

Kampf dem Lärm auf Autobahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **31 (1974)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-782260>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Wahrnehmung und Verarbeitung der Lärmreize stattfindet. Die Nervenbahnen, welche innerhalb des Gehirns die durch Schall ausgelösten Erregungen weiterleiten, laufen über verschiedene Umschaltstellen und stehen dadurch in enger Verbindung mit allen übrigen nervösen Zentren. Lärm muss demnach die verschiedensten Funktionen im menschlichen Organismus in Mitleidenschaft ziehen. Wir unterscheiden die folgenden Lärmwirkungen: Wirkungen auf das Gehör, vegetative Reizwirkungen, körperliche Krankheiten, seelische Krankheiten, Beeinflussung der Leistungsfähigkeit, Erschrecken, Störungen der Sprachverständlichkeit, Schlafstörungen und subjektive Belästigung. Die drei zuletzt erwähnten Lärmwirkungen sind die wichtigsten.

Inskünftig soll beim Bau von Autobahnen auf den Menschen (mehr) Rücksicht genommen werden. Wichtige Strassen, wie hier in Zürich, sollen nicht mehr durch Siedlungen geführt werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Vorstellungen der Experten so bald wie möglich realisiert werden können. (Flugaufnahme: Comet)

Kampf dem Lärm auf Autobahnen

pl. Schweizerische Autobahnen sollen nicht mehr durch Siedlungsgebiete führen, in der Nähe von Autobahnen sollen keine Wohnhäuser mehr gebaut werden, und allgemein soll der Strassenverkehrslärm an der Quelle, beim Motorfahrzeug, intensiver bekämpft werden. In diesem Sinne hat eine vom Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau eingesetzte Expertenkommission einen Bericht über den Immissionsschutz an Nationalstrassen mit konkreten Anträgen zur Aenderung des Nationalstrassengesetzes von 1960 verfasst. Wie Bundesrat Hürlimann, Vorsteher des Eidgenössischen Departements des Innern, Ende April in Basel an einer Tagung der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner und der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung zum Thema Immissionsschutz bei Autobahnen erklärte, hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement des Innern ermächtigt, den Expertenbericht den interessierten Verbänden und Organisationen zur Vernehmlassung zu unterbreiten.

Das von der Expertenkommission entwickelte Konzept — das im Bericht einlässlich dargestellt wird — gründet sich auf drei Massnahmengruppen. Einmal soll der Strassenverkehrslärm an der Quelle selbst, also am Motorfahrzeug, bekämpft werden. Das bedeutet vorab verbesserte Typenprüfungsverfahren und verschärfte Grenzwerte bei der Typenprüfung. Hinzu kommen Verbesserungen der Strassenbeläge und nötigenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen. Entschieden halten die Experten am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen zum Gütertransport fest. Weil jedoch die Lärmbekämpfung «an der Quelle» nur begrenzt möglich ist, schlagen die Experten zweitens Massnahmen beim «Lärmübermittler», bei der Strassenanlage, vor: Es sollen Lärmschutzzonen längs den Autobahnen erstellt und die Lärmabschirmung durch technische und bauliche Massnahmen gefördert werden. Die Experten schlagen vor, in einer Ausdehnung von 150 bis 500 Metern seitlich der Autobahnen künftig keine Wohnbauten mehr zu errich-



ten. Dort, wo Autobahnen bereits durch Siedlungsgebiete geplant sind oder gebaut werden, sind besondere bauliche Massnahmen zu treffen und allenfalls Entschädigungen anzubieten. Grundsätzlich soll jedoch keine Entschädigungspflicht bestehen. Eine dritte Reihe von Massnahmen soll den Verkehrslärm beim Lärmempfänger, also beim Anwohner, vermindern. Hier schlagen die Experten entsprechende bauliche und baurechtliche Vorkehrungen der Kantone vor.

Die Durchsetzung der Anträge der Experten erfordert eine Revision des Bundesgesetzes von 1960 über die Nationalstrassen. Im Vernehmlassungsverfahren soll nun der Expertenbericht einer breiteren Öffentlichkeit unterbreitet werden. Zugleich sollen die Behörden von Kantonen und Gemeinden veranlasst werden, keine Dispositionen mehr beim Bewilligungsverfahren und bei Zonausscheidungen für Wohnbauten zu treffen, die dem neuen Konzept widersprechen.

Neues Schalldämmfenster

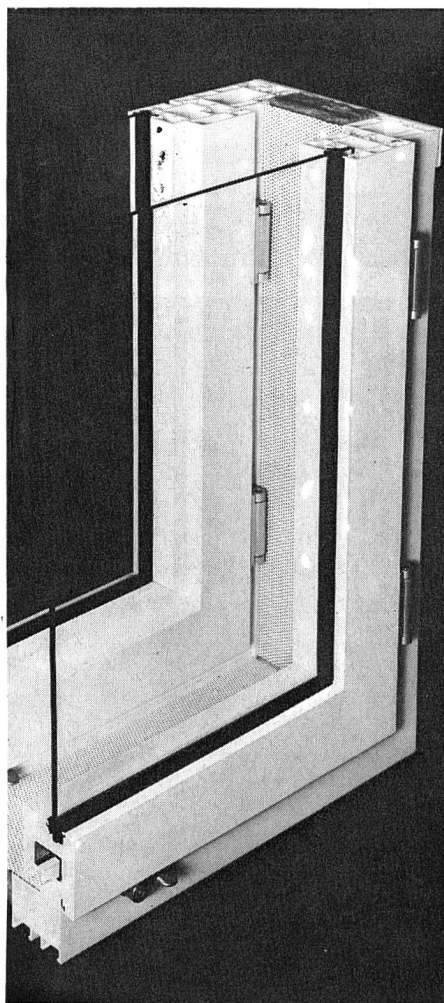
Bereits die Standardtypen der von Dynamit Nobel entwickelten Trocal®-Fenstersysteme haben durch ihre hervorragende Fugendichtigkeit eine gute schallabsorbierende Wirkung. Sie bewährten sich so gut, dass sogar Hotels in Flughafennähe, wie zum Beispiel das Holiday-Inn-Mövenpick und das Hilton Hotel am Zürcher Flughafen Kloten damit ausgerüstet wurden.

Um Schlaf- und Arbeitsräume noch wirkungsvoller vor Lärm zu schützen, hat der Geschäftsbereich Bauwesen das Fensterprogramm um ein spezielles Schalldämmfenster erweitert.

Das jetzt entwickelte Schalldämmfenster ist ein Kastendoppelfenster mit je einem schliessbaren Aussen- und Innenfenster. Blend- und Flügelrahmen sind aus PVC-hart-Profilen hergestellt. An den Fensteraufschlägen sind drei Dichtungslippen eingezogen. Die Randdämmung besteht aus 4 cm dicken Schallschluckdämmplatten und entsprechenden Lochblechen.

Bei einer Verglasung von aussen 10 mm und innen 6 mm wurde von einer amtlichen Prüfanstalt ein mittleres Schalldämmmass von 44 db gemessen. Höhere Werte bis maximal 48 oder sogar 49 db können durch die Erweiterung des Scheibenabstandes und Variationen der Glasdicken erreicht werden. Diese im Dämmwert variable, sich den Gegebenheiten am Bau anpassende und gegenüber vergleichbaren Fenstern schmale Konstruktion ist bevorzugt überall dort einzusetzen, wo der Aussenlärm stärker reduziert werden soll, also zum Beispiel in Hotels, Schulen und Hörsälen, Krankenhäusern, Alters- und Pflegeheimen. Auch bei der Sanierung von älteren Wohngebäuden ist der Ersatz der vorhandenen Fenster durch das variable, preisgünstige Trocal Schalldämmfenster zu empfehlen.

Dynamit Nobel Aktiengesellschaft, D-521 Troisdorf



Schnitt durch das Trocal®-Kasten-Schalldämmfenster mit einem Scheibenabstand von 16 mm und einem Schalldämmwert von 44 db. (Foto: Dynamit Nobel AG, Troisdorf)

Arbeitsgemeinschaft SIANG- Schallschutzsystem:

Dr.-Ing. A. Keller

F. Genewein
dipl. Schlossermeister
8636 Wald
Telefon 055 95 36 95

E. Schlup
dipl. Ing. ETH
Schützenstrasse 10
8400 Winterthur
Telefon 052 23 98 67