrsteilnehmer die Kurve und geraten in den Gegenverkehr. Auch auf der Lächlerstrasse und ggf. an anderen Stellen sollte das Weglassen der Mittellinie überdacht und geändert werden.		Die Markierung einer Mittellinie auf der Etzelstrasse ist nicht zweckmässig. Dies würde den Überholabstand des (aufgrund des Gefälles sehr langsamen Veloverkehrs bergauf) reduzieren.
22r	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Bei Bushaltestellen im Zentrum (GV.01, GV.03) müssen Überholmöglichkeiten gewährleistet bleiben, damit Busse nicht den gesamten Verkehr blockieren (Das Vermeidet unnötigen Lärm durch das Anfahren einer Kolonne hinter dem Bus) – Bushaltestellen sollen mit Haltebuchten ausgestattet sein oder solche neu erhalten. – Die Entlastung der Busse darf nicht durch Blockaden des Individualverkehrs erfolgen.		Siehe Rückmeldung 15b
22s	Antrag Änderung	Massnahmen (Kap. 7)	– Kritik: Zahlreiche Querungshilfen führen zu zusätzlichen Stopps für den Verkehr. – Vorschlag: Querungshilfen nur dort zwingend umsetzen, wo Schulwege betroffen sind.		Siehe Rückmeldung 8g

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11