

Lärm prägt

Autor(en): **Beckel, Inge**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **82 (2007)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-107550>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

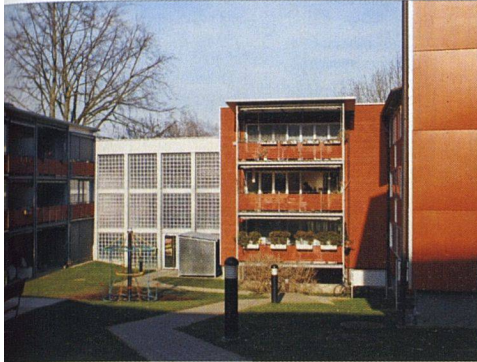
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie etwas Unsichtbares das Bauen mitbestimmt

Lärm prägt

Lärm ist eine akustische Sinneswahrnehmung – keine visuelle. Die Baubranche stützt sich grundsätzlich auf letztere, und Lärm ist damit kaum ein Thema. Dennoch prägt Lärm das Bauen mit – ganz besonders bei genossenschaftlichen Siedlungen.





Lärmschutz bestimmt das Bild: Im Zuge einer umfassenden Erneuerung versah die Baugenossenschaft Waidmatt einfache 40er-Jahr-Mehrfamilienhäuser in Zürich Affoltern mit neuen Hüllen und Anbauten. Die Lücken gegen die verkehrsreiche Wehntalerstrasse schloss sie mit Lärmschutzwänden aus Glasbausteinen. Nun findet das Siedlungsleben im geschützten Innenhof statt (kleines Bild).

VON INGE BECKEL ■ Ein Ton oder Schall kann Wohlklang oder Lärm sein. Musik, ein angelegtes Gespräch gelten als willkommen, als anregend oder beruhigend. Lärm aber ist stets negativ besetzt. Vergleichen wir das Sinnesorgan Ohr mit dem Auge, so hat das Auge ein Augenlid, das es uns ermöglicht, den Blick von der Umgebung weg zu richten, uns stärker auf die anderen Sinne oder auf uns selbst zu konzentrieren. Unsere Ohren aber sind immer auf Empfang. Schliessen können wir sie nicht, wir hören grundsätzlich, was um uns herum passiert: das morgendliche Vogelgezwitscher, das Sirenengeheul des Polizeiautos, der Hip-Hop aus den Kopfhörern des Sitznachbarn, Kindergeplapper, die seichte Klanglandschaft aus den Lautsprechern eines Warenhauses.

LÄRM IST DAS GERÄUSCH DER ANDEREN. Lärm als negative, störende Sinneswahrnehmung nimmt im Alltag zu. Selbst Gehörlose spüren ihn zunehmend als Vibrationen im Körper, wenn beispielsweise an der Zürcher Rosengartenstrasse Lastwagen an ihnen vorbeidonnern. Im Jahre 1996 riefen lärmgeplagte Einwohner und Einwohnerinnen der Stadt New York erstmals den internationalen Tag gegen den Lärm aus: Jeweils am 28. April um 14.15 Uhr soll die Metropole für 60 Sekunden Ruhe

bewahren. Stille findet man heute in westlichen Städten wohl am ehesten in einem Kirchen- oder anderen Andachtsraum. Dort kann man sich hinsetzen und verweilen, ohne konsumieren zu müssen. Die Schweizerische Liga gegen den Lärm kämpft seit rund fünfzig Jahren auf politischer Ebene gegen die zunehmende «Verlärmung». Im Alltag unterstützt sie lärmgeplagte Privatpersonen, etwa in der Forderung nach Lärmschutzwänden.

Besonders an städtischen Lagen stellt der Verkehr eine der Hauptquellen von Lärmbelästigungen dar, was insbesondere für Genossenschaftssiedlungen relevant ist, liegen sie doch oft in den Vorstädten, die von Ausfallstrassen tangiert werden. Was geschieht also, wenn ein Wohnort übermässig durch Lärm belastet wird? Steht ein Bau nahe einer stark befahrenen Strasse, werden in einem ersten Schritt Schallschutzfenster eingebaut. Wird eine ganze Siedlung belastet, erstellt die Gemeinde oder der Kanton eine Lärmschutzwand. In der Stadt Zürich wurden bereits 2004 an 230 Strassenkilometern – von insgesamt 740 Kilometern – mit rund 120 000 Anwohnern und Anwohnerinnen die Immissionsgrenzwerte der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) überschritten; an 30 Kilometern mit noch immer 20 000 Personen sogar

die Alarmwerte der LSV. Die Kosten von dannzumal erstellten Schallschutzfenstern oder Lärmschutzwänden – die allerdings jene 230 Kilometer bei weitem nicht abdecken! – beliefen sich auf beachtliche 90 Millionen Franken.

BAULICHE STRATEGIEN GEGEN LÄRM. Lärmschutzwände schirmen die betroffenen Wohn- und Arbeitsgebiete von der Lärmquelle ab, ►

Publikation zum Thema

Zur hier beschriebenen Thematik hat das Bundesamts für Wohnungswesen (BWO) die Studie «Um-Raum-Potenziale erkennen und nutzen» erstellen lassen. Die Autoren Andreas Huber-Maurus und Paul Schweizer zeigen darin anhand verschiedener Beispiele auf, wie verkehrsbelastete Wohnsituationen verbessert werden können. Darunter finden sich auch verschiedene genossenschaftliche Siedlungen. Die 50-seitige, farbig bebilderte Studie kann unter www.bwo.admin.ch (Dokumentation – Forschungsberichte) kostenlos heruntergeladen werden.

Bei zwei Privatliegenschaften an der stark befahrenen Forchstrasse stellte der Bauherr auch ästhetische Anforderungen. Die Glas-Stahl-Konstruktion des Architekturbüros Elsohn.Frei verringert die Immissionen um 32 dB.



Foto: Elsohn.Frei



Lärmschutzwände sollen vor den schlimmsten Immissionen schützen – meist sind sie schlichtweg hässlich.

oder zumindest teilweise. Dies bedeutet für die Betroffenen zweifelsfrei eine Erleichterung für das Gehör. Leider sind aber viele dieser Schutzwände hässlich; was heisst, dass sie für die Augen eine (visuelle) Beeinträchtigung darstellen. Ein jüngeres gutes Beispiel, das vom Gegenteil zeugt, ist die Riedtli-Siedlung, wo derzeit mehrere zueinander versetzte Scheiben zum Schutz der dahinterliegenden Hofräume erstellt werden.

Denkt man diese Entwicklung unter städtebaulichen Gesichtspunkten radikal weiter, so werden die Strassenräume von dicht befahrenen Verkehrsachsen zunehmend zu «Hinterhöfen», zu räumlich unattraktiven reinen Durchgangs-Orten; und zwar insofern, als «ennet», hinter der Wand gewohnt, gelebt, gespielt und gearbeitet wird. Hauptstrassen verlieren dadurch ihren öffentlich-repräsentativen Charakter. Denn der (Blick-)Kontakt zw-

ischen dem Siedlungs- oder Gewerbegebiet und dem erschliessenden Verkehrsraum wird abgeschnitten.

Eine andere Möglichkeit, auf Verkehrslärm zu reagieren, sind bauliche «Puffer». Das Wohn- und Geschäftshaus Manessehof (Familienheim-Genossenschaft Zürich) vom Architekturbüro Arcoop beispielsweise prägt eine mehrheitlich geschlossene Strassenfassade. Hinter der äusseren Mauer liegen die Laubengänge mit den Wohnungseröffnungen. Diese halböffentliche Zone schützt den Privatbereich zusätzlich vor der lärmigen Strasse. Der 1984 entstandene Bau gilt als frühes urbanes Beispiel gegen Verkehrslärm. Die Idee des geschützten Hofraums ist nach wie vor aktuell. Verschiedene geplante Genossenschaftssiedlungen in der Stadt Zürich nehmen sie auf. Zu nennen wären die Siedlungen Grünwald der Genossenschaften GBMZ und

Sonnengarten sowie der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (Urs Primas, Jens Studer und Franziska Schneider), das Projekt Ruggächer von GBMZ und Hagenbrünnli (Knapkiewicz und Fickert) oder die Ersatzneubauten der Baugenossenschaft Sonnengarten für die Siedlung Triemli (von Ballmoos Krucker Architekten).

Eine weitere städtebaulich mögliche Variante, auf Strassenlärm zu reagieren, zeigt die Siedlung Kraftwerk1 in Zürich West, die von Stücheli Architekten im Jahre 2001 erbaut wurde. Hier schirmt der Büroriegel – mit Läden und Restaurant im Erdgeschoss –, der parallel zur Hardturmstrasse steht, die dahinter liegenden Wohngebäude in einer ersten Instanz vom Verkehrslärm ab. Ein aktuelles Beispiel ist der geplante A-Park Albisrieden von Baumann Roserens Architekten (Baugenossenschaft Zurlinden). Ein parallel zur Strasse lie-

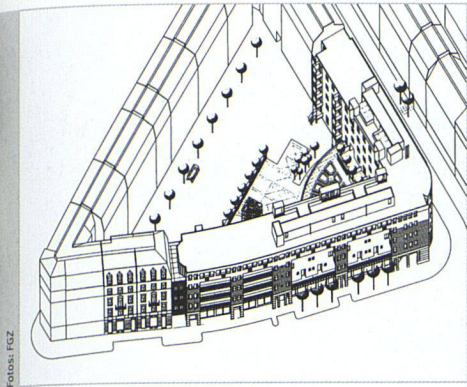
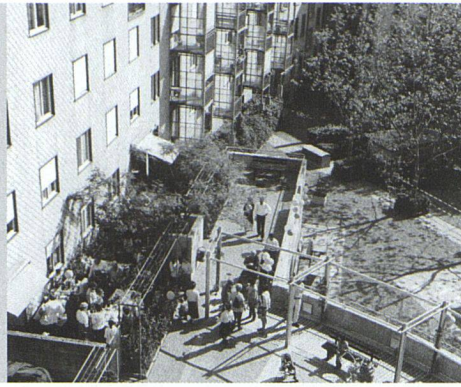


Foto: FGZ



Das 1984 erstellte Wohn- und Geschäftshaus Manessehof (FGZ) ist ein frühes Beispiel für eine bauliche Lösung eines Lärmschutzproblems. Es präsentiert sich mit einer mehrheitlich geschlossenen Strassenfassade, die Laubengänge mit den Wohnungseingängen befinden sich hinter der äusseren Mauer. Die Wohnräume orientieren sich gegen den geschützten Hof.

gender Flachbau mit Ladenlokalen und Arztpraxen schliesst in diesem Fall den öffentlichen Freiraum zur stark befahrenen Albisriederstrasse hin ab, während die beiden seitlichen Wohnriegel weit ins Grundstück zurückreichen. Auf eine ähnliche Lösung setzt die Baugenossenschaft Frohheim bei ihren Ersatzneubauten an der Wehntalerstrasse in Zürich Affoltern (EM2N und Müller Sigrist Architekten). Ein Sockelgebäude mit Büro- und

Ladenlokalen, auf dem Einzelhäuser stehen, wird die dahinterliegenden Punkthäuser vor Lärmimmissionen schützen. Bei den Neubauten der Baugenossenschaft Brunnenhof an derselben Strasse (Fischer + Visini Architekten) übernehmen dreistöckige, leicht gestaffelte Längsbauten diese Funktion. Generell kann man sagen, dass ein wesentlicher Grund für den Ersatz von Genossenschaftsbauten heute in der Lärmproblematik liegt, ist



Mehrere versetzt angeordnete Scheiben schützen die Hofräume der städtischen Siedlung Riedtli in Zürich vor dem Verkehrslärm der Winterthurerstrasse.

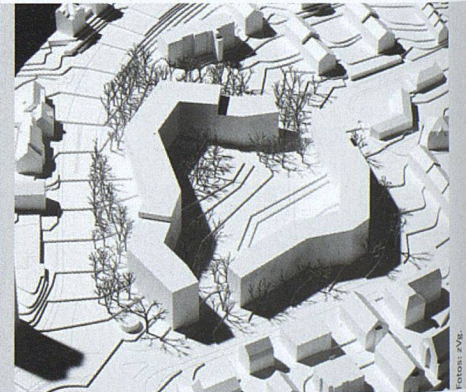
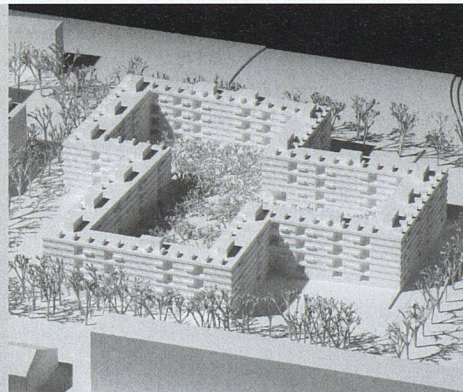
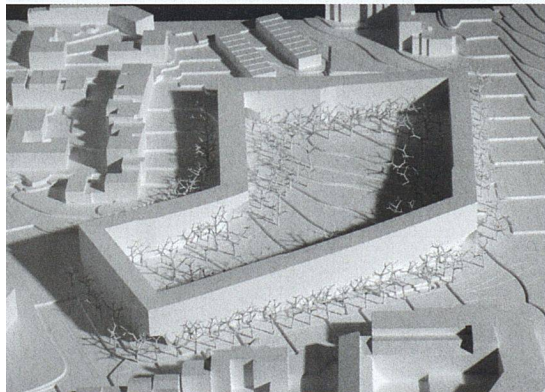
Die Baugenossenschaft Brunnenhof ersetzt ihre Stammsiedlung in Zürich Affoltern durch Neubauten. Zurzeit ist der Abbruch in vollem Gang. Neben den veralteten kleinen Wohnungen spielte dabei auch der Lärmschutz eine Rolle. Dreistöckige, leicht versetzt angeordnete Längsbauten werden die dahinter liegenden Häuser vor der Wehntalerstrasse (Plan Vordergrund) abschirmen.



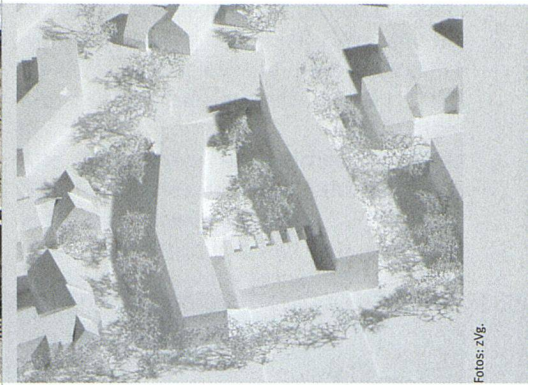
es doch äusserst aufwändig und damit kostspielig, Bauten aus den 1950er- bis 1970er-Jahren energetisch und schalltechnisch zu sanieren – Abriss und Neubau ist in diesen Fällen oft wirtschaftlicher.

DER MENSCH PASST SICH AN. Gleichzeitig lässt sich beobachten, dass mancherorts direkt neben einer Autobahn munter Doppel- und Reiheneinfamilienhäuser entstehen. Kostet ein Reiheneinfamilienhaus mit Garten eine halbe Million Schweizer Franken – Lärmschutzwand

inklusive –, ist ein solches Angebot für gewisse Familien eine attraktive Alternative zu einer kleineren Geschosswohnung und oft die einzige Chance, Wohneigentum zu erwerben. Zudem sind die entsprechenden Areale bereits erschlossen. Stösst im Gegensatz dazu die Bebauung und damit die Zersiedelung weiter in (noch) ruhige Regionen vor, bedingt dies wiederum den (Aus-)Bau des Strassennetzes sowie des öffentlichen Verkehrs. Jede Verbesserung der Infrastruktur zieht ihrerseits wieder Zuzüger an – und bedingt Lärm. Grund-



Der geschützte Hofraum ist nach wie vor aktuell. Das beweisen verschiedene in jüngster Zeit entschiedene Architekturwettbewerbe. Von links: Neubaubausiedlungen Grünwald (BG Sonnengarten, GBMZ, Stiftung Alterswohnungen) sowie Ruggächer (GBMZ und Hagenbrünneli) und Ersatzbauten Triemli (BG Sonnengarten).




Fotos: zvg

Beim geplanten A-Park in Zürich Albisrieden (BG Zurlinden) schliesst ein Flachbau mit Dienstleistungsbetrieben den Raum zur stark befahrenen Albisriederstrasse hin ab.

sätzlich aber ist klar: Der individuelle Strassenverkehr generiert ungleich mehr Lärm als der öffentliche Verkehr von Bahn und Tram. Das Phänomen jedoch, dass Verkehrslärm auf bauliche Entwicklungen einwirkt, ist nicht neu. Als beispielsweise die Hauptstrasse der Gemeinde Sils im Domleschg im Laufe des 20. Jahrhunderts zusehends zu einer nationalen Hauptverkehrsader ins Engadin wurde, drehten die die Strasse flankierenden Häuser nach und nach ihre Ausrichtung im Grundriss: Wohnräume wurden von der Strasse weg an die ruhigere Gebäuderückseite verlegt, während etwa Küchen oder Abstellräume an der Hausfront als Puffer gegen den Verkehrslärm eingerichtet wurden. Auch verschwanden die Mehrzahl der Läden und Restaurants aus den Erdgeschossen entlang dieser überregional bedeutenden Verkehrsachse. Heute, nach dem Bau eines Umfahrungstunnels, können sich diese Bauten langsam wieder dem öffentlichen Strassenraum zuwenden – was auch geschieht, werden die «Strassenanrainer» doch Zug um Zug saniert.

GIBT ES EINE «LÄRMFLUCHT»? Ein zentrales Thema in öffentlichen Lärmdiskussionen der vergangenen Jahre sind die wegen der Südflüge stark gestiegenen Immissionen des Flughafens Zürich. Sie werfen die Frage auf, ob Mehrlärm zu Veränderungen in der Besiedlung der fraglichen Gebiete führt. Fragt man nach den Bevölkerungszahlen von Gemeinden in der Region, werden ökonomische Gründe für Wegzüge genannt: Nach dem Zusammenbruch der Swissair etwa gingen Tausende von Stellen verloren, die betroffenen Personen mussten sich eine neue Arbeit suchen – oft andernorts. Doch insbesondere für Schwamendingen und Seebach lässt sich feststellen, dass ein Grund für den Wegzug von Besserverdienenden auch in der Lärmbelastung liegt. Erkundigt man sich andererseits in der Innerschweiz, etwa dem schwyzerischen Küssnacht, ist die Bevölkerung in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Auch hier zählt primär das Wirtschaftliche: Küssnacht und die umliegenden Gemeinden sind steuergünstig. Doch lassen sich auch Fälle

von Zuzüglern aus den lärmbelasteten Regionen um Zürich ausmachen. Derlei Veränderungen oder «Bevölkerungswanderungen» müssen langfristig beobachtet werden. Sie schleichen sich ein, in die eine oder andere Richtung. Ihr Ausmass und ihre Auswirkungen sind ungewiss. Heute entwickeln sich Siedlungslandschaften in der Regel entlang von und im Takt mit Verkehrsinfrastrukturbauten. Ob sich möglicherweise in fünfzig Jahren eine Gegenbewegung weg von den Hauptverkehrsachsen nachzeichnen lassen wird? Generell jedoch wird Lebensqualität, wozu die Aussicht auf Ruhe zählt, zunehmend zu einem Leitwert «profitabler» Räume, wie jährlich wiederkehrende internationale Städteratings belegen. Faktoren wie massiver oder dauerhafter Lärm, der sich auf das Wohlbefinden – und auf die Produktivität – breiter Bevölkerungsteile negativ auswirkt, dürfen vor diesem Hintergrund nicht länger verniedlicht, sondern müssen im Gegenteil ernst genommen und frühzeitig «mitgedacht» werden – auch im Planen und Bauen. 



Ein parallel zur Hardturmstrasse angeordneter Büroriegel mit Läden und Restaurant schirmt die Siedlung Kraftwerk1 vor Lärmimmissionen ab. Die gleiche Lösung findet sich bei der Baugenossenschaft Waidmatt in Zürich Affoltern.