

Schutzmassnahmen sind kein Allheilmittel gegen Verkehrslärm

Bei bestimmten Wetterlagen können Lärmbelastungen über den Modellwerten liegen

Anlässlich der Zwischenbilanz des Zürcher Tiefbauamtes zu den Lärmmessungen entlang der A4 äusserten etliche Betroffene ihren Unmut. Projektleiter Walter Egli gab sich einvernehmlich, machte aber vorerst noch keine verbindlichen Zusagen.

VON MARTIN PLATTER

Das Wetter, angrenzender Wald und tiefe Temperaturen beeinflussen den Lärmpegel einer Autostrasse ebenso, wie die Fahrweise der Fahrzeuglenker, deren Vehikel und der Strassenbelag. Als Neubau jüngster Generation wurde die A4 nach besonders aufwendigen Kriterien auch bezüglich Schallschutz konstruiert, was sich in den horrenden Baukosten niederschlug. Dennoch hatte Schallschutz-Projektleiter Walter Egli keinen leichten Stand, als das Wort nach seinen Erklärungen am Mittwochabend im halbvoll besetzten Kasino-Saal freigegeben wurde. Der Ton blieb zwar bei allen moderat und sachlich. Inhaltlich war jedoch bei vielen Votanten eine tiefe Unzufriedenheit herauszuhören.

Mehrfach wurden Zweifel geäussert, ob im Raum Affoltern wirklich

die bestmöglichen Schallschutzmassnahmen getroffen wurden. Egli erklärte die besonderen Umstände, weshalb sich Schallschutzwände entlang der A4 zwischen Zwillikon und Affoltern eher kontraproduktiv ausgewirkt hätten. Auf diesem Streckenabschnitt der Nationalstrasse durchs Säuliamt reflektiert nämlich Wald den Schall – allerdings überall unter den Grenzwerten. Im Limmattal habe man bereits mit anderen unzufriedenen Autobahnwohnern derartige Szenarios durchexerziert. Man habe alte Schallschutzwände entfernt, den angrenzenden Wald gerodet und einen neuen, halbrunden Schallschutz installiert. Doch die Leute seien nicht befriedigt mit dem Resultat. Man sei deshalb vorsichtig mit derartigen Aktionen geworden, führte Akustiker Egli aus. «Im Gebiet Affoltern-Zwillikon müsste man die gesamte Autobahn überdecken, will man den Geräuschpegel hörbar senken.» Er sagte offen, wenn er die Chance einer Lärmeruhigung aufgrund der topographischen Lage als gering einschätzte, bot den Unzufriedenen aber dennoch ein persönliches Gespräch an, bei dem die Situation erörtert werden könne, nötigenfalls auch vor Ort. Und er erklärte, weshalb man sich beim Bau nicht für einen Flüsterbelag entschieden hat, sondern

für einen lärmarmeren. Dieser sei haltbarer, wenn auch nicht ganz so leise.

Kritik an Lärmschutzwänden

Dass Lärmschutzwände nicht in jedem Fall der Weisheit letzter Schluss sind, monierte eine Knonauerin. Sie bewohne mit ihrem Mann ein Haus im Schloss, beide fühlen sich sehr stark von der Autobahn gestört. In den durchsichtigen Stellen der Schallschutzwand reflektierten sich

nachts die Scheinwerfer und auch die Geräuschkulisse sei unerträglich. Eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte sei jedoch nicht registriert worden, beschwichtigte Egli. Er riet in diesem Bereich auch von der als Lösungsansatz vorgeschlagenen Temporeduktion auf 100 km/h ab. Bezüglich Lärm



Auf offener Strecke zwischen Affoltern und Mettmenstetten macht sich die A4 für die Anwohner störend bemerkbar. (Bild Martin Platter)

bringe das so gut wie nichts, denn die lauten Lastwagen verkehrten weiterhin mit ihrer Maximalgeschwindigkeit.

Beim Lochhof in Zwillikon habe man jedoch vor allem nachts höhere Lärmgrenzwerte gemessen. Zusam-

men mit dem Grundbesitzer soll nach einer Lösung gesucht werden. Zuerst wolle man im neuen Jahr aber die Messungen abschliessen und auf das Verkehrsaufkommen hochrechnen, schloss Egli ohne weitere Nebengeräusche den Abend.