

**Zeitschrift:** Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen  
**Band:** 8 (1969)  
**Heft:** 4

**Rubrik:** Die kritische Spalte = La colonne critique = The critical column

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 02.04.2025

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

Ein trostloses Bild von der Irchelstrasse in Zürich! Einst lud der Schatten der Bäume hier zum Ausrufen ein.

Bild: Fritz Suter

Une image désolante de l'Irchelstrasse à Zurich: Ici autrefois, l'ombre des arbres invitait au repos. Photo: Fritz Suter

A cheerless picture of Irchelstrasse, Zurich! Once upon a time the shade of trees here invited passers-by to linger.

Photograph: Fritz Suter



## Die kritische Spalte

**Müssen so viele Bäume fallen? Droht uns eine baumlose Stadt- und Verkehrssteppe?**

In unseren Städten fallen Bäume, alte, ehrwürdige Baumgestalten, die Generationen vor uns gepflanzt haben und die wohlthuendes Grün in den städtischen Lebensraum brachten. In den meisten Fällen ist es der Verkehr, der diese Opfer fordert, ohne dass aber der wachsenden Verkehrsmisere damit wesentlich abgeholfen werden könnte.

Mit Recht hat sich da und dort — so kürzlich in Zürich — die Bevölkerung gegen eine brutale Entfernung von Bäumen aus den städtischen Strassenzügen empört. Eine sachliche Analyse der Situation muss freilich ergeben, das gewisse Opfer in unseren zu eng gewordenen Städten nicht mehr zu umgehen sind; selbst dann nicht, wenn alle Baumbestände grundsätzlich als unantastbar gälten. Eine andere Frage ist aber die, ob bei uns tatsächlich der Stadtdurchgrünung die nötige Aufmerksamkeit geschenkt und die ihr gebührende Bedeutung zugemessen werden.

Die sogenannte Wohlfahrtswirkung der Baumbestände in Städten wird noch vielfach verkannt oder unterschätzt. Es liegen aber heute Untersuchungen vor, die bestätigen, dass das Stadtklima durch Grünräume und Grünzüge tatsächlich wesentlich verbessert werden kann. Darüber hinaus ist der Baum durchaus auch eine städtebauliche Komponente. Wo der Städtebau oder die Stadtplanung bewusst mit dieser Komponente arbeiten, werden Wirkungen erzielt, die die Architektur allein niemals hervorzubringen vermag.

Das sind freilich alles Dinge, auf die man bei uns — im Hinblick wohl auf vermeintlich unerschöpfliche Schönheitsreserven im schweizerischen Landschaftsbild — in Städten glaubt weitgehend verzichten zu können. Jedenfalls räumt man ihnen nicht die Bedeutung ein, die ihnen zukommen müsste, wenn aus unserer langsam aber sicher zusammenwachsenden Mittellandstadt nicht ein heillos steiniges, ödes und lärmiges Megalopolis werden soll.

Wo der Tiefbau und der Hochbau in Verbindung mit der Verkehrsplanung stets das erste und das letzte Wort behalten, da kommt es dann so, dass die Motorsägen hemmungslos ihr Vernichtungswerk verrichten können. Dabei werden diese Massnahmen oft getroffen, ehe mit zuständigen Grünfachleuten — auch die gibt es nämlich, nur werden sie in der Regel übergangen oder erst nachdem das irreparable Unheil geschehen ist zugezogen — die Möglichkeiten einer Rettung oder eines vollwertigen Ersatzes geprüft worden sind. Es liegt daher nahe, dass in allen diesen Fällen — und sie werden sich in der Zukunft wohl noch häufen — der Stadt- und Stimmbürger seinen Einfluss geltend macht, das heisst die intensivere Mitwirkung von Gartenbauämtern oder fachkundigen Garten- und Landschaftsarchitekten bei den sich aufdrängenden Sanierungsmassnahmen fordert.

Natürlich sind bei uns die räumlichen, politischen und rechtlichen Verhältnisse in mancher Hinsicht viel komplizierter und anders als etwa in Städten des Auslandes, die sehr wohl in bezug auf Begrünung als gute Vorbilder gelten können, aber ebenso sicher ist, dass über die uns in den Städten verbliebenen Baumbestände zu leichtfertig verfügt wird, und dass ihnen nicht der Schutz zuteil wird, der ihnen gebührt. Wachsamkeit tut daher not, ehe es zu spät ist und wir in einer selbst geschaffenen Stadt- und Verkehrssteppe einen wenig erfreulichen und auch unzutraglichen Alltag verbringen müssen. BSG

## La colonne critique

**Est-il nécessaire d'abattre tant d'arbres? Sommes-nous menacés par un désert sans arbres dans nos villes inondées par le trafic?**

Dans nos villes, les arbres tombent, de vieux arbres vénérables plantés par les générations précédentes, arbres qui donnaient une reposante verdure à notre espace vital urbain. Dans la plupart des cas c'est le trafic qui exige ces sacrifices, sans que l'on n'arrive cependant à améliorer considérablement le chaos augmentant causé par le trafic.

La population s'est rebellée à bon droit — comme dernièrement à Zurich — contre le brutal écartement des arbres dans nos rues urbaines. Une analyse objective de la situation montre bien que certains sacrifices ne peuvent être évités dans nos villes devenues trop étroites; même si tous les effectifs d'arbres étaient déclarés fondamentalement inviolables. D'autre part, on se demande si on accorde vraiment chez nous assez d'attention et d'importance à la pénétration de verdure dans les villes.

Ce que l'on appelle l'effet de salut public des peuplements d'arbres dans les villes est souvent méconnu ou alors sous-estimé. Cependant, il existe aujourd'hui des recherches qui confirment que le climat des villes peut être effectivement amélioré de manière considérable par les espaces et les suites de verdure. En outre, l'arbre est décidément aussi une composante de la construction urbaine. Là où les urbanistes et les planificateurs de villes travaillent intentionnellement avec cette composante, ils atteignent des effets que l'architecture seule ne réussirait jamais à obtenir. On croit pouvoir renoncer largement à ces choses dans nos villes — peut-être en vue des réserves de beauté apparemment inépuisables dans l'image du paysage suisse. De toute façon, on ne leur accorde pas l'importance qu'elles méritent si nous ne voulons pas aboutir sans remède à un mégalopolis pierreux, stérile et bruyant comme le deviendrait notre région centrale en train de se transformer lentement mais sûrement en une seule ville.

Là où la construction souterraine et celle en surface peuvent toujours dire le mot décisif en relation avec la planification du trafic, les scies à moteur peuvent accomplir impunément leur œuvre destructive. Ces mesures sont souvent prises avant d'avoir examiné les possibilités de conservation ou d'un remplacement équivalent avec des experts de verdure compétents — car ces derniers existent, mais ils sont généralement laissés de côté ou alors consultés seulement quand l'irréparable désastre a déjà été accompli. C'est donc le citoyen et votant qui dans tous ces cas, et ils deviendront toujours plus nombreux à l'avenir, doit faire valoir son influence et demander une collaboration plus intense des offices des parcs et promenades ou des architectes paysagistes compétents lors des mesures d'assainissement qui s'imposent.

Il est vrai que chez nous les conditions spatiales, politiques et légales sont sous beaucoup d'aspects plus compliquées et diverses que dans d'autres villes de l'étranger qui peuvent servir de bons exemples au point de vue aménagement de la verdure. Cependant, il est également sûr que l'on dispose trop à la légère des peuplements d'arbres existant encore dans nos villes et que l'on ne leur accorde pas la protection qui leur reviendrait de droit. Il faut donc être vigilants avant qu'il ne soit trop tard, afin d'éviter que nos villes deviennent par notre faute des déserts urbains inondés par le trafic où notre vie quotidienne serait désagréable et malsaine. FSAP

## The Critical Column

**Need so many Trees fall? Are we threatened with a treeless urban and traffic Steppe?**

Trees are falling in our cities, old venerable tree forms that generations before us have planted and that brought agreeable greenery to the urban scene. In most cases it is traffic that calls for such sacrifices without, however, enabling the distressful situation to be substantially relieved.

Quite rightly, the population has cried out here and there — most recently in Zurich — against the brutal removal of trees from municipal streets. An objective analysis of the situation must at any rate reveal that certain sacrifices simply have to be made in our cities that have become too cramped, even if all stands of trees were, in principle, taboo. But another question is whether urban greenery is actually given the necessary attention and attributed the importance it deserves.

The so-called welfare development of tree stands in cities is still frequently misunderstood or underestimated. However, investigations have by now been made which confirm that the urban climate can indeed be substantially improved by green areas and green belts. In addition, trees certainly constitute an architectural component. Where urban construction or city planning consciously operate with this component, effects are achieved that architecture by itself can never produce. Now these are all things that they here believe can be largely disregarded in cities — probably in view of assumedly inexhaustible reserves of beauty in the Swiss landscape.

At all events they are not allowed the importance which they should be granted if our slowly but inescapably agglomerating Mittelland city is to be prevented from becoming a hopelessly stony and noisy megapolis.

Where structures below ground level and above the surface in conjunction with traffic planning are given sole consideration, power-saws will freely do their destructive work. These measures are frequently taken before the possibilities of conservation or full replacement have been studied with competent greenery specialists; the latter exist indeed, but they are commonly disregarded or consulted only after the irreparable harm has been done. It is therefore obvious that the citizen and voter will in all such cases — and they will certainly become more and more numerous in the future — have to bring pressure to bear, i.e. demand closer collaboration of park authorities or specialized garden and landscape architects in the necessary planning of traffic improvement.

It is true that spatial, political and legal conditions are here in many respects much more complex than, and different from, those obtaining in cities abroad which may well be regarded as good examples in terms of greenery planning. But it is just as certain that the tree stands remaining in our cities are being disposed of too rashly and that they do not enjoy the protection they deserve. Vigilance is therefore urgently necessary before it is too late and we are forced to lead a drab and unhealthy existence in an urban and traffic steppe that we ourselves have created. BSG