

Um-Raum-Potenziale

erkennen und nutzen



**Strategien zur Verbesserung von
verkehrsbelasteten Wohnsituationen
mit offener Bebauungsstruktur**

Studie „Gute Beispiele“, 2006
Bundesamt für Wohnungswesen (BWO) und
Bautänzer Architektenetzwerk

Inhalt

Auftraggeber

Bundesamt für
Wohnungswesen (BWO)
Ernst Hauri
Verena Steiner
www.bwo.admin.ch

Auftragnehmer und Autoren

bautänzer architektenetzwerk
Andreas Huber-Maurus
Paul Schweizer
www.bautaenzer.com

Bildnachweis

Foto Seite 1: Jürg Iseli

Fotos und Skizzen ohne Nachweis: Autoren

Die dargestellten Pläne sind von den unter Planung/Umsetzung aufgeführten Personen und Firmen zur Verfügung gestellt worden. Für die Richtigkeit der angegebenen Web-Seiten (z. B. allfällige Änderung der Adresse) übernehmen die Autoren keine Gewähr.

Quellenangaben

Seite 49

Die Autoren danken dem Bundesamt für Wohnungswesen und allen beteiligten Personen für die wertvolle Unterstützung.

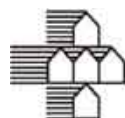
3 Lehren aus den Beispielen

- 4 Einleitung
- 5 15 „Gute Beispiele“
- 6 Strategie Lenkungsmaßnahmen
- 8 Strategie autofreies/autoarmes Wohnen
- 9 Strategie Planung
- 10 Prozesse und Beteiligte
- 12 Auswirkungen Gestaltung/Planung
- 13 Rahmenbedingungen für die Umsetzung

15 Dokumentation 15 „Gute Beispiele“

- 16 Typologie/Überblick Projekte
- 18 a1 Grünanlage Lärmschutzüberdeckung A6, CH-Bern
- 20 a2 Umweltschutztunnel Lieferung, A-Salzburg
- 22 b1 Beruhigung Obertürkheimstrasse, D-Esslingen
- 24 b2 Sanierung Seftigenstrasse Wabern, CH-Köniz
- 26 b3 Hauptstrasse als Begegnungsort, CH-Grenchen
- 28 c1/d Bankfiliale Intragna, CH-Intragna
- 30 c2 Gemeindepavillon Anif, A-Anif
- 32 c3 Schaffhauserstrasse 155–165, CH-Winterthur
- 34 c4 Siedlung Geissmatt, CH-Luzern
- 36 c5 Siedlung Wehntalerstrasse 475–501, CH-Zürich
- 38 c6 Winterthurerstrasse 111–117, CH-Zürich
- 40 d1/c Gemeindezentrum Fliess, A-Fliess
- 42 e1 Lärmsanierung an der A5, CH-Le Landeron
- 44 e2/c Lärmschutzwand Ostring 49–71, CH-Bern
- 46 e3 Passiver Lärmschutz Flughafen, D-Bonn/Köln

49 Quellenangaben



BUNDESAMT FÜR WOHNUNGSWESEN
OFFICE FEDERAL DU LOGEMENT
UFFICIO FEDERALE DELLE ABITAZIONI
UFFICI FEDERAL PER L'ABITARE

bautänzer architektenetzwerk

Einleitung

Kontext

In Mitteleuropa sind in den 30er bis 70er Jahren neben vielen EFH-Siedlungen auch urbane/mehrgeschossige Wohnsiedlungen in mehrheitlich offener Bauweise entstanden. Durch die ständige Zunahme des Verkehrs befinden sich heute viele dieser Siedlungen an stark belasteten Orten bezüglich Schall und Schadstoffimmissionen. Neben dem Verlust an Lebensqualität in den Gebäuden leiden auch die Aussenräume unter dieser Entwicklung und verkommen oft zu Abstandszonen ohne jegliche Aufenthaltsqualität.

Als Folge dieser Beeinträchtigungen sind häufig auch soziale Abstiegstendenzen – gefährliche und in der Nacht dunkle Strassenzüge, unwirtliche Hinterhöfe und eingeschränkte Sicherheit – auszumachen. Dies kann zu Verwertungsproblemen von Liegenschaften führen. Zunehmend befinden sich auch Ortskerne an solchen Lagen.

Heute lässt sich sowohl in suburbanen Agglomerationen („Speckgürtel“) als auch in den kleineren Gemeinden ein weitreichender siedlungsstruktureller Zerfall bzw. eine Zersiedelung beobachten. Herausgebildet haben sich Gebiete mit unklaren Qualitäten, welche unter

dieser Belastung leiden. Lärm belastet und verursacht auch Gesundheitsschäden.

Als die bedeutendsten Lärmfolgen werden die Störung des Nachschlafs und die der Kommunikation genannt, die in ihrer Bedeutung mit den Belastungen durch die vom Strassenverkehr verursachte Luftverschmutzung zu vergleichen sind.

Ein oft vernachlässigter Aspekt ist der Wertverlust von Immobilien aufgrund der Lärmbelastung, der ursächlich mit sozialen Abstiegtendenzen in belasteten Gebieten verknüpft ist und volkswirtschaftlich relevante Grössenordnungen erreicht.

Immissionen werden von Personen unterschiedlich wahrgenommen. Sie hängen stark von der Einstellung der Person zum Verursacher oder der Quelle der Störung ab. Eine Störquelle, die mit vorteilhaften Empfindungen oder einem angenehmen Umfeld verbunden ist, kann eher akzeptiert werden.

Ziele

Ziel der Dokumentation ist es, anhand von „Guten Beispielen“ Prozesse und konkrete Massnahmen

im Umgang mit verkehrsbelasteten Situationen aufzuzeigen.

Es sind exemplarische Lösungen dargestellt, welche zu einer optimierten ökonomischen, sozialen und ökologischen Nutzung und Verwertung führen. Im Weiteren spielen die Gewinnung von hochwertigem neuem Wohnraum, die Verbesserung des bestehenden Wohnraums sowie die Umfeldverbesserung eine grosse Rolle.

Baulücken an verkehrsbelasteten Situationen stellen mögliche Umnutzungs- und Weiterentwicklungspotenziale dar, welche oft nicht erkannt werden. Wichtig ist es, diese Bestände ökonomisch und ökologisch weiterzuentwickeln. Es können nicht alle Wohnbauten durch Ersatz (Ökobilanz!) optimiert werden!



15 „Gute Beispiele“

Lösungsschwerpunkte

Bei der vorliegenden Sammlung von Beispielen wird die Palette an Möglichkeiten breit aufgespannt. Thematisch ist die „Best Practices“-Sammlung auf verkehrsbelastete Situationen beschränkt. Lärm und Immissionen waren die hauptsächlichen Auslöser für Massnahmen bei den dokumentierten Projekten.

Im Rahmen einer Grundlagen- und Evaluationsstudie sind 15 „Gute Beispiele“ aus dem In- und Ausland dokumentiert und ausgewertet worden. Im Mittelpunkt stehen dabei lösungs- und prozessorientierte Ansätze mit dem Charakter allgemeiner Übertragbarkeit. Folgende Lösungen und Massnahmen wurden untersucht:

- a landschaftsarchitektonische Lösungen
- b Gestaltung Strassenraum
- c bauliche Massnahmen
- d organisatorische Massnahmen
- e technische Massnahmen

Darstellung der Projekte

Als Kurzeinstieg dient bei den Projektpräsentationen eine Analyse-skizze mit Bestandsfoto. In Stichworten sind das Problem und die Lösung beschrieben. Der Prozess der Lösungsfindung mit den Beteiligten ist ausführlicher dargestellt. Ergänzt wird die Darstellung durch Bildmaterial und Hinweise mit weiteren Projektdaten. Der Kommentar ist aus Sicht der Autoren gehalten.

Ergänzend zu den „Best Practices“-Beispielen sind auch übergeordnete Strategien (Seiten 6 bis 9) dargestellt.

Interview mit dem Genossenschaftspräsidenten

Christian Portmann

Sind Ihre Bauten häufig vom Thema „Verkehrslärm“ betroffen?

Ungefähr 50 % der von uns verwalteten Wohnungen befinden sich an solchen Lagen. Zusätzliche Nachteile (Standard) bewogen uns, die Bauten aus den 20er- bis 30er-Jahren zügig zu sanieren.

Wo liegen die Lösungsschwerpunkte?

Alle Wohnungen sind bereits mit Schallschutzfenstern ausgerüstet. Weiter passen wir die Wohnungen den heutigen Bedürfnissen an. Bauliche Erweiterungen verfolgen das Ziel, wie beim Projekt „Winterthurerstrasse“, das Umfeld bezüglich Emissionen sowie Nutzbarkeit zu verbessern. Wichtig ist uns auch ein Angebot an Serviceleistungen wie z. B. Quartierräume. Nutzungsänderungen sind bei uns nur an belasteten Situationen vorgesehen. Unsere primäre Aufgabe ist es, Wohnraum anzubieten. Ein flexibler Wohnungsmix für jede Lebenslage mit der Möglichkeit, innerhalb der Siedlung wechseln zu können, ist unser Ziel.

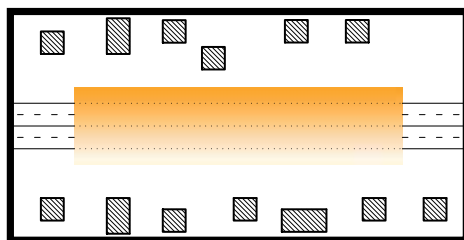
Wie findet die Einbindung der Mieter statt?

Wir nutzen die jährlichen Generalversammlungen zu ausführlichen Projektvorstellungen, führen aber auch unter Jahr Orientierungen durch. Projekte und Grundsatzentscheide unterbreiten wir der Mitgliederversammlung. Die Zufriedenheit und aktive Bewohner sind uns wichtig. Dadurch werden Fluktuationen und Alltagskonflikte reduziert.

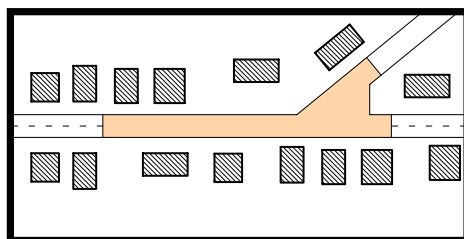
Sind die Lösungen wirtschaftlich tragend?

Wir sind eine selbsttragende Genossenschaft und vermieten unsere Wohnungen zu langfristig marktfähigen Preisen. Staatliche Unterstützungen beziehen wir keine.

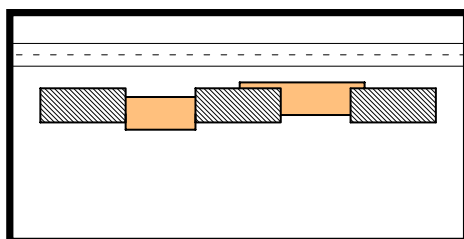
Christian Portmann ist Präsident der Baugenossenschaft Oberstrass in Zürich mit rund 400 Wohnungen. Ihr Projekt „Winterthurerstr. 111–117“ befindet sich auf der Seite 38.



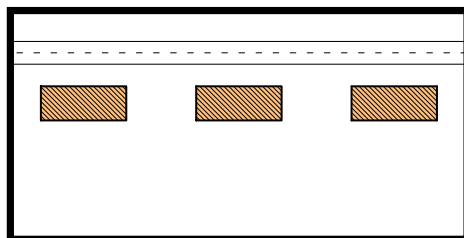
a landschaftsarchitektonische Lösungen



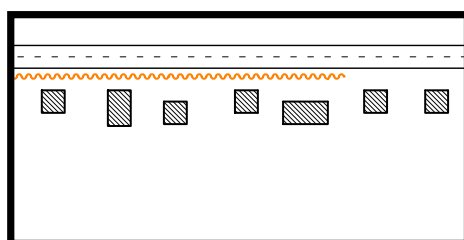
b Gestaltung Strassenraum



c bauliche Massnahmen



d organisatorische Massnahmen



e technische Massnahmen

Strategie Lenkungsmaßnahmen

Interview mit der Fachstelle Lärmschutz Kanton Zürich

Peter Graf

Was sind Ihre wichtigsten Aufgaben in der Fachstelle?

Das sind hoheitliche Aufgaben, wir prüfen die Baugesuche bezüglich der Lärmschutzverordnung (LSV): Sind die notwendigen Massnahmen ausgeschöpft? Ist eine Schallschutzwand zweckmässig und mit dem Ortsbild zu vereinbaren? Die vorgeschlagenen Lösungen müssen korrekt begründet sein. Wir geben Auskünfte über die Anzahl von Fahrzeugbewegungen und der Emissionswerte einer Strasse. Auch beraten wir über Lärmschutzmöglichkeiten im Rahmen raumplanerischer Verfahren oder bei Baubewilligungen.

Welche Informationsstrategie verfolgen Sie?

Wir informieren auf unserer Homepage (www.laerm.zh.ch) den Einzelnen über die Möglichkeiten, einen Beitrag zur Lärmverminderung (z. B. durch lärmgerechtes Verhalten im Strassenverkehr) zu leisten. Mit einem „Lärm-Display“ (Geräte, die den Lärm am Strassenrand anzeigen) machen wir auf den Lärm aufmerksam. Wir stellen auch Vollzugsleitfäden zur Verfügung.

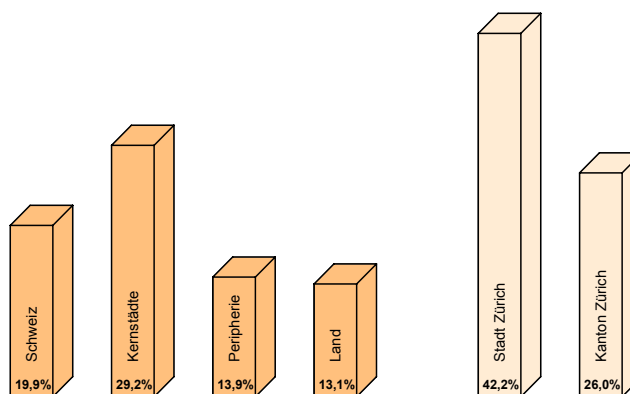
Wo sehen Sie Probleme beim Planungsprozess?

Lärmschutz wird häufig erst nach erfolgter Planung zum Thema. So können sinnvolle Lärmverbesserungen nur noch schwer erreicht werden.

Wo besteht heute spezieller Handlungsbedarf beim Lärmschutz?

Viele Ingenieurbüros und Architekten verfügen betreffend „Lärm“ nicht über genügend Fachwissen. Bei raumplanerischen Verfahren sollte die Problematik früher berücksichtigt werden.

Peter Graf ist Leiter der Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich mit 14 Mitarbeitenden. 10 Personen befassen sich hauptsächlich mit Lärmfragen.



Haushalte ohne Auto (Statistik Volkszählung der Schweiz, 2000)

Politische Massnahmen

Politische Lenkungsmaßnahmen basieren auf Grundlagen, die in Gesetzen oder zwischenstaatlichen Verträgen geregelt sind. Mit dem Kyoto-Protokoll von 1990 hat sich die Mehrheit der Industriestaaten zu einem haushälterischen Umgang mit ihren Ressourcen und zur Reduktion von Emissionen verpflichtet. Obergrenzen beim Ausstoss von Schadstoffen und das Überschreiten von Schallpegeln, welche als gesundheitsschädlich und gefährlich gelten, zwingen die Unterzeichner des Abkommens zum Handeln.

Eine der Hauptursachen für belastete Situationen ist die enorme Zunahme des Strassenverkehrs und der zivilen Luftfahrt in den letzten 50 Jahren. Primär geht es somit neben technischen Massnahmen beim Verursacher (leisere und saubere Verkehrsmittel und Fahrzeuge) auch um die Reduktion des Verkehrsaufkommens.

Oft endet die Planungshoheit an den Gemeindegrenzen. Aufgrund der durchgehenden Siedlungsdichte im Schweizer Mittelland stellt sich die Frage, ob der Raum zwischen Bodensee und Genfersee bezüglich der Ausweisung von belasteten Gebieten einheitlich zu betrachten ist oder ob die klassischen politischen Einheiten (Gemeinden, Kantone und Bund) beibehalten werden sollen.

Als mögliche Lösung bietet sich das Prinzip der „Zweckgemeinde“ an. Betroffene Kommunen schliessen sich zusammen und übergeben bezüglich des Themas (z. B. Schulgemeinde) ihre Kompetenzen der „Zweckgemeinde“. Die Autonomie der politischen Einheiten bleibt gewahrt. Das Buch „FOCJ, Ein Konzept zur Neuordnung der Zusammenarbeit öffentlich-rechtlicher Gebietskörperschaften“ beschäftigt sich ausführlich damit. Weitere Informationen sind den Literaturhinweisen auf der Seite 49 zu entnehmen.

„Roadpricing“

Gebühren zwecks Reduktion des Verkehrs werden immer häufiger diskutiert. London betreibt seit 2004 „Roadpricing“. Stockholm hat im Januar 2006 nachgezogen. Durch eine Kamera werden Fahrzeuge an einer „virtuellen Stadtmauer“ erfasst und registriert, um für die Strassenbenutzung eine Gebühr zu erheben.

Die Frage, ob und wie sich das Modell in der Schweiz umsetzen liesse, ist schwierig zu beantworten. London besitzt als Grossraum ein klar abgrenzbares Zentrum und mit 10 Millionen Einwohnern auch eine andere Dimension als die Schweizer Städte. Der „Planungs- oder Stadtraum Schweiz“ wäre damit vergleichbar.

Wo soll man in der Schweiz mit den Gebühren ansetzen? Die Stadtgrenze ist ein willkürliches Kriterium, da hier der Verkehr in den Agglomerationen mindestens so belastend ist wie in den Zentren.

Öffentlicher Verkehr

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedingt neben dem politischen Willen eine enge Vernetzung mit der Raumplanung. Öffentlicher Verkehr bedeutet eine bauliche Konzentration an den entsprechenden Haltepunkten.

Gemäss Volkszählung des Jahres 2000 verzichten in Kernstädten wie Zürich bis zu 42 % der Haushalte auf das Auto. In ländlichen Gebieten sind es nur 13 % der Haushalte. Gründe sind die schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr, aber auch schlicht Gewohnheit.

Vom Verkehr belastete Situationen sind häufig gut angebunden an den öffentlichen Verkehr; wie viele „Best Practices“-Beispiele zeigen. Es macht Sinn, diese Orte zu entwickeln und zusätzlichen Wohnraum dort anzubieten, anstatt die Neuerschliessung von Grünraum weiter voranzutreiben.

Belastete Situationen



Interview mit dem Verkehrsplaner Hannes Müller

Was macht eigentlich ein Verkehrsplaner?

Unsere Arbeit schliesst von der Entwicklung von Gesamtverkehrskonzepten bis zur Gestaltung von Strassenoberflächen alles ein.

Gibt es effektive Wege, den Verkehr zu reduzieren?

Wir verfolgen vier Schritte. Der erste Schritt vermeidet Verkehr mittels Steuerung über die städtebauliche Dichte und Gestaltung mit einem vielfältigen Angebot an Nutzungen, welche kurze fussläufige Wege ermöglichen. Der zweite Schritt ist die Verlagerung vom motorisierten Verkehr (MV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Den MV auf den nicht motorisierten Verkehr (z. B. Ausbau Radnetze) zu verlagern, ist die nächste Möglichkeit. Den MV schonend abzuwickeln, ist die letzte Stufe (z. B. Zonen mit Tempo 30 oder schonendes Fahren). Grundsätzlich ist für uns ein funktionierender ÖV die Grundlage für eine effiziente Verkehrsplanung.

Wo sehen Sie Probleme bei der Umsetzung?

Es wird zu wenig interdisziplinär und vernetzt gearbeitet. Es nützen die besten Verkehrskonzepte nichts, wenn die städtebaulichen, rechtlichen sowie politischen Vorgaben und Absichten nicht aufeinander abgestimmt sind.

Was sind die Bedingungen für einen Verzicht auf das Auto?

Das Umfeld muss stimmen! Häufig finde ich aber gerade in Agglomerationen Bedingungen (z. B. fehlende Nahversorgung) vor, die mich zum Gebrauch des Autos zwingen. Das Statussymbol Auto gehört durch das Statussymbol attraktives und urbanes Wohnen ersetzt!

Hannes Müller ist Teilhaber des Büros Müller, Romann & Schuppisser in Zürich. Er beschäftigt sich mit Gesamtverkehrsplanungen. 1999 hat er mit anderen Fachleuten die Studie „Autofreie Haushalte“ (NFP 41) für das Nationale Forschungsprogramm verfasst.

Strategie autofreies/autoarmes Wohnen

*Interview mit dem Stadtplaner
Jürg Iseli*

„Lärm und Umfeld“: Wie gross ist der Anteil bei Ihrer Arbeit?

Eine Verschiebung der Planungstätigkeit in die Bereiche Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung ist feststellbar. Dies manifestierte sich für uns in den letzten 5 Jahren mit dem Projekt „Begegnungszone“.

Wie kommunizieren Sie „schwierige“ Projekte?

Wir betreiben eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Mittels Kontakt zu den Betroffenen, dem umfassenden Einbezug der politischen Entscheidungsträger und Bevölkerungsumfragen evaluieren wir die Bedürfnisse und Wünsche. Damit wird die Planung „kundenfreundlich“ gestaltet. Beim Rückbau von Strassenflächen haben Private mehrheitlich profitiert. Arbeiten auf privatem Grund gingen zu Lasten der öffentlichen Hand. Weitere finanzielle Abgeltungen standen nicht zur Diskussion.

Verfolgen Sie gesamtheitliche Konzepte bezüglich des Themas?

Das dokumentierte Projekt „Begegnungszone“ war für uns Anlass für ein neues gesamstädtisches Verkehrskonzept mit Tempo-30-Zonen und der Überarbeitung des Radwegkonzeptes. Aus der Bevölkerung wurde auch die Gratis-Benutzung des ÖVs angeregt.

Wie finanziert die Stadt Grenchen zusätzliche Planungsleistungen?

Der Aufwand für zum Beispiel notwendige Projektmoderationen durch Dritte oder die grafische Aufbereitung von Informationsmaterial sollte von Anfang an im Budget enthalten sein. Nachträglich ist es erfahrungsgemäss schwierig, dafür Geld zu bekommen.

Jürg Iseli ist Stadtplaner in Grenchen. Er hat das Projekt „Hauptstrasse als Begegnungszone“ in CH-Grenchen begleitet. Das Projekt ist auf den Seiten 26 bis 27 dokumentiert.



Unterscheidung autofrei/autoarm

Fachleute unterscheiden zwischen „autoarmem“ und „autofreiem“ Wohnen. Autoarm meint die Konzentration von Parkplätzen am Rande der Siedlungen ausserhalb der Wohngebiete. Die Bewohner dürfen ein Auto besitzen, innerhalb der Siedlung ist der Verkehr aber weitestgehend eingeschränkt. Autoarmes Wohnen wird in urbanen Räumen immer mehr zum Standard.

Eine autofreie Siedlung existiert in der Schweiz noch nicht. Ein gutes Beispiel ist die autofreie Mustersiedlung in Wien an der Nordmannngasse 25 bis 27. Die Mieter unterschreiben bei Vertragsabschluss eine Verzichtserklärung bezüglich der Nutzung eines Fahrzeugs. Üblicherweise – mit der Schweiz vergleichbar – besteht in der Stadt Wien die gesetzliche

Verpflichtung, pro Wohnung einen Stellplatz zu errichten. In diesem Projekt mussten nur Stellplätze im Verhältnis 1 zu 10 erstellt werden. Auf diesen Plätzen hat sich eine Car-Sharing Firma eingemietet. Wichtig beim autofreien Wohnen ist neben der Anbindung an den öffentlichen Verkehr auch das Angebot an Serviceeinrichtungen wie Nahversorgung, Gemeinschaftsräume, Cafés und Fahrradwerkstätten. Dadurch können die Alltagswege verkürzt werden.

Menschen, die auf das Auto verzichten, wurden bisher nicht als eigene Interessengruppe wahrgenommen. Politische Motive scheinen gemäss einer Studie (autofreie Haushalte) von Verkehrsplaner Hannes Müller eine untergeordnete Rolle zu spielen. Die meisten haben nie ein Auto besessen und richten ihr Leben danach ein. Wichtig wäre es, der Öffentlichkeit aufzuzeigen, dass dies wirklich möglich ist.

Mit dem Verzicht auf Einstellmöglichkeiten für das Auto bleiben für zusätzliche infrastrukturelle wie energetische Massnahmen mehr finanzielle Mittel zur Verfügung. Eine Studie der Verkehrsplanung der Stadt Zürich zeigt, dass Genossenschaften sich sehr für das Thema interessieren.

Autofreie Mustersiedlung Nordmannngasse 25 bis 27, A-Wien



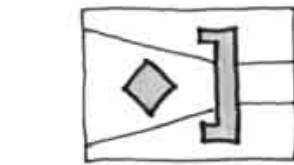
Strategie Planung

Verkehrsplanung

Hier geht es um die Neustrukturierung des Verkehrs, um damit die Erschliessung neuer wie alter Siedlungsgebiete sicherzustellen. Überlastete Stadtquartiere sollen vom Verkehrsdruck entlastet werden. Eine auf die städtebaulichen Entwicklungen und auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer abgestimmte Verkehrskonzeption wird angestrebt. Verkehrsplanung ist nicht nur die Festschreibung der Leistungsfähigkeit eines Strassennetzes, sondern soll auch dem Schaffen von urbanen Stadträumen und „Prachtstrassen“ dienen. Mobilitätskonzepte (Fahrtenmodelle, Parkplatzbewirtschaftung) sind Bestandteil einer umfassenden Verkehrsplanung.

Die Definition von „Situationsstrassentypen“ zeigt die Kapazität der Strasse auf. Damit soll eine Verdünnungsstrategie – gleichmässiges nicht dem Strassentyp angepasstes Verkehrsaufkommen – vermieden werden (z. B. Projekt „Obertürkheimstrasse“ in Esslingen, Entlastung durch Gestaltung, Umlenken auf vorhandene Parallelstrasse mit besserer Eignung für den Durchgangsverkehr). Gemäss Verkehrsplaner Rudolf Dietiker sind folgende Parameter bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen:

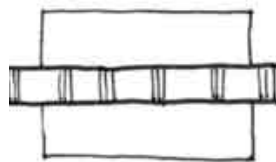
- technische Leistungsfähigkeit des Strassennetzes
- zulässige Belastung für das Strassenumfeld aufgrund der Nutzung
- globale Begrenzung des Schadstoffausstosses (CO₂-Reduktion gemäss Kyoto-Protokollen von 1990)



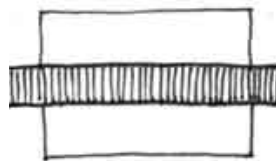
Hemmnisse



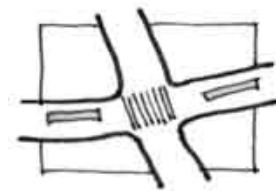
Durchgangsstrasse



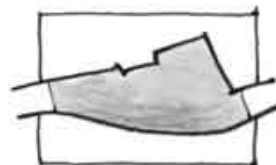
Anliegerstrasse



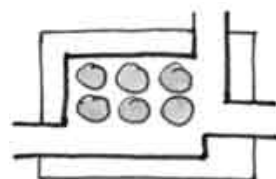
Fussgängerbereich



Kreuzung



urbaner Platz



grüner Platz

Problemsituationen

Raumplanung

Bei Sanierungen kann eine höhere städtebauliche Dichte ein entscheidender Faktor für die Verbesserung von belasteten Situationen sein. Es geht in vielen Fällen um die Weiterentwicklung und schrittweise Transformation ehemaliger Peripherielagen in ein Stück kultivierte Stadt!

Raumplanung ist vor allem Nutzungsplanung und macht nicht nur Aussagen bezüglich der Dichte von Orten. Gerade an verkehrsbelasteten Situationen kann eine neue Nutzungsplanung eine eindeutige Verbesserung der Situation erzielen. Voraussetzung für zukünftige Siedlungsentwicklungen und Sanierungen ist darum eine koordinierte und der Sache angepasste Nutzungsplanung. In ihr werden die Potenziale wie auch Defizite (bauliche Ausnützung, Inventar, Infrastruktur, Verkehr, Umweltbelastungen) der verschiedenen Areale und Siedlungen beschrieben. Die präzise Definition der Nutzungen beim Projekt „Gemeindezentrum Fliess“ zog eine nachhaltige Aufwertung des Umfeldes im Dorfzentrum nach sich.

Definition Nutzung



Foto: Jürg Iseli

Prozesse und Beteiligte

Interview mit dem bayerischen
Baudirektor

Martin Roth

Warum geben Sie die Arbeitsblätter für Bauleitplanung heraus?

Wir haben Anfang der 80er-Jahre eine starke Verlagerung der Bautätigkeit in den Bereich Sanierung/ Nachverdichtung und Verbesserung von verkehrsbelasteten Situationen festgestellt. Die kleinen Gemeinden waren mit diesen neuen Inhalten überfordert. Dies bewog uns, eine Schriftenreihe als Planungshilfe mit guten Beispielen zu entwickeln, welche an alle Gemeinden geht.

Wird die Hilfe angenommen?

Auf jeden Fall, gerade der Schriftenband zum Verkehrslärmschutz war sehr erfolgreich. Wir konnten dies aufgrund einer erhöhten Beratungstätigkeit und der umgesetzten Projekte feststellen. Kleine Gemeinden, welche nicht über grosse Planungsabteilungen verfügen, wenden sich häufig an uns.

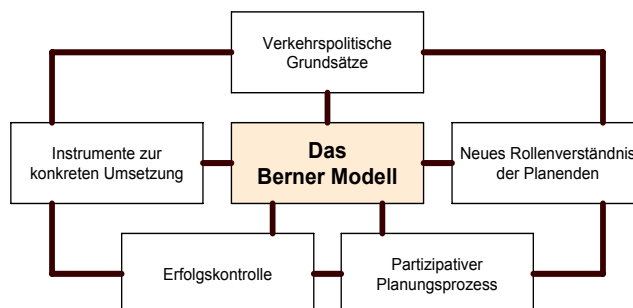
Vergeben Sie auch Finanzierungshilfen?

Die dokumentierten Projekte haben in 50 % der Fälle einen Planungszuschuss bekommen. Damit wurden Partizipationsmodelle wie auch erhöhte Planungsaufwendungen abgedeckt, welche in üblichen Honorarmodellen nicht enthalten sind.

Beschäftigen Sie sich auch mit strategischen Massnahmen?

Ein wichtiger Punkt zur Reduktion des Verkehrs ist das fussläufige Angebot an Versorgung, welches im ländlichen Bereich durch die Konzentration auf Grossverteiler schwierig ist. Gemeinsam mit dem Landwirtschaftsministerium haben wir das Projekt „Dorfladen“ zwecks feinmaschigen Angebots an Nahversorgung entwickelt.

Martin Roth ist Direktor bei der obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern. Er ist zuständig für die Schriftenreihe „Arbeitsblätter für die Bauleitplanung“, welche sich intensiv mit Stadtreparatur und Umfeldverbesserung beschäftigt.



Das „Berner Modell“ (aus „Koexistenz statt Dominanz“, Tiefbauamt Kanton Bern)

Beteiligte

Das Ausmass von Schallschutzmassnahmen sprengt häufig den örtlich vorgegebenen städtebaulichen Rahmen. Dies kann zu Abwehrhaltungen in der ansässigen Bevölkerung führen (z. B. „Grünanlage Lärmschutzüberdeckung A6“ in Bern).

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass Planer und Politiker der Bevölkerung nicht eine virtuelle ländliche Idylle vorgaukeln, sondern aktiv den Prozess von einer ehemals offenen (teils ländlichen) Bebauung zu einem urbanisierten Raum vorantreiben, welcher klare Zuordnungen von Nutzung, privaten Räumen und öffentlichen Orten beinhaltet.

In diesem Zusammenhang interessant ist der Prozess beim Projekt „Winterthurerstrasse 111–117“ in Zürich. Die Anwohner befürchteten eine langwierige Baustelle und eine Erhöhung der Mietzinsen als Folge der Baumassnahmen. Ein Projekt in Schnellbauweise (Holzständerkonstruktion) und eine Realisierung in Etappen konnten die Ängste in der Nachbarschaft abbauen.

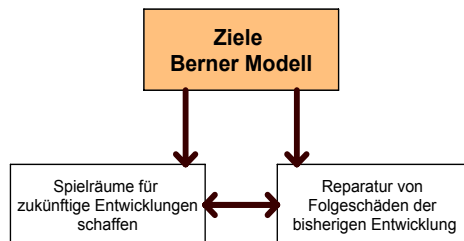
Bei den untersuchten Projekten hat

sich bestätigt: je früher die Betroffenen eingebunden wurden, desto leichter war es, Hemmnisse aus dem Weg zu räumen. Zu spätes Einbinden führte zu Widerständen und Protesten wie z. B. bei den Projekten „Hauptstrasse als Begegnungsort“ in Grenchen (Gewerbetreibende) oder „Umweltschutztunnel Lieferung“ in Salzburg (Anrainerwunsch Grünfläche).

Widerstände richteten sich häufig gegen die Architektur und die Gestaltung der Objekte, wie bei den Projekten „Gemeindezentrum Fließ“ und „Bankfiliale Intragna“. Bei beiden Projekten konnte die Bevölkerung durch das Angebot an zusätzlichen öffentlichen Räumen und Funktionen überzeugt werden.

Das „Berner Modell“

Das „Berner Modell“ (Tiefbauamt des Kantons Bern) beruht auf verkehrspolitischen Grundsätzen, die ihre Umsetzung in konkreten Instrumenten finden. „Koexistenz statt Dominanz“ lautet somit die Grundphilosophie im Planungsprozess und später in der Umsetzung. Eine Erfolgskontrolle gehört ebenso dazu wie der Einbezug der betroffenen Anwohner. Mögliche



Ziele des „Berner Modells“

Konflikte und Lösungsansätze werden frühzeitig diskutiert (siehe Beispiel „Sanierung Seftigenstrasse“). Somit wird Ärger weitestgehend vermieden.

Initiative, Eigentumsverhältnisse

Neben den Verkehrs- und Emissionsbelastungen waren folgende Faktoren Auslöser für Massnahmen:

- Gesetzesänderungen (Vorgaben Emissionsschutz)
- Angst vor Wertminderung bei Eigentümern
- Abstiegtendenzen
- soziale Entmischung
- Unzufriedenheit von Bevölkerung oder Gewerbetreibenden

Messbare Überschreitungen von gesetzlich vorgeschriebenen Ober-

grenzen bei Schallemissionen sind der häufigste Auslöser für Massnahmen. Die Gesundheit der „Betroffenen“ ist nicht mehr gewährleistet. Bei den untersuchten Projekten war nur in wenigen Fällen der Protest von Anwohnern der Anlass für Massnahmen. Meistens wehrten sich Eigentümer. Bei Mietern gibt es häufig die Angst, dass durch Massnahmen die finanzielle Belastung steigt. Die Akteure, welche tätig werden, sind nach wie vor und in den meisten Fällen die öffentliche Hand, Behörden und politische Instanzen, in seltenen Fällen wie beim „Umweltschutztunnel Lieferung“ in Salzburg ein Stadtteilverein (Quartierverein).

Das Einbinden der Betroffenen ist vorteilhaft und effizient!

Partizipation Bewohnerschaft



Interview mit der Fachstelle Bahn-lärm des BAV

Rudolf Sperlich

Was ist Ihre Aufgabe beim Bundesamt für Verkehr?

Wir sorgen dafür, dass die Lärm-sanierung entlang der Eisenbahnen ohne Kostenüberschreitung termin-gerecht umgesetzt wird. Wichtig ist die Gleichbehandlung aller Lan-desteile. Bis 2015 müssen die Sa-nierungen abgeschlossen sein.

Wie sind die Zuständigkeiten?

Wenn die Lärmgrenzwerte über-schritten werden, ist ein Sanie-rungsprojekt auszuarbeiten. Die betroffene Bahn trägt dabei als Bau-herrin die Verantwortung. Die Lärm-schutzprojekte werden dem BAV zur Genehmigung eingereicht. Wir führen das Verfahren, veranlassen die Projektauflage und sprechen am Ende die Baubewilligung aus.

Wo sehen Sie Probleme beim Pla-nungsprozess?

Normalerweise läuft die Planung in-nerhalb der SBB ab. Dann wird das Projekt der betroffenen Gemeinde vorgestellt. Gibt es Unstimmigkei-ten zu einer Massnahme, sucht das BAV nach Lösungen oder trifft am Ende den Entscheid. Häufig entste-hen während der Planungsphase lokalpolitische Diskussionen. Es ist leider unmöglich, überall Wände zu bauen, wo Züge vorbeifahren. Das Ausmass der Lärmbelastung wird zudem sehr subjektiv bewertet.

Wie können Einzeleigentümer Einfluss nehmen?

Die Bahnen haben bei der Planung einschränkende Rahmenbedingun-gen zu beachten, weshalb ihr Hand-lungsspielraum gering ist und die einzelnen Anwohner in der Regel am Planungsprozess nicht teilhaben können. Einwände von übergeord-netem öffentlichem Interesse (z. B. Ortsbildschutz) haben bei der Lö-sungsfindung ein starkes Gewicht.

Rudolf Sperlich ist Sektionschef Lärmsanie-rung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern. Er leitet ein interdisziplinäres Team mit 10 Personen.

Auswirkungen Gestaltung/Planung

Interview mit einem Mitglied der Arbeitsgruppe Lärm beim HEV
Roman Obrist

Gibt es bei Ihnen aktuelle Themenschwerpunkte?

Ja, der HEV Schweiz hat kürzlich eine Arbeitsgruppe zum Themenschwerpunkt „Verkehrslärm“ gebildet, da der Verkehrslärm die grösste Lärmquelle in der Schweiz darstellt. Der Gruppe gehören verschiedene Experten und Vertreter von besonders „lärmgeplagten“ Sektionen an. Der HEV Schweiz will mit dieser Arbeitsgruppe die Probleme des Strassen-, Schienen- und Fluglärms ganzheitlich analysieren.

Wird die Problematik mitglieders an Sie herangetragen?

Ja, sowohl die Mitarbeiter in den HEV-Sektionen als auch direkt betroffene Mitglieder weisen immer wieder auf die Verkehrslärmproblematik hin.

Wo sehen Sie Probleme beim Planungsprozess?

Einerseits entspricht ein gut ausgebauten Verkehrsnetz einem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnis. Andererseits verursacht ein solches Netz entsprechenden Lärm, den niemand haben will. In diesem Spannungsfeld der Bedürfnisse müssen wir es schaffen, dass die Menschen weitestgehend lärmfrei leben und wohnen können. Eine weitere Schwierigkeit ist die bröckelnde Rechtssicherheit: Die Menschen verlieren das Vertrauen in die Richt- und Zonenplanung, da sie zuweilen willkürlichen Änderungen unterworfen zu sein scheint.

Wo sehen Sie den grössten Handlungsbedarf?

Die Verkehrsplanung hat auf die Wohnbevölkerung und deren Ruhe- und Erholungsbedürfnis Rücksicht zu nehmen. Wo dies nicht möglich ist, müssen entsprechende Massnahmen finanziert werden.

Roman Obrist ist Jurist und beim Hauseigentümerverband (HEV) Schweiz verantwortlich für die Dossiers Energie/Umwelt.

Bauen an lärmbelasteten Situationen verlangt, dem Problem angepasste Wohnungstypologien zu finden oder auch vorhandene Strukturen zu transformieren (z. B. „Wehntalerstrasse“ in Zürich). Mit Verkehr belastete Situationen bieten damit Raum für kreative und ungewohnte Lösungen, welche auf dem Wohnungsmarkt aufgrund demografischer Veränderungen immer mehr nachgefragt sind. Der Vermietungserfolg des Projektes „Schaffhauserstrasse“ in Winterthur zeigt dies eindrücklich.

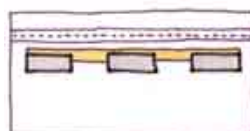
Bei den dokumentierten Projekten tauchte öfters die Frage nach einer sinnvollen Nutzung der Zwischen- oder Brachräume auf (z. B. „Gemeindezentrum Fließ“ oder „Grünanlage Lärmschutzüberdeckung A6“ bei Bern).

Neben übergeordneten Verkehrslösungen, die unter dem Kapitel „Strategien“ formuliert sind, können strassenseitig verkehrsberuhigende Massnahmen, wie die Gestaltung von Kreuzungsbereichen und Fussgängerquerungen, gängige Lösungen sein. Dauerhafte Lösungen sind häufig nur im Wechsel von einer offenen zu einer geschlosse-

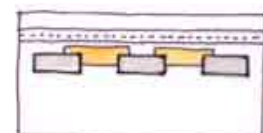
ner Bebauung in Kombination mit der richtigen Nutzungsanordnung (z. B. Projekt „Schaffhauserstrasse 155–165“) möglich. Dadurch wird die Bebauung der dahinter liegenden Bereiche in der bisherigen Form abgesichert und aufgewertet.

Auffallend ist bei den dargestellten Projekten, dass Lösungsansätze mit gleichzeitiger Verbesserung des Umfeldes und des Freiraumes in der Betrachtung eindeutig positiver abschneiden. Rein technische Massnahmen mögen zwar das primäre Problem bewältigen (Schallschutz), tragen aber nicht unbedingt zu einer nachhaltigen Verbesserung der Situation bei.

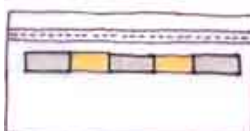
Für Lärmschutzwände gibt es heute Produkte der Bauindustrie, welche vertikale und extensive Begrünungen zulassen (Speicherverhalten, Wasserhaushalt). Zusätzliche gestalterische Massnahmen sind häufig notwendig, um nicht die Strassenräume abzuschotten.



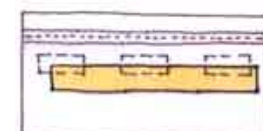
Schutzschicht



Vorbau



Zwischenbau



Abbruch/Neubau

bauliche Massnahmen

Rahmenbedingungen für die Umsetzung

Finanzierung

Bei baulicher Verdichtung wie z. B. dem Füllen einer Baulücke ist die Finanzierung in der Regel nicht problematisch.

Bei Schallschutzsanierungen ohne bauliche Verdichtung kann die Finanzierung problematisch sein, wenn kein klar zur Verantwortung ziehender Verursacher (z. B. Flughafen oder Bahn) vorhanden ist. Viele Bauträger nehmen diese Mehrkosten für technische Schallschutzmassnahmen wie z. B. Fenster oder einer Bedarfslüftung in Kauf, um den Wert der Liegenschaften zu erhalten.

Landschaftsarchitektonische Eingriffe sind gemäss Auswertung der „Guten Beispiele“ erfolgreich, aber häufig mit enormen Kosten verbunden. So hat der „Umweltschutztunnel Lieferung“ bei Salzburg 84 Millionen Euro gekostet.

Schwierig sind somit Situationen, bei denen die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen nicht gegeben ist, ein grosser Problemdruck aber zum Handeln zwingt. Wichtig sind hier Startfinanzierungen, um einen Pla-

nungsprozess in Gang zu setzen. Bauen an verkehrsbelasteten Situationen bedeutet oft einen Mehraufwand an Planung und Investitionen in Moderationsprozesse mit der betroffenen Bevölkerung und Bewohnerschaft. Finanzierungshilfen, wie z. B. Planungszuschüsse (siehe auch Interview mit dem bayrischen Baudirektor Martin Roth auf Seite 10) der öffentlichen Hand nützen so auch den angrenzenden Liegenschaften.

Baurechtlicher Rahmen

Technisch ist es mit einer Bedarfslüftung und einem geschlossenen Schallschutzfenster möglich, sogar Schlafräume zu dicht befahrenen Strassen hin zu orientieren. Gerade bei denkmalgeschützten Objekten drängen sich solche Lösungen auf. Die Gesetzeslage ist hier unterschiedlich. An den einen Orten wird es toleriert, dass die Frischluftzufuhr von Haupträumen wie z. B. Schlafzimmern nicht über das offene Fenster, sondern ausschliesslich künstlich erfolgt. Andere Orte sind hier strenger und erlauben nur Nebenräume auf diese Weise zu belüften.

Unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen erzeugen somit unterschiedliche Lösungen. Wichtig sind Regelungen, welche Räume sich auf der schallabgewandten Seite befinden dürfen. Kann sich zum Beispiel ein Wohn- oder Arbeitsraum nach der Strassenseite orientieren, ist der gestalterische Spielraum wesentlich grösser. Die Zürcher Lärmschutzverordnung ist zum Beispiel sehr streng. Geschlossene Haupträume sind auf der Strassenseite nicht möglich. Beim Projekt „Winterthurerstrasse 111–117“ in Zürich wurde das ehemalige Kinderzimmer an der Strasse der Diele zugeschlagen und kann so als Arbeitsnische genutzt werden.

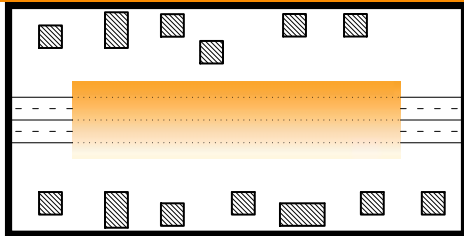
Verbesserungen im öffentlichen Raum ziehen eine Optimierung der wirtschaftlichen Verwertung der angrenzenden Liegenschaften nach sich!

Startfinanzierungen für Planungsprozesse sind notwendig!



Typologie/Überblick

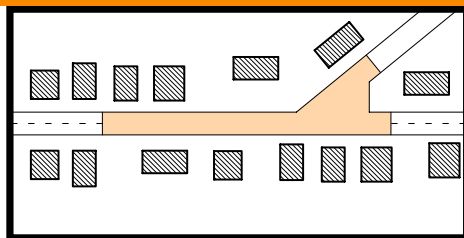
a



landschaftsarchitektonische Lösungen

*Bepflanzung
Niveauperlegung
Aufforstung
Künstliche Aufschüttung
Überplattung*

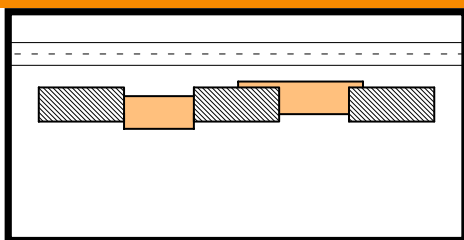
b



Gestaltung Strassenraum

*Belag
„Möblierung“
Signale, Beleuchtung
Verkehrsführungssystem
Temporeduktion
Ortsplanung*

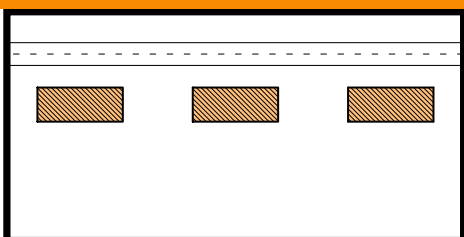
c



bauliche Massnahmen Gebäude

*Zwischenbau
Vorbau
Schutzschicht
Aufstockung
Abbruch
Teilabbruch
Neubau*

d



Organisation

*Nutzungsänderung
Immobilienbewirtschaftung
Quartierbüro
Verkehrsumleitung
Beruhigung, Temporeduktion
verkehrspolitische Massnahmen*

e



technische Massnahmen

*Schallschutzfenster
Schutzwände
Verstärkung der Aussenwand
Bedarfslüftung*

Übersicht Projekte



Grünanlage Lärmschutzüberdeckung A6, CH-Bern
Überplattung mit Park und Solaranlage



Umweltschutztunnel Liefering, A-Salzburg
Tunnel über Autobahn mit Spiel- und Hauptplatz



Beruhigung Obertürkheimstrasse, D-Esslingen
Beruhigung Ausfallstrasse, Umleitung und Verengung



Sanierung Seftigenstrasse Wabern, CH-Köniz
verkehrstechnische und künstlerische Lösung



Hauptstrasse als Begegnungsort, CH-Grenchen
Gestaltung des Zentrums, Bau Umfahrungsstrasse



Bankfiliale Intragna, CH-Intragna
Ersatzbau mit Umgebungsgestaltung im Ortszentrum



Gemeindepavillon Anif, A-Anif
öffentliche Funktion als Schutz für EFH und Park



Schaffhauserstrasse 155-165, CH-Winterthur
Schliessen von Lücken mit Vor- und Zwischenbauten



Siedlung Geismatt, CH-Luzern
Einfügen von Zwischenbauten



Siedlung Wehntalerstrasse 475-501, CH-Zürich
Schutzschichten zwischen Strasse und Gebäude



Winterthurerstrasse 11-117, CH-Zürich
Schliessen einer Lücke bei 2 Längsbauten



Gemeindezentrum Fliess, A-Fliess
Aufwertung Gemeindezentrum, Verlegung Parkplätze



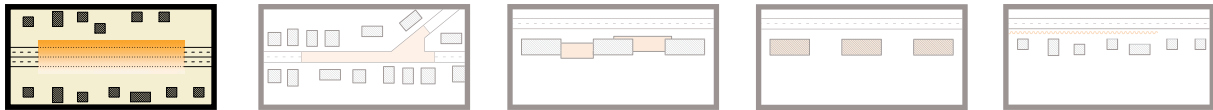
Lärmsanierung an der A5, CH-Le Landeron
gestaltete Lärmschutzwand vor EFH-Siedlung



Lärmschutzwand Ostring, CH-Bern
Schutz von Höfen mit gestalteter Wand



Passiver Lärmschutz Flughafen, D-Bonn/Köln
individueller Schallschutz bei Fluglärm



a1 Grünanlage Lärmschutzüberdeckung A6, CH-Bern

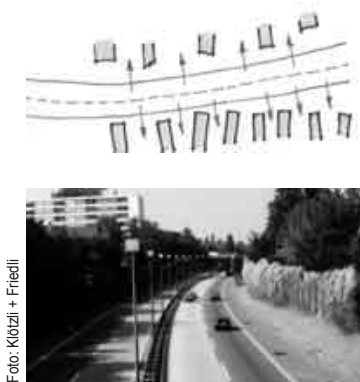


Foto: Kitzli + Friedli

Analyse/vorher

Ausgangssituation

In einem Wohngebiet im Süden der Stadt Bern mit einer offenen orthogonalen Bebauung der 50er- bis 70er-Jahre wurden durch den Bau einer Autobahn (A6) die zulässigen Grenzwerte bezüglich Schall überschritten. Massnahmen wie Schallschutzfenster und der Einbau einer Wand zwischen den Zeilen brachten nicht den gewünschten Erfolg.

Prozess

Die Widerstände der betroffenen und anfänglich nicht eingebundenen Bevölkerung richteten sich sowohl gegen den möglichen Kinderlärm auf dem geplanten Spielplatz, als auch gegen die Einsicht in die Wohnungen. Die Gestaltung wurde kritisch hinterfragt. Der Planungsprozess geriet ins Stocken. In der Folge bot sich vor Ort ein Quartiersvertreter als uneigennütziger Ansprechpartner an. An Versammlungen und Projektpräsentationen konnten die Probleme weitgehend ausgeräumt werden. Nach der Errichtung der Überplattung wurde durch den Wegfall der ursächlichen Lärmbelastung der Schall aus den Nachbarwohnungen teilweise zum Problem.

Problem

Bau einer Autobahn, belastetes Wohngebiet mit offener Bebauung

Lösung

begehbare Überplattung der Strasse mit Grünraumgestaltung

Massnahme

Die A6 wurde mit einer benutzbaren Freifläche überdeckt. 30 % davon sind mit Solarkollektoren belegt. Neben der Funktion der Abschirmung verbindet die Überplattung zwei ehemals getrennte Stadtteile. Wichtig ist der Dialog zwischen Technik und Natur sowie die Ablesbarkeit der Funktionen, wobei die Dynamik der Autobahn erlebbar bleiben soll.

Das Einbinden der betroffenen Einwohner kann den Planungsprozess beschleunigen!



Foto: Jacqueline de Sá



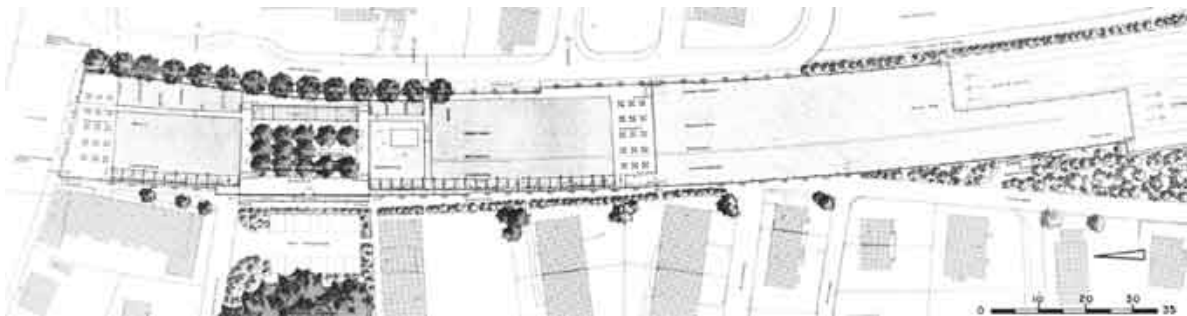
Foto: Jacqueline de Sá

künstlerische Intervention



Foto: Jacqueline de Sá

Lauben



Projektdaten

Auftrag

Stadt Bern

Planung/Umsetzung

Landschaftsarchitektur:

Klötzli + Friedli, Bern

Ingenieure:

Gonin und Zeerleder, Bern

Kunst:

Christian Ryter, Biel

Planung

1987–1990

Umsetzung

1990–1993

Informationen

Homepage

www.kloetzli-friedli.ch

www.umwelt-schweiz.ch (> alle Publikationen> Lärm)

Literatur

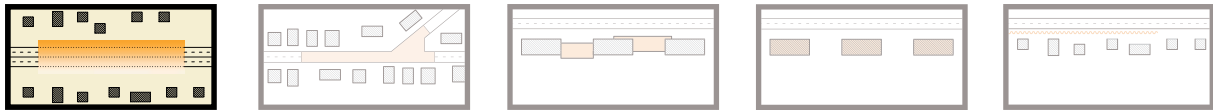
Udo Weilacher und Peter Wulschleger: Landschaftsarchitekturführer Schweiz; ISBN 3-7643-6587-0, Birkhäuser Verlag, 2002
Umwelt 2/2005, BUWAL

Kommentar

Zusatznutzung auf Platte wie z. B. Quartierzentrum wäre als Ergänzung wünschenswert

grosse städtebauliche Dimension des Eingriffs verändert den Ort nachhaltig

hoher finanzieller Aufwand der Massnahme, welcher durch den Nutzen gerechtfertigt ist



a2 Umweltschutztunnel Liefering, A-Salzburg

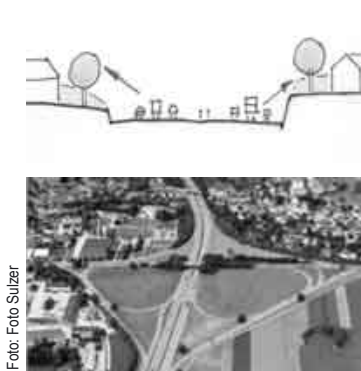


Foto: Foto Sulzer

Analyse/vorher

Problem

Trennung eines Stadtteiles durch den Bau einer Umfahrung

Lösung

Bau eines Tunnels und Errichtung eines Dorfplatzes mit Spielmöglichkeiten

Ausgangssituation

Das im Westen von Salzburg gelegene Liefering wurde durch den Bau einer Umfahrungsautobahn in den 70er-Jahren zerschnitten. Die offene, teilweise sehr ländliche Struktur mit Bauernhäusern und feinkörniger Wohnbebauung wurde erheblich belastet.

Massnahme

Durch den Bau eines 500 m langen „Umweltschutztunnels“ werden die negativen Auswirkungen auf die Ortsstruktur aufgehoben. Die Überdeckung wurde begrünt und mit einem Spielplatz versehen. In der Mitte befindet sich ein „Dorfplatz“, welcher für vielfältige Aktionen zur Verfügung steht. Zusätzlich gibt es konventionelle Schallschutzwände an den Rändern. Die Stadt Salzburg besitzt die Option, hier einen Kindergarten zu errichten.

Prozess

Ein gut organisierter Stadtteilverein mit besten Kontakten zur Stadt artikuliert gleich nach der Errichtung der Umfahrung ihren Unmut. Erste Planungen seitens der Stadt für einen Tunnel gab es schon 1979. Ursprünglich war eine gewerbliche Nutzung vorgesehen, welche in der Bevölkerung zu Protesten und Angst vor noch mehr Verkehr führte. In der Folge setzte die Stadt eine Arbeitskommission ein, welche die verschiedenen Interessen ausglich und die Planungen koordinierte. Eine Landschaftsplanerin wurde erst zugezogen, nachdem der Tunnel technisch schon geplant war. Das Abstimmen der Gestaltung auf die technischen Notwendigkeiten führte zu Verzögerungen.

Projektmanagement und ein geeignetes Planungsteam von Anfang an sind von Vorteil!

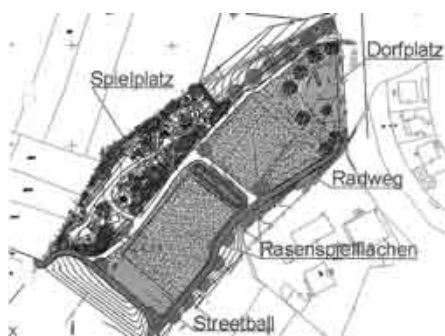


Foto: Foto Sulzer



Foto: Foto Sulzer

„Helikopterflug“ von Süden auf Liefering



Lageplan (aus Lieferinger Kultur-Wanderweg-Broschüre Stadteilerneuerung Liefering, 2001)

Projektdaten

Auftrag

Stadt/Land Salzburg, Asfinag
(Autobahnen- und Schnellstra-
sen-Finanzierungs-Aktiengesell-
schaft)

Planung/Umsetzung

Landschaftsarchitektur:
Karin Erlmoser, Salzburg

Planung

1979–2002

Umsetzung

2002–2004

Informationen

Homepage

www.stadt-salzburg.at (> The-
men> Umwelt> Grünanlagen>
Kinderspielflächen> Liefering>
Umwelttunnel Liefering)
www.erlmoser.at

Literatur

Land Salzburg, Autobahnverwal-
tung: Baudokumentation, Baulos
Liefering; Landespressebüro/
Marketing Salzburg, Postfach
527, 5010 Salzburg, 2001

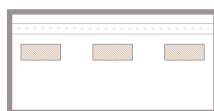
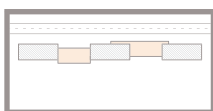
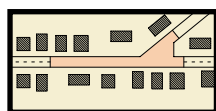
Kommentar

Reduktion der Belastung durch
die Massnahme ist gross

Eingriff mit hohem finanziellem
Aufwand im Bezug auf die An-
zahl der Nutzniesser

Eingriff, welcher eine Urbanisie-
rung – Wechsel der Bebauungs-
struktur – des Ortes nach sich
ziehen sollte

Bau des geplanten Kindergar-
tens wäre zwecks zusätzlichen
Nutzens der Massnahme ziel-
führend



b1 Beruhigung Obertürkheimstrasse, D-Esslingen



Foto: Stadtbauatelier

Analyse/vorher

Ausgangssituation

Die nördlich der Industriestadt Esslingen gelegene Strasse veränderte sich mit der Zeit immer mehr in eine Ausfallachse für den Berufsverkehr Richtung Stuttgart. Die von halboffenen bis zu viergeschossigen Zeilen begleitete Strasse mit Wohn- und Gewerbenutzung erlitt einen sozialen Abstieg, verbunden mit einem Wertverlust der Gebäude und hohem Mieterwechsel.

Prozess

Die Beruhigung der Obertürkheimstrasse ist Teil eines städtebaulichen Konzepts der Stadt Esslingen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Bewohner wurden schon vor dem Start der Planungen in den Prozess eingebunden. An Bürgerversammlungen wurden ihre Vorschläge – ohne tatsächliche Verpflichtung zur Umsetzung – nach Möglichkeit berücksichtigt. Eine organisierte und zu Protesten bereitete Einwohnerschaft – die meisten sind Eigentümer – beschleunigte sicher die Umsetzung von Massnahmen beim dokumentierten Projekt. Vorbehalte gegenüber der Planung waren der erwartete Verlust von Parkplätzen vor Ort.

Problem

Ausfallstrasse belastet mit Berufsverkehr

Lösung

Verlagerung des Verkehrs auf Parallelstrasse ohne Wohnnutzung, Verkehrsberuhigung durch Verengung des Strassenprofils

Massnahme

Der Verkehr wurde auf eine Parallelstrasse mit weniger Wohnnutzung umgelagert. Wegen geringer finanzieller Mittel blieb der Fahrbahnbelag unverändert. Durch eine Verengung des Strassenprofils mit Beet- und Baumpflanzgruben in das bestehende Strassenprofil ist dies gestalterisch sichtbar gemacht worden.

Das Einbinden der Bewohner von Anfang an ist von Vorteil!



Foto: Stadtbauatelier



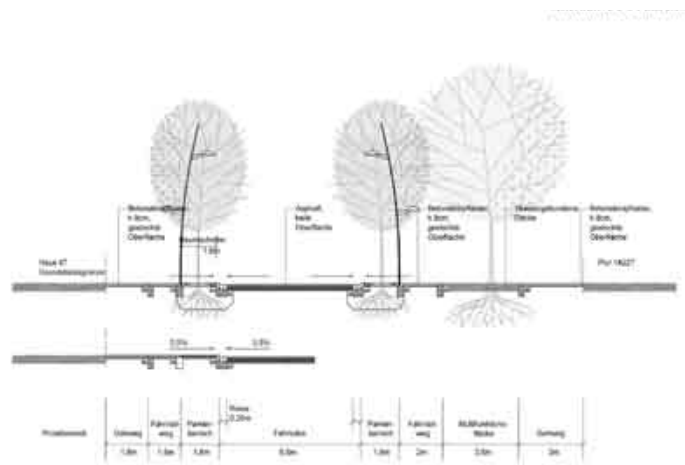
Foto: Stadtbauatelier

Gehweg

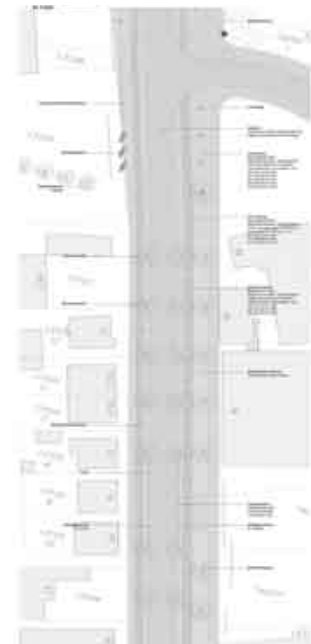


Foto: Stadtbauatelier

stadteinwärts



Baumpflanzgruben im Strassenprofil



Projektdaten

Auftrag
Stadt Esslingen

Planung/Umsetzung
Stadtbauatelier Stuttgart

Planung
2000–2003

Umsetzung
2004

Informationen

Homepage
www.stadtbauatelier.de
www.esslingen.de (> Politik und Verwaltung> Projekte und Agenda 21> Agenda 21: weitere Informationen zu den Planungs- und Partizipationsmodellen in Esslingen)

Literatur
Stadt 2030, Bürger sein heute – Bürger sein 2030, Forschungsprojekt: Forschungsverbund Esslingen 2030, 2005 (auch als PDF-Dokument unter www.esslingen.de abrufbar)

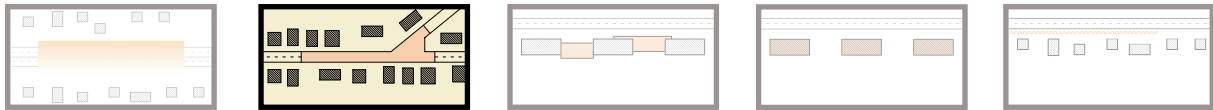
Kommentar

kostengünstige und kreative Variante mit Effekt (Belassen der vorhandenen Belagsmaterialien)

Material sparender und nachhaltiger Eingriff

Wichtigkeit der Einbindung in ein städtebauliches Gesamtkonzept mit Bürgerbeteiligung

geplante zweite Etappe mit Beleuchtungskonzept und Aufenthaltsbereichen für die Bevölkerung leider noch nicht realisiert



b2 Sanierung Seftigenstrasse Wabern, CH-Köniz

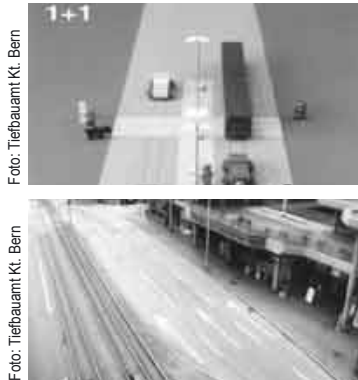


Foto: Tiefbauamt Kt. Bern

Foto: Tiefbauamt Kt. Bern

Analyse/vorher

Problem

Anfang der 90er-Jahre ist das Tramtrasse und die Einfallstrasse (mit 20 000 Autos pro Tag) überlastet

Lösung

zeitliche statt räumliche Trennung der Verkehrsteilnehmer:
„Koexistenz statt Dominanz“

Ausgangssituation

Die Seftigenstrasse in Wabern war in schlechtem Zustand. Grosse Mängel an den Tramgeleisen und sich häufende Reklamationen seitens der Anwohner und des Gewerbes veranlassten den Kanton, das „Berner Modell“ einzusetzen.

Massnahme

Aus zahlreichen Projektvarianten wurde im Rahmen der breiten Mitwirkung die Variante „1+1“ gewählt: Zusammenlegen des Tramtrassees mit Autofahrspur unter Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Dank zeitlicher (statt räumlicher) Trennung wurden neue Bereiche für Fussgänger und Velos geschaffen. Künstlerische Interventionen steigern die Identität des Ortes. Am Siedlungseingang veflüsst ein Dosiersystem den Verkehr.

Prozess

Der Kanton führte mit der Gemeinde Köniz und der Stadt Bern eine Konzeptüberprüfung durch. Die Partizipation erfolgte ab Beginn, das heisst durch den Einbezug der Bevölkerung mit Workshops und Veranstaltungen zur Problematik. Die Planung verlief nach den Grundsätzen einer angebotsorientierten Verkehrsplanung. Aufgrund der Mitwirkung bestätigte die Bevölkerung das komplexe Projekt. Die Ausführung schritt zügig voran und konnte nach einer einjährigen Vorbereitungsphase während fünf Wochen Intensivbauphase realisiert werden.

Das „Berner Modell“ ist erfolgreich, weil sich vernetzte Planung bewährt (Fachwissen, Politik und Partizipation)!



Foto: Tiefbauamt Kt. Bern

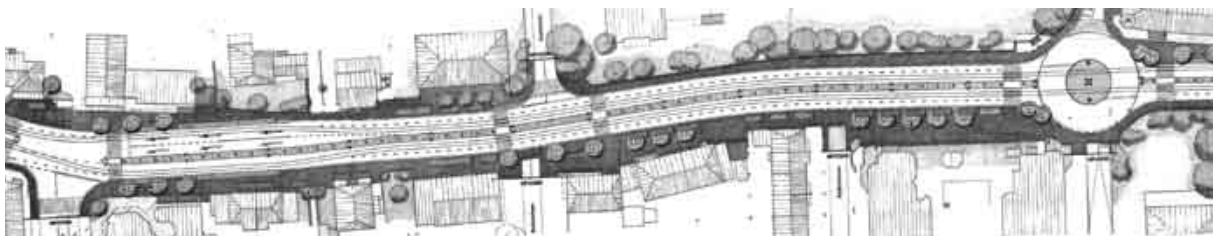
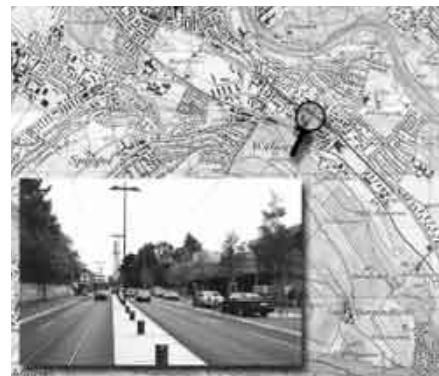


Foto: Tiefbauamt Kt. Bern



Foto: Tiefbauamt Kt. Bern

Dosiersystem



Projektdaten

Auftrag

Tiefbauamt Kanton Bern, Gemeinde Köniz, BERNMOBIL

Planung/Umsetzung

Betriebs- und Gestaltungskonzept: Metron, Brugg, Ingenieure: Rothpelz, Lienhard, Bern; Kunst: Hannes und Petruschka Vogel, Basel

Planung

1991–1994

Umsetzung

1996–1997 (5 Wochen intensiv)

Informationen

Homepage

www.bve.be.ch (> Tiefbauamt> Berner Modell> mehrere PDF-Dokumente zum Thema: Dokumentation/Nachevaluation zur Sanierung Seftigenstrasse)

Literatur

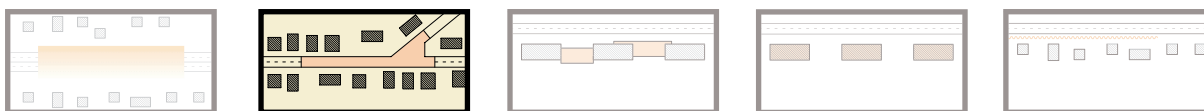
„Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr“, das „Berner Modell“, in der Praxis; Tiefbau-Kanton Bern, 2003 Bern
„Ein Puzzle von Massnahmen schafft Raum“, Steckbrief Seftigenstrasse; Oberingenieurkreis II, 3001 Bern

Kommentar

professionelle Vorgehensweise

allgemeines Verständnis zu komplexen Zusammenhängen setzt sich durch

grundsätzliche Überlegungen verhelfen zum Erfolg (Synergiepotenzial)



b3 Hauptstrasse als Begegnungsort, CH-Grenchen

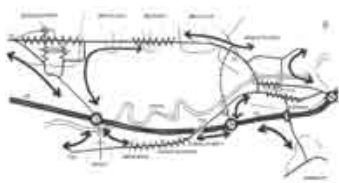


Foto: Jürg Iseli

Analyse/vorher

Problem

starke Beeinträchtigung der Lebensqualität mit wirtschaftlichen Folgeschäden an stark befahrener Durchgangsstrasse im Zentrum

Lösung

Bau einer Umfahrung, Beruhigung durch Neugestaltung der Strassenräume, Verkehrsregime, Fussgängervortritt

Ausgangssituation

Die am Jurasüdfuss gelegene Uhrenstadt wurde durch eine durch das Zentrum führende vierspurige Ost-West-Verbindung stark belastet. Die von 1900 bis 1970 entstandene disperse und dichte Bebauung war von zunehmenden Leerständen und sozialem Abstieg betroffen.

Massnahme

Die Stadt nutzte die Mittel für flankierende Massnahmen von Bund und Kanton im Zuge des Baus der Autobahnumfahrung A5. Durch eine optische Verengung mittels Materialwechsels auf zwei Spuren von 4,75 m Breite (tatsächliche Breite 7,50 m) konnte der Verkehr von 15 000 Fahrzeugen auf 5000 reduziert werden. Der Vortritt für zu Fuss Gehende bewirkt, dass der Durchgangsverkehr das wieder attraktive Zentrum meidet.

Prozess

Rechtzeitig wurde das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt, verbunden mit einer Bevölkerungsumfrage mit Wettbewerb. Widerstände kamen von Gewerbetreibenden, die den Verlust an Parkplätzen bemängelten und einen Rückgang der Kundschaft befürchteten. Mit dem direkten Kontakt zu Gewerbevertretern, welche mit einer Begegnungszone positive Erfahrungen gesammelt hatten, wurde Überzeugungsarbeit geleistet. Dank dem Parkhaus eines Grossverteilers kann der Parkplatzsuchverkehr reduziert werden. Die gewonnenen Flächen werden von Läden und Restaurants sowie für diverse Aktionen (Strassenkunst, Theater) rege genutzt.

„Best Practices“-Beispiele und der Erfahrungsaustausch zwischen Betroffenen sind wichtig!



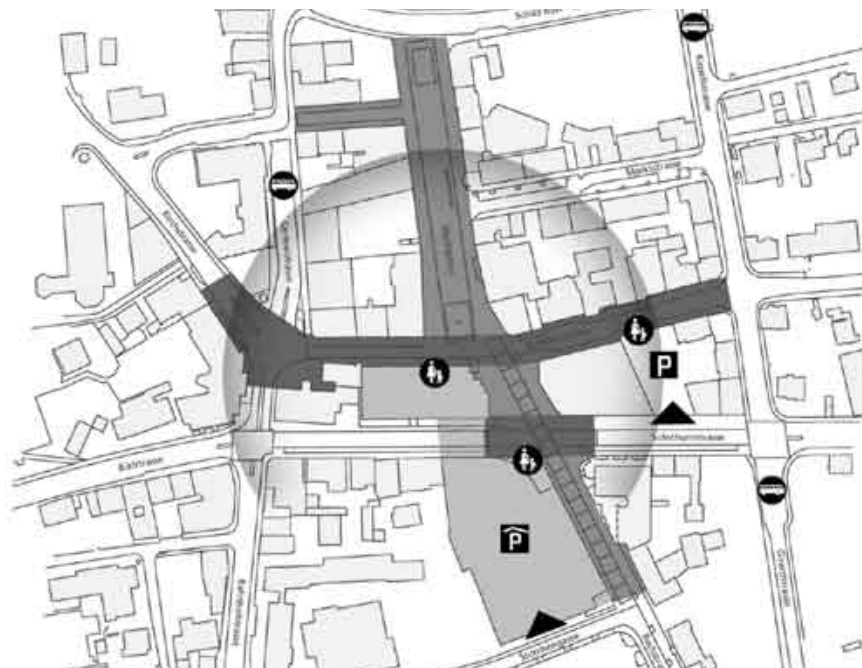
Foto: Jürg Iseli



Foto: Jürg Iseli



Foto: Jürg Iseli



sämtliche Nutzungen im engeren Zentrum liegen im Umkreis von 100 m vom Parkhaus

Projektdaten

Auftrag

Stadt Grenchen, Kanton Solothurn

Planung/Umsetzung

Metron, Brugg mit Feddersen und Klostermann, Zürich; Bauzeit Architekten, Biel; Rothpelz, Lienhard, Olten

Wettbewerb

1999

Planung/Umsetzung

1999–2004

Informationen

Homepage

www.grenchen-city.net (> Planen + Bauen> Stadtplanung> Begegnungszone)

Literatur

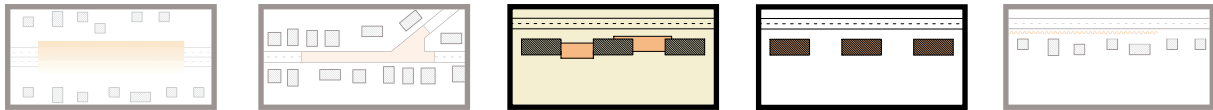
Hochparterre 11/2003
tec 21 40/2004

Kommentar

optimaler Einsatz von Mitteln des Bundes für flankierende Massnahmen

Beruhigung durch Fussgängervortritt im Sinne einer Koexistenz anstelle einer reinen Fussgängerzone ist hier sinnvoll

gesteuerte Bewirtschaftung durch die Stadt mit Aktionsprogrammen zwecks Belebung der Flächen ist zielführend – Effekt führt zu zusätzlicher Attraktivitätssteigerung der Zentrumszone



c1/d Bankfiliale Intragna, CH-Intragna



Foto: Klotzli + Friedli

Analyse/vorher

Problem

Tessiner Dorfzentrum mit verfallenem „Rustico“ in offener Bauweise an Durchgangsstrasse

Lösung

Errichtung eines Mehrzweckgebäudes mit Fussgängerbindung zwischen Strasse und Zentrum

Ausgangssituation

Das auf 380 m in einem Gebirgstal auf einer Bergkuppe gelegene Tessiner Dorf Intragna wurde durch ein verfallendes „Rustico“ an einer Durchgangsstrasse im Zentrum verunstaltet und belastet.

Massnahme

Durch den feinfühlig eingepassten Bau eines kombinierten Gewerbe- und Wohngebäudes, welches bewusst als Schallschutz für die dahinter liegende Bebauung ausgebildet wurde, konnte der Ort aufgewertet werden. Die terrassierten Freiflächen dienen einerseits als Verbindung zwischen Strasse und Ortskern, andererseits als private Aussenflächen für den in den Obergeschossen gewonnenen Wohnraum.

Prozess

Der neue Eigentümer erkannte das Spannungsfeld des Ortes zwischen dem Altbestand eines typischen Tessiner Ortes wie auch der belasteten Situation und schrieb darum einen Architektenwettbewerb aus. Gegen das Siegerprojekt gab es vor allem Widerstände aufgrund der zeitgenössischen Architektur. Der Eigentümer und die Gemeinde entschlossen sich, die Bevölkerung in das Projekt einzubinden. Durch die Darstellung der Mehrwerte – Schallschutz, öffentliche fussläufige Verbindung Zentrum-Strasse – des Projektes wurden Anwohner wie Bevölkerung vom Projekt überzeugt.

Verfahren wie Architektenwettbewerbe bieten eine hohe Garantie bezüglich Qualitätssicherung!



Foto: Klaus Kinold

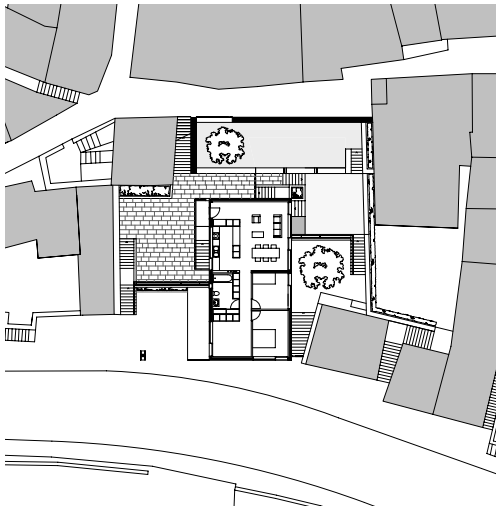


Foto: Klaus Kinold

Strassenfront



Foto: Klaus Kinold



öffentliche Verbindung



Projektdaten

Auftrag

Banca Raiffeisen

Planung/Umsetzung

Architekt Michele Arnaboldi,
Locarno
Mitarbeit: Enzo Rombollà

Wettbewerb

1994

Planung

2000–2001

Umsetzung

2001–2002

Informationen

Homepage

www.arnaboldi-arch.com

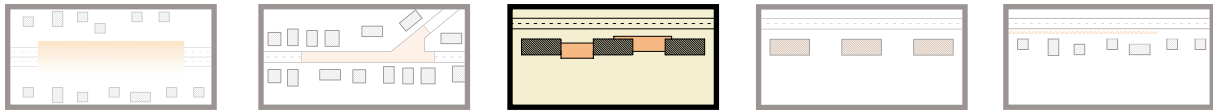
Literatur

architektur.aktuell 10/2003

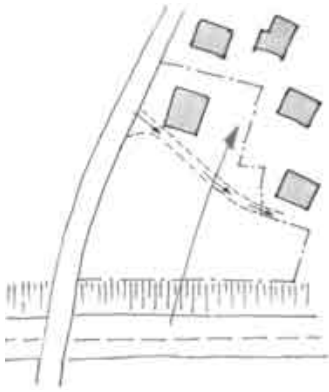
Kommentar

*Zusammenspiel problembe-
wusster Bauträger und Planer
optimierte Resultat*

*die Betonung des Mehrwertes
eines Projektes für die Öffent-
lichkeit führt eher zum Ziel als
Debatten über zeitgemässes
Bauen im historischen Kern*



c2 Gemeindepavillon Anif, A-Anif



Analyse/vorher

Ausgangssituation

Anif, eine Kommune am südlichen Stadtrand von Salzburg, welche als privilegierter Villenstandort gilt, wird von einer Bundesstrasse durchschnitten. Für die anliegenden Einfamilienhäuser bedeutete dies ein Wertverlust, gerade auch durch die Aufgabe eines gewerblich genutzten Bankgebäudes an der Bundesstrasse im Zentrum.

Prozess

Das sich im Besitz der Gemeinde befindende Grundstück an hochwertiger zentraler Lage sowie die Notwendigkeit der Errichtung von Vereinsräumen veranlassten Anif zur Ausschreibung eines Gutachterverfahrens. Damit der vorgeschlagene öffentliche Park des Siegerprojektes Realität werden konnte, mussten die Bedenken eines Anwohners ausgeräumt werden, welcher über ein Wegrecht mitten durch das Grundstück verfügte. Widerstände richteten sich auch gegen die zeitgemässe Architektur, welche erst durch die Aussicht auf die Nutzung des Gebäudes durch Gemeindebürger aufgelöst wurden. Die hinter dem Gebäude liegende Bebauung wurde aufgewertet.

Problem

verfallenes Gebäude an zentraler Lage mit offener Bebauung an stark befahrener Strasse.

Massnahme

Die neu unterzubringenden Nutzungen, eine Arztpraxis und ein Vereinshaus, wurden unspektakulär in einem linearen Gebäude entlang der Strasse integriert. Die Verkehrserschliessung liegt zwischen Strasse und Neubau. So konnte zwischen Gebäude und anliegender Bebauung ein verkehrsberuhigter öffentlicher Park geschaffen werden.

Lösung

Erstellung eines linearen Gebäudes als Schutz des Parkes und der Bebauung dahinter

Ein öffentliches Gebäude als Korrektiv fehlgeleiteter städtebaulicher Entwicklungen!



Foto: Klotz & Sengmüller



Foto: Klonfar & Sengmüller



Foto: Klonfar & Sengmüller



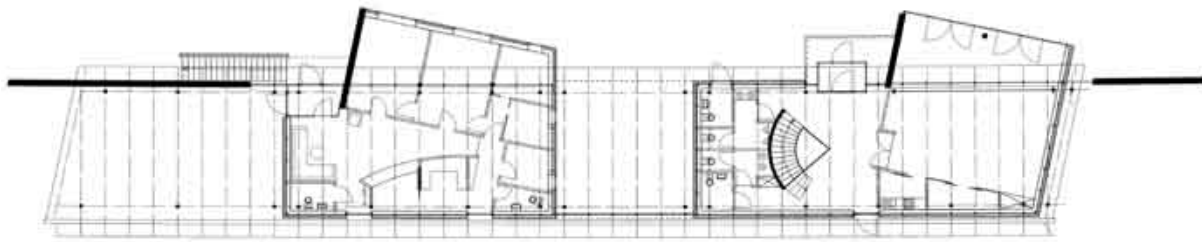
Foto: Klonfar & Sengmüller



Lageplan



Westfassade



Erdgeschoss

Projektdaten

Auftrag
Gemeinde Anif

Planung/Umsetzung
Architekt Karl Thalmaier, Hallein

Wettbewerb
1993

Planung
1994

Umsetzung
1995

Informationen

E-Mail Adresse
archthalmeier@aon.at

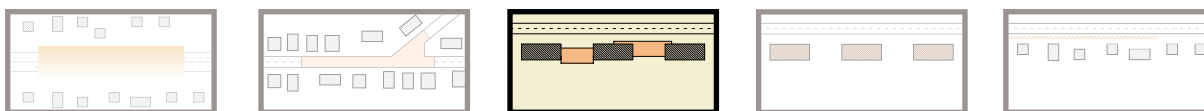
Literatur
Architektur & Bauforum 4/1998

Kommentar

Angebot an öffentlichen Aussenräumen und Funktionen als Kontrast zu einem Konglomerat von Einfamilienhäusern und Restflächen der Bodenverwertung einer Agglomerationsgemeinde im Süden von Salzburg

Lösung einer komplexen Problemstellung ohne Analogisierung herrschender Verhältnisse – keine Anbiederung an den lokalen Baustil

zurückhaltender Baukörper als Schallschutz



c3 Schaffhauserstrasse 155–165, CH-Winterthur



Analyse/vorher

Problem

drei dreigeschossige, parallel zur Ausfallstrasse liegende Wohnblöcke

Lösung

Schliessen der Baulücken mit Vor- und Zwischenbauten

Ausgangssituation

Die in den 30er-Jahren errichteten drei Wohnblöcke liegen an einer heute stark befahrenen Ausfallstrasse im Norden der Stadt. Die offene Bebauung wie auch der sehr bescheidene Komfort (fehlende Freibereiche, kleine 3-Zimmer-Einheiten zu 50 m², Schlafräume an der Strasse und bescheidene Sanitärräume) führten zum Wertzerfall.

Massnahme

Die Baulücken wurden mit Zwischenbauten geschlossen. Im Hof wurden zwecks Vergrösserung der Wohnflächen und der Fassadenabwicklung Vorbauten mit Niveauunterschieden und Raumhöhen von drei Metern eingefügt. Es entstanden auf diese Weise geschützte private Aussenräume. Die Schlafräume sind hofseitig untergebracht. Strassenseitig befinden sich nur Nebenräume. Die Altbauten konn-

ten in Ihrer Substanz erhalten bleiben. Wenn möglich wurden alte Beläge erhalten, um so einen Dialog zwischen Alt und Neu zu ermöglichen.

Prozess

Durch den Wertzerfall der Liegenschaften sah sich der Eigentümer zum Handeln gezwungen. Die ursprünglichen Mieter hatten die Gelegenheit, eine sanierte Wohnung zu übernehmen. Diese Möglichkeit wurde aber wenig wahrgenommen. Durch ein grosszügiges Parkplatzangebot in der neu erstellten Tiefgarage konnte jedoch die benachbarte Bevölkerung für das Projekt motiviert werden. Die Nachbarn wurden an Bewohnerversammlungen über das Projekt orientiert.

Wohnwertsteigerung durch Weiterbauen und Nachverdichten!





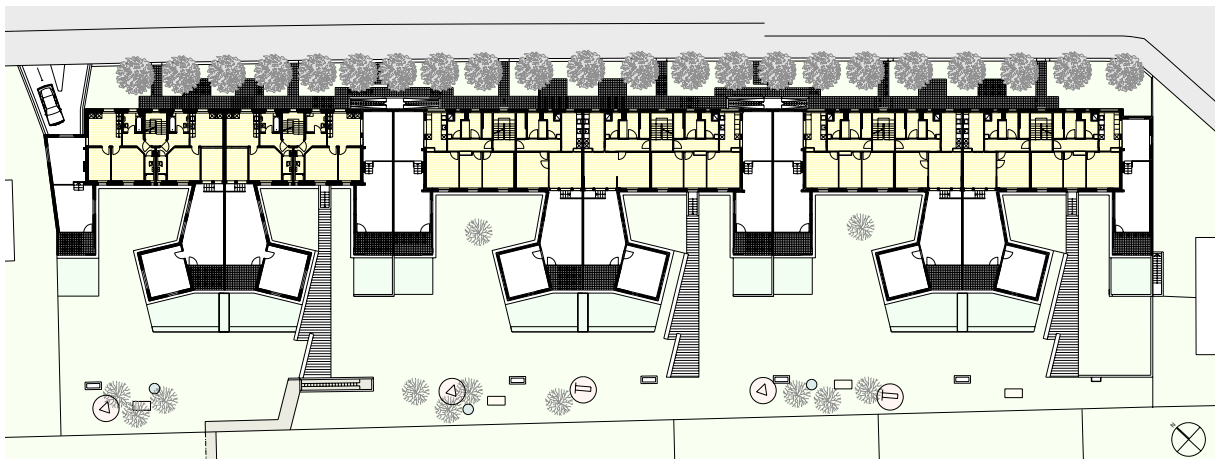
Foto: denkwerk

Hofseite mit Vorbauten



Foto: denkwerk

Beleuchtungskonzept



Vor- und Zwischenbauten

Projektdaten

Auftrag

Gesellschaft für Erstellung billiger Wohnungen, Winterthur

Planung/Umsetzung

denkwerk Architekten,
Joachim Mantel und Veronika
Martin, Winterthur

Planung

2000–2002

Umsetzung

2003–2005

Informationen

Homepage

www.denk-werk.ch
www.schaffhauserstrasse-plus.ch

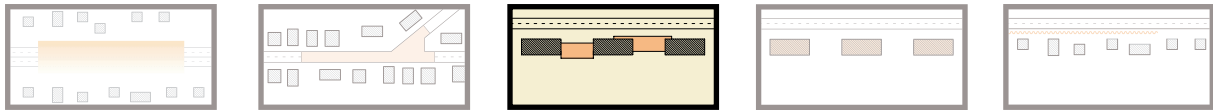
Literatur

Wohnen 7–8/2005
Hochparterre 9/2005

Kommentar

Transformation einer ehemals vorstädtischen Situation mit offener Bebauung an die neuen Gegebenheiten (gegenüber neues Einkaufszentrum geplant), gestalterische Zusammenfassung der drei Baukörper, Kontrast von urbaner Strassenfassade und privater Hofseite

Sicherheit und Einsicht auf der Hofseite für spielende Kinder eventuell nachteilig – das räumliche/sinnliche Erlebnis ist dank feinkörniger Gestaltung gesteigert



c4 Siedlung Geissmatt, CH-Luzern

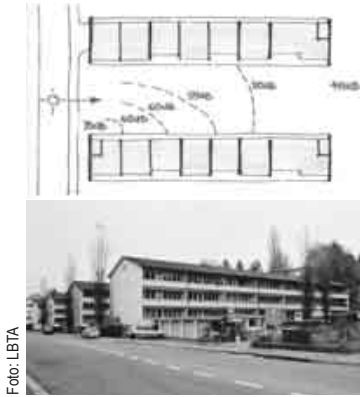


Foto: LBTA

Analyse/vorher

Ausgangssituation

Die an der Spitalstrasse 25 bis 29 gelegene Siedlung (erbaut 1936) von Architekt Carl Moscarder wurde 1983 saniert (Einbau Schallschutzfenster). Trotzdem stiegen bis 1990 die Leerstände auf über 30 %. Die Balkone und der Hofraum entwickelten sich wegen der ständig steigenden Verkehrsbelastung zu unwirtschaftlichen Vorzonen.

Prozess

Die Eigentümer beauftragten ein Architekturbüro mit einer „strategischen“ Sanierung. Die Denkmalpflege wurde früh mit den Szenarien bekannt gemacht. Erste Widerstände bestanden bezüglich der explizit vorgeschlagenen Neuinterpretation der Siedlung. Aufgrund eines Lärmgutachtens konnte die Behörde von den „schallsperrenden“ und transparenten Zwischenkörpern überzeugt werden. Nach der Sanierung zeichnete sich ein umfassender Bewohnerwechsel ab. Die Mietzinse bewegen sich im mittleren Rahmen.

Problem

Leerstände in einer Wohnsiedlung der 30er-Jahre mit Anlieferungs- und Durchgangsverkehr

Lösung

mit Zwischenkörpern verbundene Zeilen erzeugen neuen Wohnraum und angenehme Hofatmosphäre

Massnahme

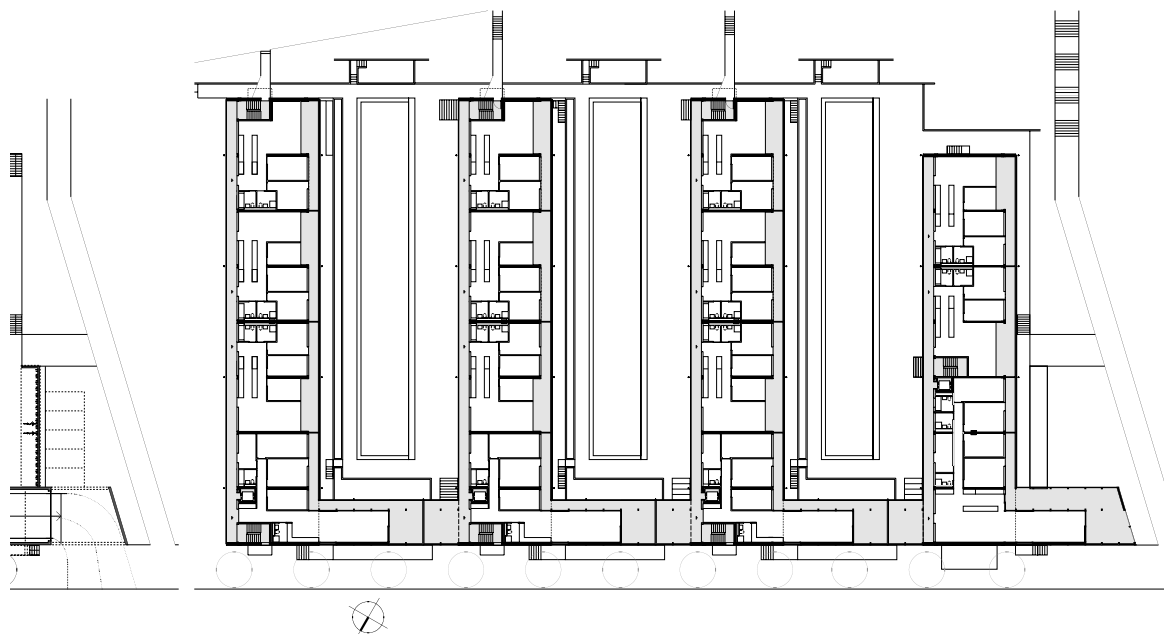
Die Häuser wurden grundlegend erneuert. Fassaden und Gebäudestrukturen blieben erhalten. Jede zweite Balkonfensterfront wurde zurückversetzt. Die neuen Holz-Zwischenkörper ermöglichen den Ausbau zu 5½ Zimmer-Wohnungen. Die Umgebung wurde vollständig erneuert, und eine Tiefgarage wurde eingebaut.

Aussenräume sind wie Wohnungen anfällig für Lärmbelastung, Wohnungsleerstände entstehen!



Foto: Mario Kunz

Foto: Mario Kunz



Obergeschosse

Projektdaten

Auftrag

SBL Wohnbaugenossenschaft,
Luzern

Planung/Umsetzung

Lüscher Bucher Theiler Architek-
ten, Luzern

Machbarkeitsstudie

1999–2000

Planung

2001–2002

Umsetzung

2002–2004

Informationen

Homepage

www.svw.ch (> Zeitschrift Woh-
nen> Archiv> „Neues Bauen“ mit
Holz> PDF)

Literatur

Hochparterre 11/2003
Wohnen 7–8/2003

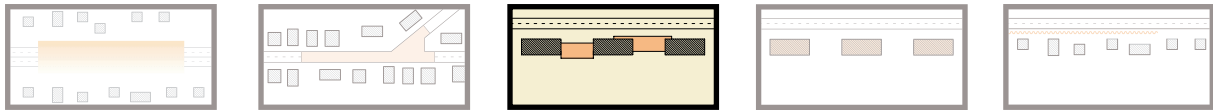
Kommentar

*zwingende Erneuerung wird
mittels „günstiger“ Investition
realisiert (Mehrwert Zwischen-
bauten)*

*Lärmreduktion in den Aussen-
räumen steigert den Aufenthalts-
und Gebrauchswert*

*geschützte, aber nicht versteck-
te Bereiche dank Transparenz
der Massnahme*

*organisatorisch/städtebaulich
wird interessante/neue Hofsitua-
tion geschaffen*



c5 Siedlung Wehntalerstrasse 475-501, CH-Zürich

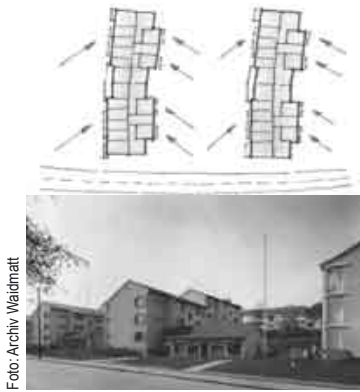


Foto: Archiv Waldmatt

Analyse/vorher

Problem

MFH mit Baujahr 1948 stehen senkrecht zu einer vierspurigen Ausfallstrasse in Zürich-Affoltern.

Lösung

Minergie-Sanierung, Ergänzungsbauten und Glaswand (Hofbildung zur Wehntalerstrasse hin)

Ausgangssituation

Die fünf dreigeschossigen, doppelten MFH mit 3- und 4-Zimmer-Wohnungen sind zur Wehntalerstrasse hin mit eingeschossigen Ladenbauten (mit wenig wirksamem Lärmschutz) kammförmig situiert. Aufgrund der Feuchtigkeitsschäden und Anzeichen zu Wohnungsleerständen drängte sich eine umfassende Sanierung auf.

Massnahme

Alle Häuser wurden wärmegeklämt und bekamen ein „sinnliches“ Fassadenkleid. Die Wohnzimmer erhielten einen Glasanbau. Die alten Ladenbauten wurden zu 5-Zimmer-Wohnungen (Ersatzneubau, unten mit Gewerbe) umgebaut. Die Glasbausteine verbinden (zwecks Lärmschutz) die nächste Zeile in transparenter Weise.

Prozess

Die Bauherrschaft entschied sich nach eingehender wirtschaftlicher Abklärung für eine Variante ohne Dachausbau. Es konnte so auf den sonst rechtlich notwendigen Lift verzichtet werden. Jede Einheit sollte in der Substanz erhalten bleiben. Das Argument Umbau = Auszug aller Mieter, respektive Totalersatz der Bauten, wurde nicht Realität! Die Mieter wurden ständig informiert und konnten weiterhin zu einem moderaten Mietzins wohnen bleiben. Mit der gewählten Konzeption wurde eine ortsspezifische Antwort gegeben, welche die Gegebenheiten der Baute geschickt ergänzt und so die Substanz vermehrt.

Art und Zeitpunkt einer Gesamtsanierung müssen situativ sein und mit dem Lebenszyklus einer Baute übereinstimmen!



Foto: Fischer + Vrsini



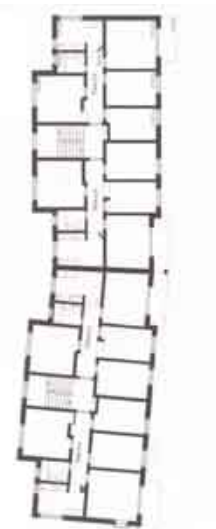
Foto: Fischer + Visini

Strassenfront mit Öffnung in der Glaswand



Foto: Fischer + Visini

Loggia



vorher



nachher

Projektdaten

Auftrag

Baugenossenschaft Waidmatt,
Zürich

Planung/Umsetzung

Fischer + Visini Architekten,
Zürich

Planung

1999

Umsetzung

2000–2001

Informationen

Homepage

www.fischer-visini.ch (> Projekte> Siedlung Baugenossenschaft Waidmatt)

Literatur

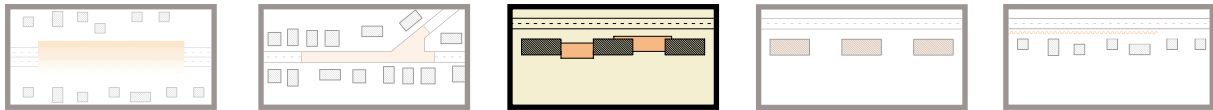
Ordner „Das Beispiel“ Thema Anbau; Förderstelle Gemeinnütziger Wohnungsbau Zürich, 2001

Kommentar

die nötige Sanierung wird um den Bestand herum realisiert, dies vermag das grosse Verbesserungspotenzial zu erwirken (Nutzung von „Grauenergie“)

Minergie-Technik und Fassadengestaltung verleihen der Wohnsiedlung neue Identität

die Wohnungen an belasteter Strassensituation werden aufgewertet – Siedlung aus 1940er-Jahren wurde zukunftsfähig transformiert



c6 Winterthurerstrasse 111–117, CH-Zürich



Foto: BG Oberstrass

Analyse/vorher

Problem

offene Hofrandbebauung mit MF-Reihenhäusern an stark frequentierter Strasse

Lösung

Schliessen der Lücken mit einem Objekt in Leichtbauweise

Ausgangssituation

Die an einer Durchgangsstrasse gelegene, in den 20er-Jahren errichtete, offene Hofrandbebauung wurde durch den Verkehr belastet. Die Wohnungen (3-Zimmer-Wohnungen mit 60 m²) entsprachen nicht mehr den heutigen Bedürfnissen.

Massnahme

Eine erste Baulücke wurde durch einen Musterbau, ausgeführt mit einer Holzständerkonstruktion, geschlossen. Ein Kohlekeller diente als Fundament. Die weiteren Lücken können nach Bedarf ebenfalls mit diesem System geschlossen werden. Die Schlafräume konnten durch die Vergrösserung der Wohnfläche auf 100 m² hofseitig untergebracht werden. Im Keller befindet sich ein Sozialraum für die Siedlung. Das Erdgeschoss wird als Kinderkrippe genutzt.

Prozess

Die Genossenschaft hat sich zum Ziel gesetzt, ihre 400 Wohnungen zu sanieren, um eine breite Palette an zeitgemässen Wohnungen anbieten zu können. Der Vorstand könnte im Prinzip über die Vorhaben selber entscheiden, nur über den Kreditrahmen entscheiden die Mitglieder der Genossenschaft Oberstrass. Um die Widerstände zu minimieren, wird an den Generalversammlungen umfangreich über die Vorhaben informiert. Ziel ist das Einbinden und die aktive Mitarbeit der Mitglieder. Die Entwicklung eines Musterbaus beim Projekt Winterthurerstrasse in Leichtbauweise konnte die Ängste bezüglich der Belästigung durch eine lange Bauzeit minimieren.

Leichtbauweise reduziert die Bauzeit und damit auch die Belastung für die Nachbarn!

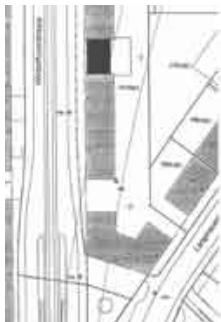




Kinderhort



Dachterrasse



Lageplan



Grundriss neu

Projektdaten

Auftrag

Genossenschaft Oberstrass,
Zürich

Planung/Umsetzung

MAP Architekten, Wallisellen

Planung

2002

Umsetzung

2003 (kurze Realisierungszeit,
Holzbau 1 Tag)

Informationen

Homepage

www.map-arch.ch
www.bgoberstrass.ch (> über
uns> Porträt: Informationen zur
Handlungsweise der Genossen-
schaft)

Literatur

Zeitschrift Wohnen www.svw.ch
7–8/2003

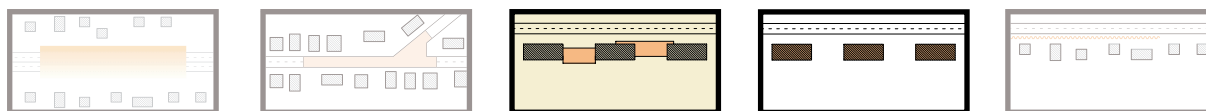
Kommentar

*Ausgangssituation nicht wirklich
nachteilig, Massnahme gerade
im Bezug auf die Emissions-
situation im Hof aber sinnvoll*

*kostengünstige und Zeit
sparende Massnahme*

*grosse Komfort- und Wohn-
wertsteigerung*

*kein Paradigmenwechsel im
Bezug auf die städtebauliche
Situation – Altbauten bleiben
in ihrer ursprünglichen Gestalt
erhalten*



d1/c Gemeindezentrum Fliess, A-Fliess

Ausgangssituation

Das auf 1000 m gelegene Fliess im oberen Inntal ist noch weitestgehend bäuerlich geprägt. Die an das Zentrum angrenzenden Gebäude sind meistens Landwirtschaftsbetriebe. Inmitten des Dorfsentrums befand sich eine alte Lagerhalle (Schlachthaus und Feuerwehr), welche den Ort durch den Zulieferverkehr stark belastete.

Prozess

Die ersten Planungen eines Baumeisters für das Ortszentrum warfen die Frage seitens der Gemeinde nach den nicht geklärten Nutzungen des Gebäudes und der Gestaltung der Freiräume auf. Gemeinsam mit der „Dorferneuerung Tirol“ kehrte die Gemeinde den Prozess um und definierte die gewünschten Nutzungen und Rahmenbedingungen gestützt auf Umfragen in der Bevölkerung. Das in einem Wettbewerb ermittelte Siegerprojekt wurde während der Planung einmal pro Monat an öffentlichen Bauausschusssitzungen mit der Bevölkerung diskutiert. So fand die antike Sammlung der an der Römerstrasse „via claudia augusta“ gelegenen Gemeinde ihren Platz.



Analyse/vorher

Problem

alpines Ortszentrum belastet mit Zulieferverkehr für Lagerhalle

Lösung

Abbruch der Halle, Klärung der Nutzung, Errichtung eines multifunktionalen Gemeindezentrums unter Einbezug des Umfeldes

Massnahme

Das Lagerhaus wurde abgebrochen und durch ein multifunktionales Gebäude mit Ergänzung für die Infrastruktur (Café, Vereinsräume, Jugendkeller und Museum) des Ortes ersetzt. Die obere und untere äussere Ebene sind im Gebäude intern verbunden. Die Aussenräume besitzen eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Parkplätze wurden 50 m vom Zentrum entfernt neu errichtet.

Das vorherige Festlegen der Nutzungen und Rahmenbedingungen optimiert das Resultat!



Foto: Herta Hurnaus

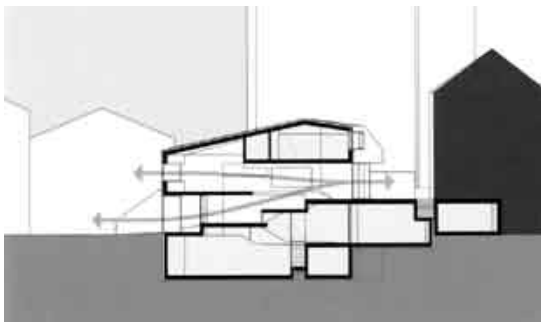


Foto: Herta Humaus

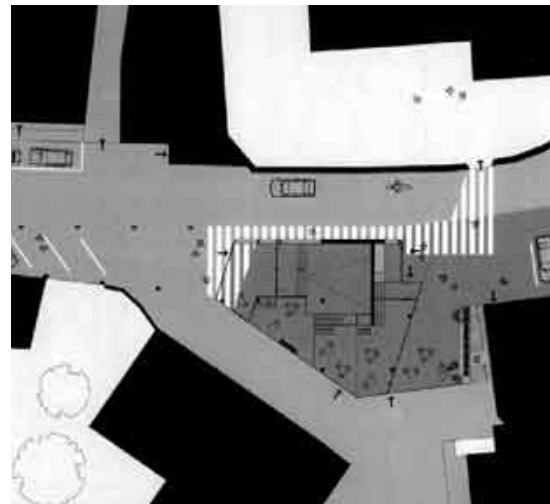


Foto: Herta Humaus

Café



Wegführung



Projektdaten

Auftrag
Gemeinde Fliess

Planung/Umsetzung
„alles wird gut“ Architektur ZT
GmbH, Wien

Wettbewerb
1999

Planung
2000

Umsetzung
2001

Informationen

Homepage
www.alleswirdgut.cc (> Projekte> alle> 28 DOZ)

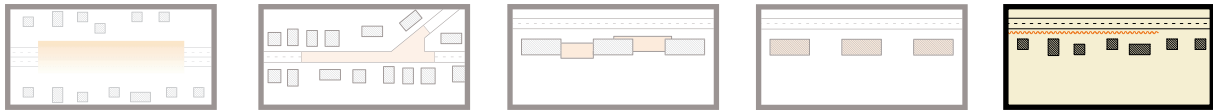
Literatur
architektur.aktuell 3/2002

Kommentar

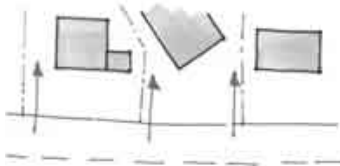
multifunktionales Projekt als Modell einer intakten dörflich alpinen Gesellschaft: Dorfcafé, Agrarbüro, Ausstellung für archäologische Funde, Jugendraum und Mehrzwecksaal

Erkennen der öffentlichen Bedeutung des Ortes für die Gemeindeentwicklung durch die entscheidenden Gremien in der Gemeinde – Belohnung mit dem Tiroler Bauherrenpreis

planerische Berücksichtigung des Umfeldes



e1 Lärmsanierung an der A5, CH-Le Landeron



Analyse/vorher

Problem

in den 70er-Jahren Bau der Autobahn A5 mitten durch die Gemeinde am Bielersee

Lösung

Bauen von Wänden und Dämmen möglichst nahe der Lärmquelle mit dahinter liegender geschützter Gartenanlage

Ausgangssituation

Das Gebiet Rue des Flamands besteht mehrheitlich aus Einfamilienhäusern. Heute verkehren dort täglich rund 11 000 Fahrzeuge (10 % davon sind Schwerverkehr) auf der angrenzenden Autobahn. Aufgrund des überschrittenen Schallpegels waren Massnahmen notwendig.

Massnahme

Die Lärmschutzwand besteht aus vorspringenden Mauern, Dämmen und Böschungen. Die Höhe der Mauer wird optisch und in der Geometrie schalltechnisch optimiert (Schallemission). Bepflanzung und Charakter der nahe der Fahrbahn liegenden 1,50 m hohen Mauer beeinflussen die Schallabsorption positiv. Es werden – dank neuem Grenzverlauf – örtliche Gartenausweitungen generiert. Der Bund brachte 90 % der Mittel auf.

Prozess

Die Integration einer 4,50 m hohen und 400 m langen Wand in einer Wohnumgebung ist ein schwieriges Unterfangen. Das vorgeschlagene Lärmschutzkonzept beanspruchte öffentliches und privates Grundeigentum. Die Bewohner und Gemeindebehörden wurden im Laufe der Projektbearbeitung einbezogen und an der Evaluation beteiligt. Als Entschädigung für die Aufgabe des nötigen Grunds wurden den betroffenen Besitzern kleine Treibhäuser angeboten. Die Baute wurde mit der minimalen nötigen Höhe realisiert. Die Anwohner bekamen so keine negativ gestimmte Gartenmauer „vorgesetzt“.

Eine Lärmschutzwand hat zwei Seiten mit jeweils eigenem Gestaltungsspielraum!

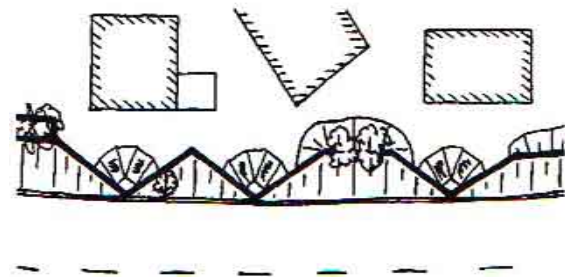
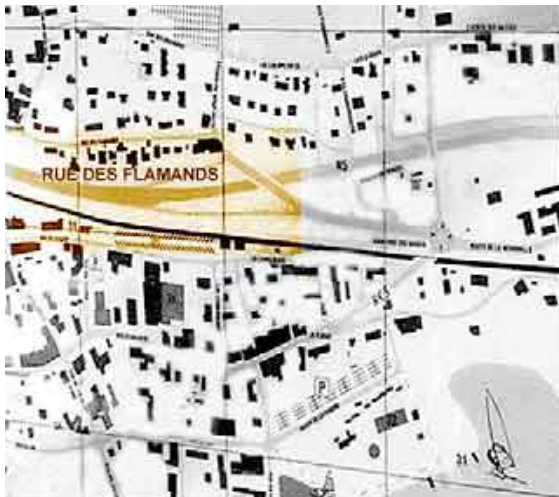




Treibhäuschen in Wandnischen

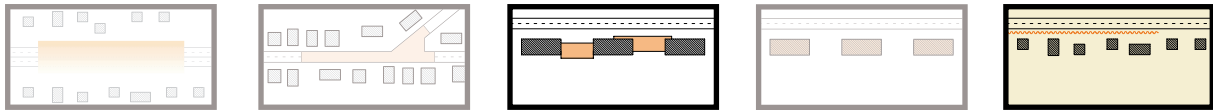


Einfahrt A5 beim Gebiet Les Flamands

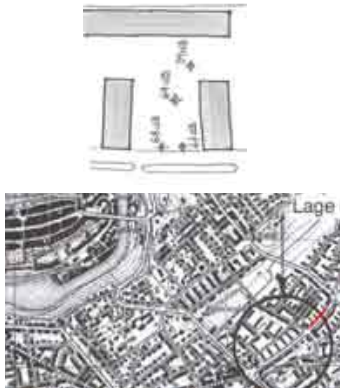


aus Publikation „Lärm Cercle Bruit Schweiz“, 1998, Seiten 52/53

Projektdaten	Informationen	Kommentar
Auftrag <i>Service de ponts et chaussées, Neuchâtel</i>	Homepage <i>www.pplus.ch (> Referenzen> Lärm> Le Landeron-Est: PDF mit der Umsetzung der weiteren Etappen der Lärmsanierung)</i> <i>www.cerclebruit.ch (> Lärm.Schweiz-Bruit.Suisse-Rumore.Svizzera> Publikation „Lärm“: PDF Broschüre vergl. Literatur)</i>	<i>die kleine Besonderheit (keine „Normwand“) vermag zu überzeugen</i>
Planung/Umsetzung <i>Petermann Philippin, Neuchâtel</i>		<i>interessante Landmarke</i>
Umsetzung 1. Etappe <i>rue des Flamands 1986–1988</i>		<i>parallel verlaufende SBB-Linie unterstützt Autobahn A5 und wellige Mauer in ihrer visuellen Dynamik</i>
Umsetzung 2. Etappe <i>viaduc du Landeron-Est 1999–2002</i>	Literatur <i>Publikation „Lärm“; Cercle Bruit Schweiz, Luzern 1998</i>	<i>zwei Fussunterquerungen verbinden romantisches Städtchen Le Landeron direkt mit Les Flamands</i>



e2/c Lärmschutzwand Ostring 49–71, CH-Bern



Analyse/vorher

Ausgangssituation

Die 1937 erstellten Reihen-EFH mit idyllischen Vorgärten waren rund 50 Jahre später stark mit Lärm belastet. Nach LSV (Lärmschutzverordnung) des Bundes bestand eine Sanierungspflicht. Aufgrund der Vielschichtigkeit der Probleme kam es bei der Aufklärungsarbeit zu Schwierigkeiten mit Anwohnern, welche die Planung verzögerten.

tung auf der Strassenseite erhöht die Sicherheit und symbolisiert die bewegte Verkehrssituation. Entstanden ist eine „lebendige“ Wand, welche sich mit den Jahreszeiten verändert. Der Lärm ist sichtbar gemacht, aber aus den Gärten verbannt! Alternative Nutzungsvarianten der Wand, z. B. Atelier über Trottoir, wurden nicht realisiert.

Prozess

Seit dem Vorprojekt 1996 wurden die betroffenen Eigentümer laufend eingebunden. Dank intensiver Information durch die Stadt gemeinsam mit dem Architekten, konnten viele Bedenken und allfällige Einsprachen verhindert werden.

Problem

Zeilenbebauung EFH quer zur nachträglich „gewachsenen“ Stadtautobahn Allee Ostring

Lösung

Glaswand wird als räumliche Schichtung konzipiert und als transparentes Element aufgebaut

Massnahme

Eine sehr präzise durchgestaltete Stahl-Glas-Konstruktion ermöglicht den schalltechnischen Abschluss der Gartenhöfe (integrierte Türen/Schiebeelemente). Die vollständige Transparenz wird im Sockelbereich gebrochen. Es werden perforierte Lochbleche eingesetzt und eine Spalierkonstruktion für die Bepflanzung auf der Hof-Innenseite angebracht. Die Beleuch-

Eine spannende Alternative zu einer Betonwand mit viel Zusatznutzen für die betroffenen Anwohner!





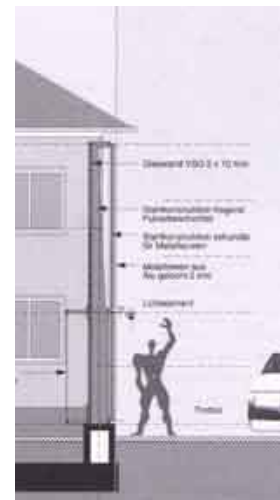
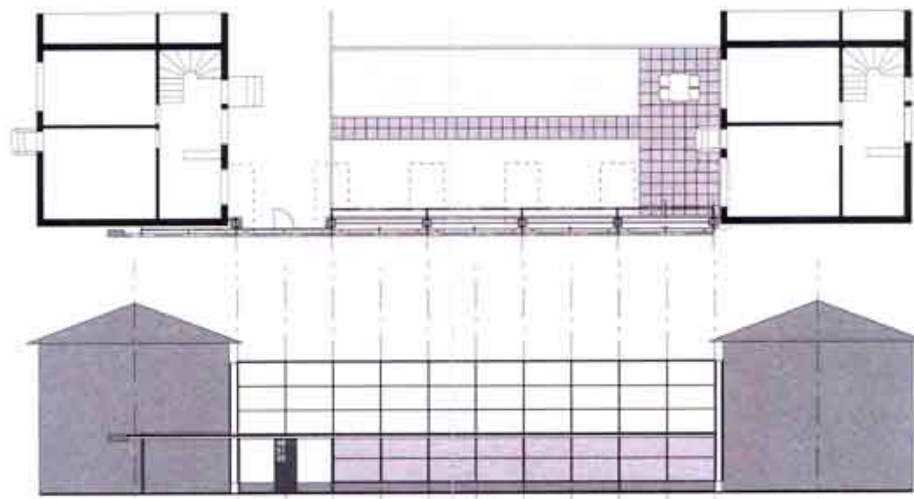
Detail Transparenz



Strassenseite



Eingang



Projektdaten

Auftrag

Stadt Bern, Direktion für Hochbau, Stadtgrün und Energie

Planung/Umsetzung

Architekt Francis Schmutz, Bern

Vorstudien

ab 1986

Planung

1996–1999

Umsetzung

2000–2001

Informationen

Homepage

www.bern.ch/Stadtverwaltung/tvs (> Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün> stadtbauten@bern.ch)

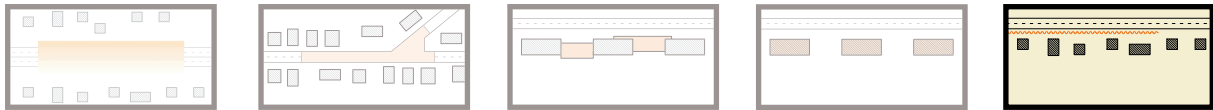
Literatur

„Lärm sichtbar gemacht“; Broschüre Nr. 10/2003, Stadt Bern/Stadtbauten, 2003
Hochparterre 6–7/2003

Kommentar

Lösungsansatz – subtiles Verbinden mehrerer Häuserzeilen – an belasteten Situationen mit Nachahmungswert

nach langer Planungsgeschichte Lösung des Problems in partizipativem Verfahren – dank Dialog zwischen Behörden/Planern und Anrainern



e3 Passiver Lärmschutz Flughafen, D-Bonn/Köln



Foto: Klitzli + Friedli

Analyse/vorher

Problem

Belastung durch Flugverkehr

Lösung

individueller Schallschutzlösungen finanziert vom Verursacher

Ausgangssituation

Durch die Erteilung von Nachtfluggenehmigungen beim Flughafen Bonn/Köln 1991 wurde in vielen Siedlungsgebieten der Grenzwert von 55 Dezibeln für Schlafräume bei geschlossenen Fenstern überschritten.

Prozess/Massnahme

Über eine Finanzierung des Flughafenbetreibers auf freiwilliger Basis wurde ein Schallschutzprogramm realisiert, welches ein Gebiet mit 17 500 Wohneinheiten umfasst. Neben einem Navigationssystem, welches die ideale Flugroute zwecks Minimierung des Schalls bestimmt, wird ein Verfahren angeboten, um Fördergelder für Schallschutzmassnahmen innerhalb der ausgewiesenen Gebiete zu beantragen. Vor Ort bestimmt die Arbeitsgruppe „Passiver Schallschutz“,

welche Massnahmen zu treffen sind, um das Schallschutzziel zu erreichen. Je nach Bedarf reichen die Eingriffe von Schallschutzfenstern mit integrierter Lüftung bis zu kompletten Dach- und Fassadensanierungen. Die Wahl der ausführenden Unternehmung ist auf Basis eines Vergabeverfahrens, bei dem die Arbeitsgruppe die Ergebnisse überprüft, dem Eigentümer überlassen. Der Flughafenbetreiber erachtet dieses individuell zugeschnittene Programm für die Anwohner als notwendiges Angebot, um den Flugbetrieb „politisch“ nicht zu gefährden. Die Lärmbelastung im Aussenraum ist dadurch aber nicht in den Griff zu bekommen.

Das Angebot an individuellen und massgeschneiderten Lösungen ist aufwendig, aber wirtschaftlich vorteilhaft!



Foto: 4D Design-Agentur GmbH

Foto: 4D Design-Agentur GmbH

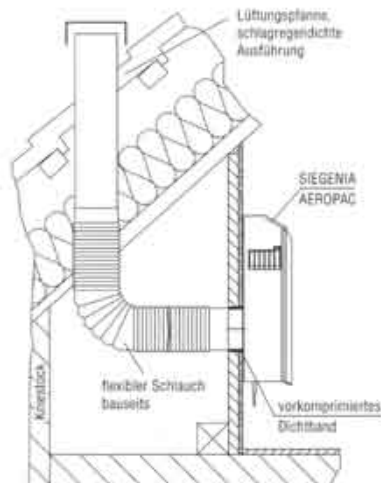
Dämmung Rollladenkasten
(Musterraum)

Foto: 4D Design-Agentur GmbH

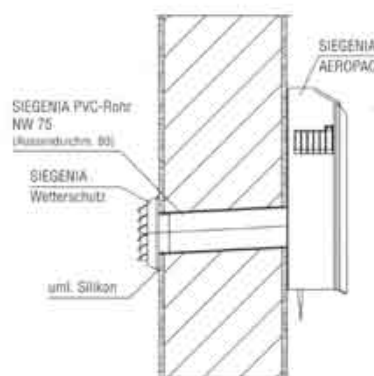


Einbau Schalldämmflüster

Alternative, wenn keine Aussenwand im Dachgeschoss vorhanden:
Luftführung des **AEROPAC** über das Dach



Standardsituation:
Der **AEROPAC** in der 1-schaligen Wand



Projektdaten

Auftrag

Flughafen Bonn/Köln

Planung/Umsetzung

Diverse Unternehmer

Planung

1987–1990

Umsetzung

seit 1995

Informationen

Homepage

www.airport-cgn.de (> Fluglärm & Schallschutz> passiver Schallschutz)

Literatur

Köln Bonn Airport: Passiver Schallschutz, Broschüre Massnahmen, Flughafen Köln/Bonn GmbH, Postfach 98 01 20, 51129 Köln, 2003 (weitere Broschüren zu den einzelnen ausgewiesenen Schutzgebieten)

Kommentar

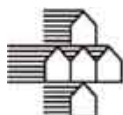
Problematik des Ermessensspielraums und des Missbrauchs bei der Zuweisung der Fördermittel – z. B. Anspruch auf schalltechnische Sanierung bei Gebäude in Leichtbauweise zur Gänze inklusive Wände und Decken

Angebot an Beratung, Betreuung und Fördermitteln führt zu höheren Akzeptanz des Fluglärms in der Bevölkerung gemäss Aussage Betreiber

Aussenraum nicht gelöst

Quellenangaben

- Arbeitsblätter für die Bauleitplanung: Nr. 1 Weiterentwicklung von Siedlungsgebieten 1994, Nr. 9 Verkehrslärmschutz 1995, Nr. 10 Wohnumfeld; Bayrisches Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, München
- BUWAL: Lärmbekämpfung in der Schweiz, CD als Dokumenten- und Mediensammlung; Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Abteilung Lärmbekämpfung, Bern 2005, www.umwelt-schweiz.ch/laerm
- Cercle Bruit: Broschüre Lärm mit Aussagen zur Auswirkung und Folgen von Lärm wie möglichen Massnahmen; Cercle Bruit Schweiz, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute, Luzern 1998, www.cerclebruit.ch
- GEWOG: Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung in Wien; GEWOG gemeinnützige Wohnungsbau Ges. m.b.H., Wien 2000
- Hannes Müller: Ohne Auto mobil und glücklich; wohnen extra, Zürich 2003
- Hannes Müller: Autofreie Haushalte – eine Motivstudie; Nationales Forschungsprogramm „Verkehr und Umwelt“ (NFP 41), Bern 1999
- Heinz Beiner: Gute Wohn- und Umgebungsgestaltung in Gebieten mit erheblichem Strassenlärm; Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, Bern 1990
- Jürg de Spindler: FOCJ, Ein Konzept zur Neuordnung der Zusammenarbeit öffentlich-rechtlicher Gebietskörperschaften; Verlag Paul Haupt, Bern/Stuttgart/Wien 1998
- Jürg Dietiker, Peter Künzler: Wegleitung für Strassenplanung und Trassenbau in Gebieten mit übermässiger Luftbelastung; Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern 2002
- Raimund Gutmann, Thomas Pletzer, Paul Schweizer: Baulandgewinn ohne Erweiterung (Weiterentwicklung von Einfamilienhaus-Siedlungsgebieten); Forschungsprojekt bautänzer architektenetzwerk im Auftrag des BM für Verkehr, Innovation und Technologie, Salzburg 2004 (siehe auch www.bau-land-gewinn.at)
- Rodolfo Keller: Wohnen und Integration aus Investorensicht; Vortrag Grenchner Wohntage 2003
- Rolf Losert: Handbuch Lärminderungspläne, modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden; Berlin, Schmidt Verlag 1994
- Wolfram Dahms/Klaus Kette: Wohngruppe als Lebensraum – Ordnungsprinzipien von verdichteten Siedlungsstrukturen; Bauverlag, Wiesbaden/Berlin 1986
- www.are.admin.ch: Bundesamt für Raumentwicklung, Bern
- www.bayern.de/lfu/laerm: Bayrisches Staatsministerium, Oberste Baubehörde, München
- www.bav.admin.ch: Bundesamt für Verkehr, Bern
- www.be-pro-senectute.ch: Fach- und Dienstleistungsorganisation im Dienst der älteren Menschen
- www.empa.ch: EMPA, Eidgenössische Material-Prüfungsanstalt
- www.laerm.zh.ch: Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich
- www.laermliga.ch: Schweizerische Liga gegen Lärm, Zürich
- www.sga-ssa.ch: Schweizerische Gesellschaft für Akustik, Luzern
- www.svw.ch: Schweizerischer Verband für Wohnungswesen SVW
- www.wohnen-nachhaltigkeit.ch: Website Wohnen und Nachhaltigkeit, Bundesamt für Wohnungswesen



BUNDESAMT FÜR WOHNUNGSWESEN
OFFICE FEDERAL DU LOGEMENT
UFFICIO FEDERALE DELLE ABITAZIONI
UFFIZI FEDERAL PER L'ABITAR

bautänzer architektennetzwerk