

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 75 (2000)
Heft: 4: Küchendesign für Individualisten

Artikel: Ruhe ist ein knappes, teures Gut
Autor: Anderes, Dagmar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-106853>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Ruhe ist ein knappes, teures Gut

Lärmschutzwände bei der Baugenossenschaft «Hagenbrünneli»

Text: Dagmar Anderes
Fotos: Heinz Dolderer

Eine Lärmschutzwand sollte die Wohnqualität der Siedlung Hirschwiese verbessern. Mit ihrem Wunsch stiess die Baugenossenschaft Hagenbrünneli bei der Stadt Zürich auf offene Ohren. Aus finanziellen Gründen drohte das Projekt jedoch zurückgestellt zu werden. Da die Genossenschaft nicht zuwarten mochte, hat sie die Wand vorfinanziert.

Nichts. Kein Brummen, Dröhnen oder Hupen ist zu hören. Scheinbar lautlos rollen die Lastwagen und Autos über die sechsspurige Fahrbahn. «Seit wir Schallschutzfenster haben, ist es ruhig», sagt Eugen Schadegg, während er vom Schlafzimmer aus dem Verkehr zusieht. Das gilt, solange die Fenster geschlossen bleiben. Öffnet Eugen Schadegg einen Flügel, setzt schlagartig ein Rauschen ein. Ein Rauschen, das weder an- noch abschwilt, nie endet. Der Balkon könnte ebenso gut ein Trompe-l'Œil sein. Trotzdem denken Schadeggs nicht ans Zügeln. «Alte Bäume lassen sich nicht mehr so gut verpflanzen», begründet der Pensionär.

Seit 1956 leben Eugen und Luise Schadegg in der Überbauung Hirschwiese der Genossenschaft Hagenbrünneli. Und zwar gerne, wie sie betonen. Mit dem Tram sei man schnell in der Stadt, vor der Haustür liege ein Park, und vor allem hätten sie nette Leute in der Genossenschaft. Da nehme man den Lärm in Kauf.

Auch das Ehepaar Schoch im benachbarten Block lebt mit dem Dauerrauschen. Murrend allerdings. Wegziehen aber kommt für sie – nach über dreissig Jahren in der Hirschwiese – nicht in Frage. «In unserem Alter nochmals zügeln? Nein, wo denken Sie hin.»

Jeder Dritte leidet unter dem Lärm

Die Wohnsituation der Ehepaare Schoch und Schadegg ist alles andere als eine Ausnahme. Laut Bundesamt für Statistik belästigt Lärm 43 Prozent der Bevölkerung in ihrem Zuhause. Jede dritte Person lebt in einem Gebiet, in dem der Lärmgrenzwert von 60 Dezibel (dB) tagsüber und 50 dB nachts überschritten wird. (Zum Vergleich: Ein normales Gespräch entspricht 45 dB.)

Störfaktor Nummer eins ist der Verkehr, genauer, der Strassenverkehr. Im gleichen Tempo wie sich die Städte ausdehnen und neue Wohngebiete ausbreiten, expandieren die Strassen und mit ihnen der Lärm. Viele der historisch gewachsenen Strassen führen noch heute mitten durch unsere Siedlungsgebiete. Obwohl der Lärmpegel mittlerweile teils unerträgliche Ausmasse angenommen hat, Millionen von Franken in den Lärmschutz investiert werden, ist nicht mit ruhigeren Zeiten zu rechnen, im Gegenteil. Die Mobilität nimmt unverändert zu, die Fahrzeugflotte vergrössert sich noch immer, und der Anspruch an Motorenleistung und Fahrzeugvolumen ist steigend.

Vom Aussenquartier zum urbanen Vorort

Als die Baugenossenschaft Hagenbrünneli 1951 die Siedlung Hirschwiese auf eigenem Land erstellte, war die Hirschwiesenstrasse eine Allee mit grossen, schattenspendenden Bäumen. Auf der angrenzenden Wiese weideten Kühe, junge Bauern der benachbarten landwirtschaftlichen Schule pflügten die Felder, ernteten das Getreide. Die 151 Wohnungen fanden schnell AbnehmerInnen. Nahe bei Zürich und trotzdem auf dem Lande zu wohnen, lockte vor allem Familien an. Doch mit der Idylle war es bald vorbei. Innert Kürze entwickelte sich das ruhige Aussenquartier zu einem urbanen Vorort, neue Wohngebiete entstanden und damit auch neue Verkehrsachsen.

1969 begann der Bau der Westtangente, einer Transitachse, die quer durch Zürich führt. An der Hirschwiesenstrasse, einem Zubringer für die Tangente, tauchten Arbeiter auf, fällten die Bäume und verbreiterten die Strasse auf sechs Spuren.

Einerseits trauerten die SiedlungsbewohnerInnen um ihre Allee, bedauerten das Verschwinden der landwirtschaftlichen Schule, andererseits hatte die Euphorie des technischen Fortschritts auch sie angesteckt: Mit Weisswein stiessen sie auf die Vollendung des Strassentunnels vor ihrer Siedlung an. Hätten sie gewusst, dass dreissig Jahre später täglich rund 50 000 Autos im Loch verschwinden, dem einen oder andern wäre die Festlaune vergangen.

«Der Verkehr hat schleichend zugenommen», sagt Edi Meier, Vizepräsident der Genossenschaft Hagenbrünneli. Seit Jahrzehnten lebt er in der Siedlung Hirschwiese, hat entsprechend die ganze Entwicklung miterlebt. Mit Stolz weist er bei einem Rundgang auf den guten Zustand der Blöcke und Wohnungen hin, macht auf die grosszügigen Spielwiesen für Kinder aufmerksam. Nur der Lärm, der habe zunehmend gestört; nach dem Einbau von Schallschutzfenstern vor allem im Aussenraum.

Als 1992 der Vorstand der Baugenossenschaft erneuert und Meier als Vertreter der Siedlung Hirschwiese gewählt wurde, brachte er deshalb als erstes den Wunsch nach einer Lärmschutzwand ein. Dabei ging es ihm nicht zuletzt darum, die gute Mieterstruktur zu erhalten.

Wer kann, weicht dem Lärm aus

Lärm ist eine wichtige Einflussgrösse auf dem Wohnungsmarkt. Ein Blick auf die Wohnungsinserate zeigt klar, dass die ruhige Lage zum Aushängeschild gehört. Gemäss Thomas Gastberger von der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich rangiert das Kriterium «wenig Lärmbelastung» bei der Wohnungssuche an vierter Stelle – nach den Kriterien Mietzins, Platzverhältnisse und Licht. Doch in der dichtbesiedelten Schweiz ist Ruhe zu einem knappen Gut geworden. Und was knapp ist, ist bekanntlich teuer. Privilegierte Bevölkerungskreise können dem Lärm ausweichen, indem sie sich an ruhigen Wohnlagen niederlassen, beispielsweise aufs Land ziehen. Der nun längere Arbeitsweg wird dann halt per Auto zurückgelegt. Dass dadurch neuer, zusätzlicher Lärm entsteht, ist den wenigsten bewusst oder es ist ihnen egal.

Zahlungsschwache hingegen oder anders benachteiligte Gruppen müssen sich mit weniger begehrten und deshalb günstigeren Wohnungen begnügen, wie sie oft an Hauptstrassen zu finden sind. Neben der Stadtfucht kann Lärm somit zur sozialen Entmischung führen. Esther Weber, zuständig für die Vermietung bei der Baugenossenschaft Oberstrass, weiss um diese Tendenz. Seit längerem

Die Grenzwerte in der Lärmschutzverordnung

Die Lärmschutzverordnung kennt drei unterschiedlich hohe Lärmgrenzwerte: Der Immissionsgrenzwert (IGW) sagt: «Bis hierher und nicht weiter.» Einwirkungen über dem IGW sind gemäss Umweltschutzgesetz schädlich oder lästig. Bestehende Anlagen, die Lärm in dieser Lautstärke erzeugen, müssen saniert werden.

Der Planungswert (PW) liegt fünf Dezibel tiefer als der Immissionsgrenzwert und gilt für neue Bauzonen und neue ortsfeste Anlagen. Die Alarmwerte (AW) sind ein Mass für die Dringlichkeit von Sanierungen und liegen fünf bis 15 Dezibel über dem Immissionsgrenzwert.

Je nach örtlicher Situation wirken Lärmimmissionen mehr oder weniger störend. In einer Kur- oder ruhigen Wohnzone beispielsweise wird eine Lärmquelle rascher als lästig empfunden als etwa in einer Gewerbezone. Dem wird durch nach Empfindlichkeitsstufen (ES) abgestufte Grenzwerte Rechnung getragen.

Eine weitere Unterscheidung findet zwischen Tag und Nacht statt. Die Nachtwerte für Strassen-, Bahn- und Gewerbelärm liegen fünf bis zehn Dezibel tiefer als die Tagwerte. Damit wird dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung in den Nachtstunden (22 Uhr bis 6 Uhr) wenigstens teilweise Rechnung getragen.

führt sie zwei getrennte Wartelisten: Eine für die ruhigen, eine für die lauten Wohnungen. «Für letztere interessieren sich oft Menschen in einer Notlage», sagt sie. «Alleinerziehende, AusländerInnen und Leute mit geringem Einkommen.» Damit bestätigt sie die Feststellung des Soziologen Michal Arends. Dieser schreibt in der Publikation «Lärm» des Cercle Bruit Schweiz*, einer Vereinigung von kantonalen Lärmschutz-Fachleuten: «An lärmigen Orten wohnen vor allem Menschen, denen aufgrund ihrer niedrigen Zahlungsfähigkeit und/oder ihrer Diskriminierung bei der Wohnungsvergabe keine oder wenige Alternativen offen stehen.» Als Beispiele erwähnt er Ausländerhaushalte, deren Anteil an stark befahrenen Strassen bis zu 60 Prozent und mehr ausmache. Alleinerziehende, die auf eine billige Mehrzimmerwohnung und zudem auf schnelle Verkehrsverbindungen angewiesen sind, gehörten ebenso dazu. Als dritte Gruppe bezeichnet Arends zahlungsschwache Rentnerhaushalte, die unter Umständen schon lange in der gleichen Wohnung leben und auch dann bleiben, wenn der aufkommende Verkehr das Wohnumfeld entwertet. So weit wollte es die Genossenschaft Hagenbrünneli, die ihre jetzige Mieterstruktur als gut bezeichnet, nicht kommen lassen.

Ziel: eine Lärmschutzwand

1993 diskutierte der Genossenschaftsvorstand erstmals über Meiers Vorschlag einer Lärmschutzwand und befand seine Argumente wie verbesserte Wohnkultur, Wertvermehrung und gute Vermietbarkeit für stichhaltig. In der Folge wurden die Architekten Walter Gautschi, Ruedi Bolli und Peter Gerber, die mehrere Siedlungen der Genossenschaft geplant hatten, beauftragt, zusammen mit dem für Lärmschutzwände spezialisierten Planungsbüro Ernst Basler und Partner ein Projekt auszuarbeiten. Kostenpunkt: 45 000 Franken. «Wir wollten nicht mit leeren Händen bei der Stadt erscheinen, nur fordern», begründet Meier.

Mit den Plänen unter dem Arm machte er sich zusammen mit seinen Vorstandskollegen auf den Weg zum Tiefbauamt, erklärte dort das Anliegen der Genossenschaft, das auf Verständnis stiess. Lärm-messungen des Amtes für Gesundheit und Umwelt der Stadt Zürich

hatten bereits gezeigt, dass die Alarmwerte an jenem Abschnitt der Hirschwiesenstrasse überschritten werden (siehe Kasten «Die Grenzwerte in der Lärmschutzverordnung»). Der Sanierungsbedarf war somit ausgewiesen. Gemeinsam begutachtete man nun das Lärmschutzwand-Projekt. «An einem Nachmittag standen wir mit Leuten des Tiefbauamtes, der Polizei, des Gartenbauamtes, kurz: mit Vertretern von insgesamt elf städtischen Ämtern an der Strasse und diskutierten darüber, wie hoch die Wand werden sollte, welches Material geeignet sei usw.», schildert Edi Meier den aufwändigen Prozess. Letztlich entschied sich das Gremium für eine grüne, dreieinhalb Meter hohe Wand aus Betonelementen, die durch eine Glaswand unterbrochen wird. 1996 wurde das Projekt in die Baupauschale für Strassenprojekte aufgenommen und dessen Realisierung vorbereitet. Die Eigeninitiative der Genossenschaft schien sich gelohnt zu haben. Umso enttäuscht waren die GenossenschafterInnen, als sie ein Jahr später die Mitteilung erhielten, das Projekt müsse aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden.

Wer lärmt, zahlt

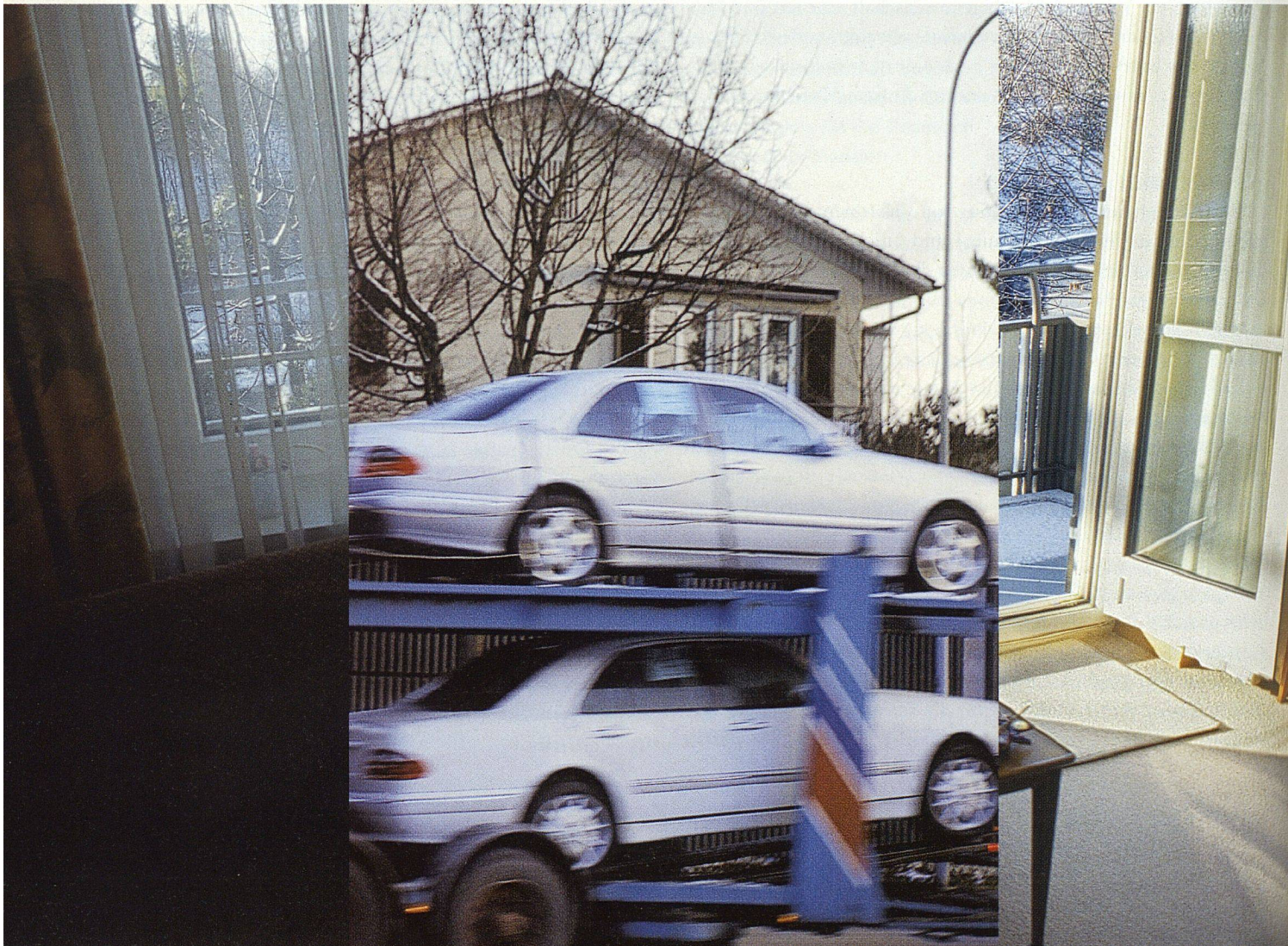
In der Lärmschutzverordnung des Bundes von 1987 sind zwar für die Strassen Lärm-Belastungsgrenzwerte festgelegt und die Betreiber dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden. Grundsätzlich gilt beim Lärm das Verursacherprinzip. Für laute Bahnlinien müssen die SBB, bei lärmigen Produktionsstätten die Industrie und bei Strassen Gemeinden, Kanton und Bund bezahlen. Der Bund entrichtet an alle Lärmschutzprojekte einen Beitrag aus Treibstoffzollgeldern. Die Höhe des Betrags hängt von der Finanzkraft der Kantone ab; beim Kanton Zürich beträgt er zurzeit 47 Prozent. An Staatsstrassen übernimmt der Kanton die verbleibenden 53 Prozent, die Finanzierung erfolgt

über den Strassenfonds. Der Lärmschutz an kommunalen Strassen geht zu Lasten der Stadt Zürich, abzüglich Bundesbeitrag. Doch da sowohl der Bund, der Kanton als auch die Stadt knapp bei Kasse sind, verzögert sich dessen Realisierung.

«Das Geld, das wir zur Verfügung haben, verbauen wir laufend», sagt Kathrin Martelli, Zürcher Stadträtin und Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements. «Aber die Dimensionen sind enorm.» Rund 190 000 EinwohnerInnen und zahlreiche Beschäftigte sind in Zürich übermässigen Lärmmissionen ausgesetzt. Oder anders ausgedrückt: An gut 230 Kilometern Strasse werden die Immissionsgrenzwerte überschritten. Die Lärmschutzverordnung von 1987 sieht in all diesen Fällen Sanierungsmassnahmen zum Schutz der Betroffenen vor. Dreizehn Jahre später fällt die Bilanz ernüchternd aus: Erst an einer Strassenlänge von insgesamt 15 Kilometern konnten Schutzmassnahmen getroffen werden. Dabei handelt es sich um jene Abschnitte, welche die höchsten Lärmbelastungen aufwiesen, das heisst, wo der Alarmwert erreicht wurde. Insgesamt wird der Alarmwert in der Stadt Zürich an etwa 30 Kilometern des Strassennetzes erreicht oder überschritten.

Meist sind es Schallschutzfenster, die zum Schutz der Betroffenen eingebaut werden. «Ganz klar eine Notlösung», kommentiert Rolf Schuchter, Projektleiter Schallschutzfenster der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich. Gemäss Lärmschutzverordnung muss nämlich in erster Linie die Lärmbelastung an der Quelle verringert werden. Zweitens gilt es die Ausbreitung zu verhindern, und erst an dritter Stelle sollen Massnahmen beim Empfänger getroffen werden.

Die Emissionen zu reduzieren sei jedoch nur bedingt möglich, erklärt Schuchter. Schliesslich kann man niemanden zwingen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, obwohl dies effizient wäre:





Wer Bahn, Tram und Bus benützt, verursacht nur noch halb so viel Krach wie mit dem eigenen Auto (minus acht Dezibel). Ein leises Auto, lärmarme Reifen und niedertouriges Fahren verminderten den Lärm ebenfalls um einige Dezibel. Auch darauf kann die öffentlich Hand keinen Einfluss nehmen; genauso wenig, wie sie den Lastwagen, die immerhin die Hälfte des Strassenlärms ausmachen, eine Motorenkapsel zur Geräuschreduktion verordnen darf. Trotzdem sind den Strassenbetreibern die Hände nicht völlig gebunden. Damit weniger Lärm entsteht, können sie für lautschluckende Strassenbeläge sorgen. Ein weiteres wirksames Instrument bildet das Geschwindigkeitsregime, da gilt: je langsamer und vor allem je konstanter die Geschwindigkeit, desto leiser. Die Stadt Winterthur hat deshalb 1999 alle Strassenabschnitte mit Tempo 60 auf Tempo 50 reduziert.

Um die Schallausbreitung einzudämmen, kommen praktisch nur Lärmschutzwände oder Wälle in Frage. Aus Gründen des Ortschutzbildes verzichtet man im städtischen Raum daher eher darauf – was bleibt, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern. Im Haus ist es dann zwar ruhig, doch im Freien dröhnt und brummt es weiter.

Genossenschaft leistet Vorschuss

«Ein Gespräch in normaler Lautstärke war auf den Sitzplätzen entlang der Strasse nicht mehr möglich. Richtig schreien musste man», erinnert sich Edi Meier. Deshalb wollte der Vorstand jetzt, da das Projekt der Lärmschutzwand ausgearbeitet und eine Verbesse-

rung der Situation greifbar war, auf keinen Fall zuwarten. In dieser verzwickten Situation kam Werner Berger, Genossenschafts-Präsident, auf die Idee, die Wand vorzufinanzieren.

«Als die Baugenossenschaft Hagenbrünneli mit diesem Vorschlag zu mir kam, war ich begeistert», sagt Kathrin Martelli. Meistens seien die Betroffenen nach einem negativen Entscheid äusserst frustriert und resignierten. Eine Zusammenarbeit sei dann kaum mehr möglich.

Aufgrund des Angebots liess die Stadt Zürich einen Vertrag ausarbeiten, der die Form der Finanzierung sowie die Erstellung der Lärmschutzwand regelte: Als Bauherr tritt die Genossenschaft auf, die Submission aber und die Arbeiten führen die MitarbeiterInnen der Stadt durch. Die dafür notwendigen 1,2 Millionen Franken bezahlt vorerst die Genossenschaft. Sie erhält den vollständigen Betrag spätestens Ende 2001 zurück, allerdings ohne Zinsen. Im April 1999 unterzeichneten beide Seiten den Vertrag, ein halbes Jahr später war Baubeginn und im Januar 2000 stand die Wand.

Erwartungen realistisch halten

«Von der Ästhetik her ist eine Lärmschutzwand nie das Gelbe vom Ei», findet Kathrin Martelli. «Wenn man allerdings bei der Hirschwiese schaut, so gehört sie dort wahrscheinlich zu den schöneren Elementen.» Auch die GenossenschaftlerInnen können mit dem grünen Band gut leben. Die Optik erachten sie ohnehin als zweitrangig, was für sie zählt, ist die Lärmreduktion. Doch die beurteilt das Ehe-

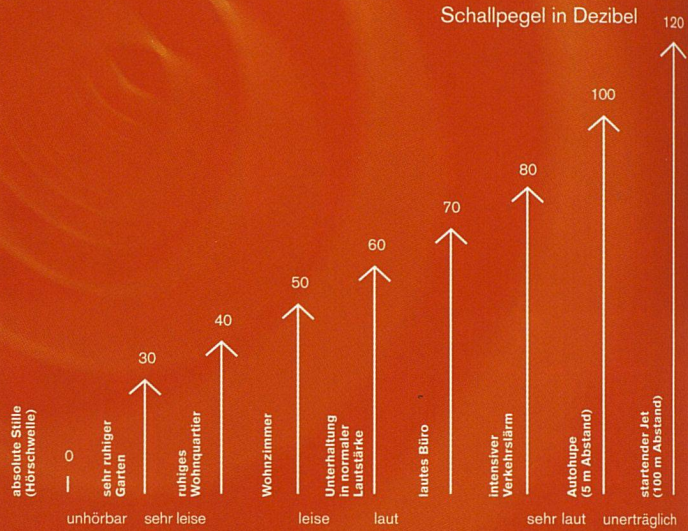


Der Milchbuck: einst ländliches Idyll, heute urbaner Vorort.



Schall und Lärm

Lärm ist unerwünschter Schall, doch was unerwünscht ist, hängt in jedem Moment von unserer Absicht, Tätigkeit und Erwartung ab. Lärm ist deshalb – entgegen vielen landläufigen Vorstellungen – nicht messbar, er muss beurteilt werden. Schall dagegen ist messbar. Als Masseinheit dient die «Dezibel»-Skala. Eine Verdoppelung der Schallintensität erhöht den Pegel um drei Dezibel (dB), eine Verzehnfachung der Intensität hebt den Pegel um zehn dB an. Um eine Vorstellung der Dezibelwerte zu erhalten, sind in der folgenden Tabelle verschiedene Schallpegel von 30 bis 120 dB aufgeführt.



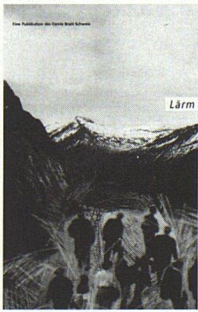
paar Schoch als enttäuschend. «Nach wie vor können wir bei offenem Fenster nur mit Ohropax schlafen.» Auch Schadepps merken kaum einen Unterschied zu vorher. Das hätten sie allerdings auch nicht erwartet, weil sie im zweiten Stock wohnten. Eine Verbesserung hingegen stellt Annelies Magro fest, die mit ihrem Mann und vier Kindern im Parterre lebt. Schon jetzt freut sie sich darauf, im Sommer wieder draussen zu essen.

«Dass die Wand bei den Häusern entlang der Strasse lediglich das Parterre und den ersten Stock schützt, war uns von Beginn an bewusst», sagt Edi Meier. Andernfalls hätte man eine mehrere Meter hohe Mauer errichten müssen. Das sei unrealistisch. Es gehe auch nicht nur um die Liegenschaften entlang der Strasse. Vielmehr schirme die Wand den ganzen unteren Siedlungsbereich besser vom Lärm ab, und der Grünraum zwischen den Häusern werde ebenfalls wieder nutzbar. Sie, das heisst Vorstand sowie die meisten GenossenschafterInnen, seien sehr zufrieden mit dem Resultat. Wie auf dem Lande lebe es sich in der Stadt nun einmal nicht. Edi Meier zieht das Fazit: «Unser Engagement hat sich gelohnt.» Das gute Ergebnis bewiese ausserdem, dass es sinnvoller sei, anstelle nur zu fordern, aktiv bei der Problemlösung mitzuhelfen; dann unterstütze einen die Stadt auch tatkräftig.

Bleibt es beim Einzelfall?

«Ich würde sicher wieder Hand bieten für eine solche Lösung», verspricht Kathrin Martelli, zeigt sich aber skeptisch, ob sie dazu je wieder die Gelegenheit hat. Genossenschaften, welche es sich leisten können, einen Millionenbetrag zinslos einzusetzen, sind rar. Weiter müsse das Projekt Bestandteil des Sanierungsprogramms sein und die Finanzierung durch den Kanton einigermassen absehbar. «Ein gewisses Restrisiko bleibt immer bei uns», sagt Martelli.

Trotzdem ist zu hoffen, dass die Baugenossenschaft Hagenbrüneli mit ihrem Vorgehen kein Einzelfall bleibt. Vielleicht gibt es aber noch andere Formen der Zusammenarbeit? Die kantonalen Lärmschutzfachstellen erteilen Auskunft über Strassensanierungsprogramme und geplante Sanierungsmassnahmen. Nachfragen lohnt sich auf jeden Fall. Denn an einer Hauptstrasse zu leben statt nur zu wohnen, soll nicht bereits ein Privileg sein. [eXtra]



*Eine umfassende Übersicht rund um das Thema Lärm gibt eine Broschüre des Cercle Bruit, des Zusammenschlusses der kantonalen Lärmschutzfachstellen. Einzel Exemplare sind gratis erhältlich beim Kantonalen Amt für Umweltschutz des Kantons Luzern, Postfach 6002, 6003 Luzern, Tel. 041 228 60 60. Der Text der Broschüre ist im Internet unter <http://www.cerclebruit.ch> zu finden.