

## Langweidstrasse: Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch und weiteres Vorgehen

### *Ausgangslage*

Die Langweidstrasse, Grüt, ist aufgrund der Verkehrssituation seit Jahrzehnten eine Problemstrasse. Diese kommunale, schmale Quartierstrasse, die in der Verlängerung vom Grüt über den Nübruch in Wetzikon in Richtung Aathal führt, ist leider eine beliebte Route für den Umweg- respektive den Schleichverkehr, wenn in Wetzikon auf der heutigen Nationalstrasse der Verkehr stockt – was sehr häufig der Fall ist. Ein Grossteil des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von über 2'000 Fahrzeugen ist daher Umweg- respektive Durchgangsverkehr. Der Ausbaustandard der Strasse passt nicht zu diesem Verkehrsaufkommen, schon gar nicht für grosse Fahrzeuge wie Lastwagen und dergleichen. Zudem beeinträchtigt das grosse Verkehrsaufkommen die Wohnqualität an dieser Quartierstrasse.

In der Vergangenheit wurden viele Massnahmen wie Tempo 30, Verengungen, Markierungen, Pfosten, Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessungen etc. ergriffen, um dem Problem des zu hohen Verkehrsaufkommens und der Sicherheit zu begegnen. Das eigentliche Problem des grossen Durchgangsverkehrs (Schleichverkehr) konnte dadurch aber nicht gelöst werden. Ein im Jahr 2018 lanciertes Erneuerungsprojekt mit entsprechendem Landerwerb ist aus verschiedenen Gründen gescheitert.

Ein Versuch mit einem Lastwagenfahrverbot im Jahr 2021 zeigte auf, dass damit die bisher durchfahrenden Lastwagen pro Tag problemlos verlagert werden können und dass mit einem Verbot zumindest in Bezug auf die Sicherheit ohne grössere negative Auswirkungen auf anderen kommunalen Strassen etwas erreicht werden kann. Allerdings müsste für ein dauerhaftes Lastwagenfahrverbot auch die Stadt Wetzikon zustimmen. 2022 wurde ein weiterer Versuch vorgenommen, bei dem die Auswirkungen einer Vollsperrung auf andere Strassen untersucht wurden. Auch für eine dauerhafte Sperrung der Strasse für den überkommunalen Umweg- und Schleichverkehr müsste eine Zustimmung der Stadt Wetzikon sowie vieler weiterer Stellen und Beteiligten vorliegen.

### *Versuchsbetrieb*

Basierend auf dieser sehr schwierigen Ausgangslage hat der Gemeinderat beschlossen, ein Projekt einer Begegnungszone mit einer intensiv verbauten Langweidstrasse zur «Verbrämung» des überkommunalen Durchgangsverkehrs zu lancieren. Dazu hat ein renommiertes Gestaltungs- und Verkehrsplanungsbüro mögliche Projektlösungen von eher leichter Gestaltung bis hin zu einer intensiven Umgestaltung in Richtung einer Begegnungszone (Wohnstrasse) ausgearbeitet. Um die Wirksamkeit eines solchen Ansatzes zu untersuchen, hat der Gemeinderat im August 2024 einen Versuchsbetrieb lanciert, im Wissen, dass mit einem solchen eine ausgestaltete Begegnungszone nicht gut simuliert werden kann und entsprechende Resultate nicht ein zu eins übertragbar sind.

Im Rahmen dieses Versuchsbetriebs wurde die Langweidstrasse mit temporären Gestaltungs- und Möblierungselementen zur Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes ausgestattet. Die Verkehrsteilnehmerinnen und

Verkehrsteilnehmer, welche nicht zum Ziel- und Quellverkehr gehören, sollen sich dadurch möglichst fehl am Platz fühlen, wenn sie durch die Strasse fahren – und deshalb bei der nächsten Fahrt eine andere Route wählen.

Der Versuch dauerte zwischen dem 16. September und 13. November 2024 und wurde durch das beauftragte Planungsbüro aktiv begleitet. Dazu gehörten auch das Monitoring, welches Beobachtungen vor Ort, Aufnahmen mit Kameras und Verkehrsmessungen vor Ort, wie auch auf den betroffenen, alternativen Verkehrsachsen Heusberg-, Hard- und Lindenhofstrasse umfasste.

Der Ansatz der Versuchsanordnung war, mit einer laufenden Anpassung während des Versuchsbetriebs aufgrund der Beobachtungen und Erkenntnisse, die Durchfahrt für den Umweg- und Schleichverkehr zunehmend unattraktiver zu machen. Zudem war ein weiteres Hauptanliegen, mit der Versuchsanordnung zu bewirken, dass die Langweidstrasse als übergeordnete Hauptverbindungsroute Ost-West respektive West-Ost aus den Strassennavigationssystemen eliminiert werden kann.

Eingesetzt wurden verschiedenste (auch unkonventionelle) Gestaltungselemente. Beispiele waren: Markierungen mit farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO), horizontale und vertikale Versätze, Poller, Blumenkisten, Betonlegesteine, Infoplakate, Signalisierungen, Banner etc.

Mit dem Versuchsbetrieb konnten primär die Durchfahrtswiderstände simuliert werden, jedoch war es nicht möglich, den Eindruck und das Flair einer wirklichen Begegnungszone zu veranschaulichen. Auf der Hardstrasse wurde begleitend im Ausserortsbereich Tempo 60 als zusätzliche Massnahme signalisiert.

Mit der Interessensgemeinschaft (IG) Langweidstrasse fanden mehrere Sitzungen statt. Sie konnte sich dadurch direkt vor und während des Versuchsbetriebs einbringen. Zudem wurden im Vorfeld und im Laufe des Versuchs Gespräche mit Landwirten, Anstössern, Feuerwehr, Stadtpolizei etc. geführt. Insgesamt gingen aus der Bevölkerung viele Rückmeldungen zum Verkehrsversuch ein.

### *Erkenntnisse aus dem Versuchsbetrieb*

Der Verkehrsversuch auf der Langweidstrasse hat wichtige Erkenntnisse geliefert. Die Wirkung der Versuchsanordnung im Hinblick auf eine mögliche Begegnungszone war mit einer Verkehrs-Reduktion von fast 50 Prozent, sprich einer faktischen Verkehrshalbierung, wider Erwarten überraschend sehr hoch. Mit der intensiven Möblierung der Strasse – trotz sehr provisorischem Charakter – konnte somit ein sehr gutes, verkehrsreduzierendes Ergebnis erzielt werden. Trotz dieser massiven Verkehrsminderung auf der Langweidstrasse wurde auf der Hardstrasse erstaunlicherweise praktische keine Verkehrszunahme gemessen. Auf der Heusbergstrasse wurde ein Mehrverkehr von ca. 10 Prozent festgestellt, dem bei einer entsprechend definitiven Lösung auf der Langweidstrasse mit flankierenden Massnahmen begegnet werden müsste.

Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgängerinnen und Velofahrer, wurde trotz markant geringerer Verkehrsmengen in der Langweidstrasse aber eher verschlechtert. Zudem stellte man fest, dass der durchfahrende Verkehr leider verbotenerweise private Vorplätze zum Kreuzen und Durchfahren benutzte. Einzelne laufende Anpassungen, wie das Versetzen von Hindernissen, führten lokal zu Entlastungen, doch insgesamt blieb die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger schwierig und konfliktbeladen.

Diese in der Versuchsphase negativen Begleitumstände waren aber auch der provisorischen Versuchsanordnung geschuldet und hätten mit der Einrichtung einer definitiven Begegnungszone entsprechend gelöst werden müssen.

Auch wurde innerhalb der Begegnungszone das Geschwindigkeitsziel Tempo 20 leicht verfehlt. Zwar zeigte sich zu Beginn des Versuchs ein deutlicher Rückgang der Geschwindigkeiten, doch im weiteren Verlauf mit der Angewöhnung an die Versuchsanordnung stiegen diese wieder leicht an.

Während des Versuchsbetriebs kam es sehr häufig, teilweise täglich, zu vorsätzlichem Vandalismus, indem u. a. Möblierung mutwillig verschoben und beschädigt wurde oder der Verkehr auf der Strasse zu Hauptverkehrszeiten bewusst blockiert wurde. Der Unterhaltsdienst der Gemeinde musste praktisch jeden Morgen einen Kontrollgang vornehmen, um so verschobene oder zerstörte Elemente neu herzustellen und zu richten. Einzelne Automobilisten hatten die ganze Strecke extra hupend oder mit laut aufheulendem Motor abgefahren, andere Verkehrsteilnehmerinnen beschimpften oder bedrohten Anwohner und Anwohnerinnen. Solche unschönen Reaktionen, ein solcher Egoismus und eine solche Verständnislosigkeit einzelner Menschen hat der Gemeinderat Gossau in keiner Weise erwartet. Der Gemeinderat bedauert sehr, dass es während des Versuchsbetriebs zu solch unschönen Nebenwirkungen gekommen ist. Rücksichtnahme und Verständnis war leider kaum vorhanden.

#### *Weiteres Vorgehen*

Der Gemeinderat hat nun nach Ablauf der Versuchsanordnung entschieden, trotz der positiven Ergebnisse bezüglich der Wirkung mit der deutlichen Verkehrsabnahme v. a. aufgrund der vorstehend beschriebenen sehr unschönen Reaktionen, der fehlenden Rücksichtnahme und dem fehlenden Verständnis der Strassenbenutzer die Stossrichtung einer Begegnungszone nicht weiterzuverfolgen.

Seit einiger Zeit prüft die Gemeinde zusammen mit dem Kanton aber auch Lösungsansätze auf übergeordneter Stufe, die grossräumig darauf hinwirken sollen, dass der Verkehr nicht über das kommunale Verkehrsnetz und damit z. B. über die Langweidstrasse läuft, sondern auf den Hauptachsen bleibt. Aktuell sind die kommunalen Strassen aufgrund der kürzesten Reisezeiten zu attraktiv für den Durchgangsverkehr.

Eine neue Studie, die unter Federführung des Kantons ausgearbeitet worden ist, zeigt auf, dass mit signalisationstechnischen Massnahmen auf dem kommunalen Strassennetz eine erhebliche und willkommene Verlagerung des quartierfremden Verkehrs auf die besser ausgebauten Kantonsstrassen erzielt werden kann. Die wirkungsvollsten Massnahmen sind eine Reduktion der signalisierten maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h sowie Lastwagenfahrverbote auf untergeordneten Strassen (mit Zubringerdienst gestattet) im Innerorts- und Ausserortsbereich. Modellberechnungen belegen, dass damit alle kommunalen Verbindungsstrassen und auch die Langweidstrasse entlastet werden könnten. Damit dies umgesetzt werden kann, braucht es jedoch zunächst verkehrstechnische Gutachten für die verschiedenen Ausserortsstrassen, um bei der Kantonspolizei die neue Signalisierung beantragen zu können und hoffentlich bewilligt zu bekommen. Es drängt sich also ein Zusammenspiel im ganzen Strassennetz auf, um das Problem des Durchfahrtsverkehrs für die ganze Gemeinde zu bekämpfen; Einzelmassnahmen nur für die Langweidstrasse sind in diesem Kontext nicht zielführend.

Dieser Ansatz wird nun seitens des Gemeinderats prioritär weiterverfolgt. Der Gemeinderat hat darum an der Sitzung vom 26. Februar 2025 einen Kredit von CHF 70'000.- für diese Gutachten bewilligt. Der Auftrag an das

3.3.2025



GEMEINDE **G O S S A U**

Planungsbüro ist umgehend erfolgt. Die Ausarbeitung der Gutachten inkl. Erhebung der Verkehrszahlen braucht jedoch Zeit, da u. a. ergänzende Verkehrszählungen etc. nötig sind. Nach den Sommerferien 2025 sollten die Gutachten dem Gemeinderat vorliegen, so dass anschliessend den zuständigen Stellen der Kantonspolizei die Genehmigung beantragt werden kann. Zudem ist auch teilweise eine Abstimmung mit umliegenden Gemeinden, insbesondere mit der Stadt Wetzikon, erforderlich. Ergänzend dazu werden für die Langweidstrasse noch lokale Alternativen wie z. B. dynamische, richtungsorientierte Sperrungen in den Spitzenstunden geprüft.