

Das Grün im Strassenraum

Autor(en): **Stern, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **62 (1975)**

Heft 6: **Gesicht der Strasse = Visage de la rue**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47831>

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.

Das Grün im Strassenraum

Von Christian Stern



Bäume gliedern die Stadt und gehören wie die Strassen, Häuser und Flüsse in der City zum unerlässlichen Bestandteil eines wohnlichen Stadtbildes. (Limmatquai, Zürich.)

Bauten begrenzen den städtischen Strassenraum, vom Menschen gebaut ist auch die Strasse. Doch bei näherer Betrachtung sind wir erstaunt, wie häufig und vielfältig die Präsenz vieler natürlicher Elemente im Strassenraum ist. Alle Sphären der Natur sind vertreten und bereichern den Erlebnisgehalt einer Strasse: Klima, Gesteine, Wasser, Pflanzen, Tiere.

Der Mensch in seiner Vielfalt muss selbstverständlich auch als Naturelement im Strassenraum erwähnt werden. Er steht jedoch noch in einem anderen Verhältnis zur Strasse, in dem er sie selbst, für seine Bedürfnisse, plant und baut. Alles Gebaute entsteht auf Kosten der unberührten Natur, je nach Intensität der Umwandlung, bis zur totalen Naturverdrängung. So können zum Beispiel ehemalige Wohnstrassen schliesslich einem fragwürdigen Selbstzweck dienen, wenn sie nur noch autogerecht sind, das heisst Immissionsträger werden und uns Menschen aus der Stadt vertreiben.

Die Pflanze ist zweifellos eines der wichtigsten «natürlichen» Elemente im Strassenraum. Ihr Platz im Bild und in der Geschichte einer Strasse hängt von den jeweils gültigen städtebaulichen Konzeptionen und deren politischer Durchsetzbarkeit ab. Dabei gibt es Situationen, wo die Urbanität nur durch Verzicht auf das sogenannte Grün entsteht, und solche, wo Bäume und Grünflächen städtebaulich zwingend zum Strasseninventar gehören.

Auch heute ist es unerlässlich, dass das Grün im Strassenraum bei jeder Stadtplanungsarbeit von Anfang an Bestandteil der städtebaulichen Konzeption wird. Hiezu ist das bewusste Engagement der Planer, Behörden und der ganzen Gesellschaft erforderlich. Die Einsicht für die Notwendigkeit der Pflanzen in unseren Städten beruht in der Erfassung ihrer funktionellen Bedeutung im Siedlungsraum.

1. Schutzfunktion: Fussgänger und spielende

Kinder, unmittelbar neben starkem Fahrverkehr, sind bekannte Gefahrensituationen. Statt unschönen Einrichtungen wie Ketten, Zäunen, Mauern zwischen einem Fussweg oder Trottoir und einer Strasse sind Grünstreifen geradezu ideal. Sie erfüllen ihre Aufgabe, erhöhte Verkehrssicherheit zu gewähren, vor allem dann, wenn sie genügend breit sind (nicht unter 2 m), als Böschung oder leichter Wall ausgebildet werden und mit Pflanzen überwuchert sind.

Bei engen Platzverhältnissen (0,5–1 m) stellen auch Hecken und Dornengebüsche (Weissdorn, Hainbuchen, Wildrosen) einen guten Schutz dar. Bäume, die Schatten spenden, schützen Fussgänger und parkierte Autos vor sengender Hitze.

Als Abschirmung vor Überreizungen durch die hektische Bewegung des Verkehrs, das Blenden der Strassenlampen und Autoscheinwerfer sowie der Lichtreklamen haben sich Pufferbepflanzungen ebenfalls bewährt.

2. Optische Wirkung: Die visuelle Erscheinung jeder Stadt wird vom Strassengrün entscheidend beeinflusst. Pflanzen kontrastieren zu harter Architektur und lockern die Baumassen durch partielles Abdecken auf. Bäume, welche zwischen Baukörpern stehen, gliedern



In ganz belanglosen Strassenzügen vermag uns ein einzelner Baum zu beeindrucken und setzt durch seine Erhabenheit einprägsame Blick- und Merkpunkte im Quartier. (Witikonstrasse, Zürich.)

die Quartiere. Tiefenwirkungen entstehen durch lange Baumreihen in Alleen. Pflanzen setzen oft einen Massstab in der allzu häufigen Unmassstäblichkeit des Gebauten. Ausdrucksvolle Einzelbäume oder markante Baumgruppen schaffen Blick- und Merkpunkte in einer Stadt genauso wie ein auffallendes Gebäude.



Nicht nur Einzelbäume und Alleen, auch kleine und grössere Grünflächen tragen zur Belebung eines Strassenzuges bei, besonders wenn sie auf so sympathische Art genutzt werden wie in diesem Bild. Heute stehen an dieser Stelle Tafeln mit der Aufschrift: «Rasen betreten verboten.» (Bahnhofstrasse, Zürich, Pestalozzianlage.)

3. Stadthygiene: Dass Wälder und grosse Parks das Stadtklima positiv beeinflussen, ist unbestritten. Inwiefern einzelne Baumgruppen dies auch vermögen, ist nicht direkt nachprüfbar. Denkt man aber an die grosse Anzahl Bäume einer Stadt (zum Beispiel hat Amsterdam 175 000 nur auf öffentlichem Grund) und an die ökologische Arbeitsleistung eines einzigen, so wird deutlich, wie nötig wir jeden Baum haben!

4. Orientierung: Fremde und Ortsansässige brauchen Orientierungshilfen im Wirrwarr der Strassen einer Stadt. Strassen mit Alleebäumen (einreihig/doppelreihig) oder Baumgruppen unterscheiden sich visuell grundsätzlich von «ähnlichen» Strassen ohne Bäume. Oft ist es gerade ein besonders schöner oder ausgefallener Baum an einer markanten Stelle, der sich einem einprägt. Anderswo trägt eine spezielle Baumart zur Charakteristik einer Strasse und zur Orientierung bei oder auch die Einheitlichkeit der Pflanzenartenwahl.

5. Psychologische Wirkung: Ein vieldiskutiertes Problem ist die Abschirmung der Anwohner vor Verkehrslärm an stark befahrenen Strassen. Breite Grünstreifen, als hohe Erdwälle ausgebildet, könnten für Wohnungen, die dahinter im Schallschatten liegen, Abhilfe schaffen; doch fehlt dazu meist der Platz.

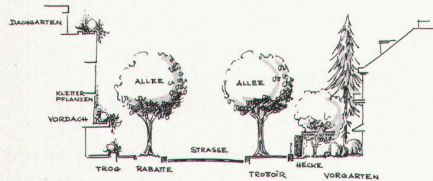
Schmale Gehölzstreifen reflektieren oder schlucken den Schall kaum messbar und vermögen den Lärm niemals auf das geforderte Mass für ruhige Wohnlagen zu reduzieren. Laut Befragungen fühlen sich aber Bewohner hinter fast wirkungslosen «Lärmschutzpflanzungen» geborgener, geschützter, ruhiger.

Für die meisten Menschen ist der Kontrast der Pflanzen gegenüber der gebauten Umwelt bedeutungsvoll. Solche Menschen werten jeden Einbruch der Natur als Bereicherung ihres städtischen Lebensraumes und freuen sich über das Spriessen der Knospen, den Duft der Blüten, die Farben der Früchte, die Formen der fallenden Blätter und die im Baum zwitschernden Vögel.

Zeitabläufe werden auch in den Strassen, vor allem an den Pflanzen, erlebbar: Jahrzehnte am Altwerden der Bäume, die Jahreszeiten am Zyklus der Vegetation.

Auch im psychologischen Bereich anzudehnen ist die Beeinflussung der Einschätzung des Wohnwertes einer Strasse «mit Grün» oder einer ähnlichen Strasse «ohne Grün». Das Image einer Strasse hängt für Hausbesitzer, Mieter und Besucher auch vom Vorhandensein von Bäumen, Vorgärten und Dachgärten ab. Ob sich die Anwesenheit der Pflanzen auf die Mietpreise, die Häufigkeit der Mieterwechsel und die Sozialstruktur des Quartiers auswirkt, ist wohl nicht nachzuweisen, jedoch wahrscheinlich.

Erscheinungsformen der Pflanzen im städtischen Strassenraum

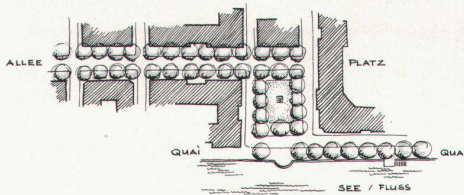


Charakteristische Grünelemente verschiedener Strassentypen

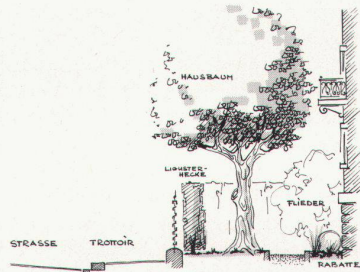
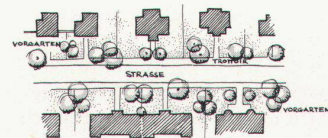
Altstadt: Die typischen engen und verwinkelten Gassen und Plätze unserer historischen Stadtkerne dürfen nicht «begrünt» werden. Rabatten, Sträucher und moderne Pflanzentröge aller Art sind hier fehl am Platz. Die Pflanze erscheint nur in grösseren Freiräumen vereinzelt als Strassenbaum, als Fensterschmuck, in Innenhöfen und auf Zinnen.



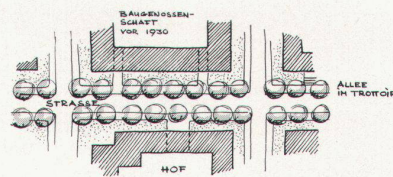
Boulevard, Platzanlage, Quai: Die Allee prägt diese Strassenräume ganz entscheidend. Baumreihen und Rasenparterre, eventuell mit Blumenbeeten, gehören städtebaulich zur Konzeption dieser Strassentypen genauso wie die Fassadenfluchten der Gebäude aus der gleichen Zeit.



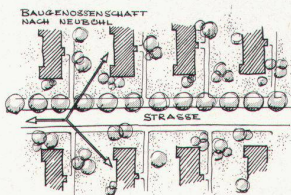
Vorgartenstrassen: Wohnstrassen mit frei stehenden oder teilweise aneinandergebauten 2- bis 4geschossigen ehemaligen Herrschaftshäusern verdanken ihren Wohnwert nicht zuletzt den Vorgärten. Das reichlich vorhandene «private Grün» bestimmt das Bild des Strassenraumes viel mehr, als es die Architektur tut. Dazu gehören auch die schweren Granitsockel und Eisengitter der Einfriedungen und Tore.



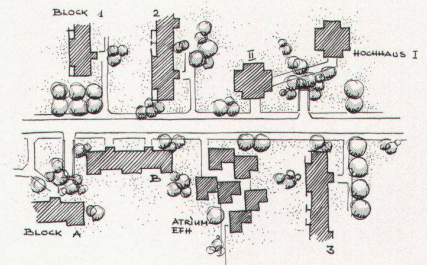
Strassen mit geschlossener Bauweise: Die Rand- oder Hofbebauung war bis etwa 1930 typisch für die ersten Siedlungen der Baugenossenschaften. Das genutzte Grün konzentriert sich auf die grossen Innenhöfe. Der Vorgartenbereich wird als Restfläche zwischen Baulinie und Parzellengrenze vernachlässigt, dafür sind die Trottoirs oft mit Alleebäumen bepflanzt.



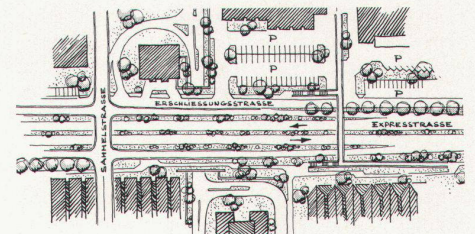
Strassen mit offener Bauweise: Mit der Senkrechtstellung der Bauten zur Strassenachse (nach 1930) entsteht erstmals eine räumliche Beziehung der Strasse zu den Freiräumen zwischen den Bauten. Das private Grün wird wieder Bestandteil des Strassenraumes.



Strassen mit gemischter Bauweise: In diesen Strassenräumen ist eine gewisse Konzeptionslosigkeit charakteristisch. In den 60er Jahren wurden bewusst viele verschiedenartige Gebäudetypen möglichst frei gruppiert und die Bepflanzungen dazwischengestreut. Obwohl durch Quartierpläne und Richtplanstudien gesteuert, bleibt das Grün im Strassenraum dem Ermessen der Bauwilligen anheimgestellt.



Expressstrassen, Industriestrasen: Um dem privaten Motorfahrzeugverkehr in den rasch wachsenden Agglomerationen gerecht zu werden, versuchte man mit allen Mitteln an tauglichen und untauglichen Stellen Strassenverbreiterungen vorzunehmen und grosszügige Hochleistungsstrassen zu bauen. Das Grün wird dabei für Alibifunktionen missbraucht und dient den Planern zum Verbergen technischer und gestalterischer Mängel, besonders an Kunstbauten, und zur Anpassung an enge Platzverhältnisse. Dabei hätte es gerade hier wichtige gestalterische und andere Aufgaben zu erfüllen, die allerdings etwas mehr Raum benötigten und deshalb schon in der Planungsphase berücksichtigt werden müssten.



Zukunft des Grüns im Strassenraum

Der historische Überblick über die städtebauliche Entwicklung der Stadtstrassen zeigt deutlich, wie jede Zeit dem Grün im Strassenraum eine ganz bestimmte Stellung eingeräumt hat. Das Verschwinden der Alleeebäume oder Vorgärten verändert das charakteristische Bild einer Strasse zum Nachteil des betroffenen Quartiers. Dennoch sind solche Umwandlungen heute mehr denn je im Gange. Sie alle haben nur eine und immer dieselbe Ursache: Raumbedarf für Autos! Seelenlose Strassenzüge, wo alle Pflanzen weggeräumt worden sind und die deshalb ihr Gesicht und ihre Wohnlichkeit verloren haben, sind die trostlosen Ergebnisse solcher «Sanierungen».

Alleeebäume: Erschreckend deutlich ist diese Entwicklung am Schicksal der Strassenbäume ablesbar, die den Fahrbahnerweiterungen weichen müssen. Aber noch andere Gefahren dro-

4



5

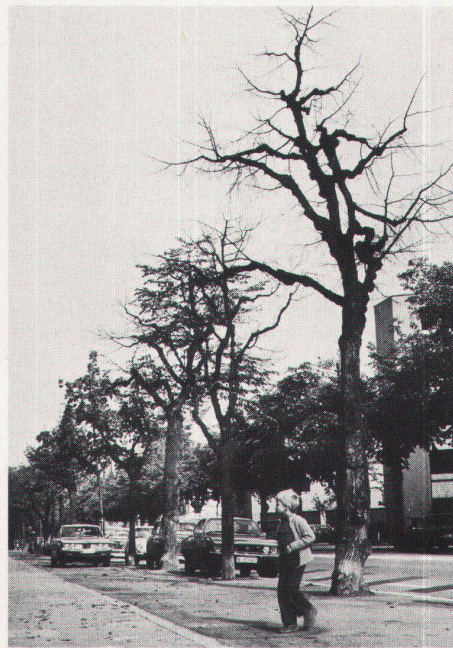


6

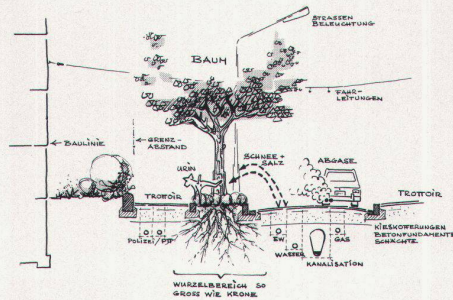


Drei Bilder zeigen die Geschichte eines Baumes in der Altstadt. Diese alte Silberpappel mit hohlem Stamm wurde vom Sturm umgeworfen. Wie lange wird es wohl dauern, bis die Neupflanzungen von 1974 den Platz vor der Kirche wieder so stimmungsvoll machen, wie er vor der Kirchenrenovation und vor dem Treppenumbau war? (St. Peter, Zürich.)

7



Grosser Gefahr sind die Strassenbäume, die in der Nähe von Gasleitungen stehen, ausgesetzt. Bild eines Gasschadens an Ahornbestand vier Jahre nach der Umstellung von Leuchtgas auf Erdgas. (Beundenfeldstrasse, Bern.)



hen heute den Bäumen unserer Städte. Sie werden krankheitsanfällig und sterben infolge der lebensfeindlichen Umweltbedingungen.

Unsere Stadtstrassen scheinen in vielen Quartieren noch gut durchgrünt, doch stellt sich die Frage, ob sie es morgen noch sein werden.

In der Stadt Bern stehen etwa 6500 Bäume auf öffentlichem Grund (in Zürich 16000). Pro Jahr wurden bisher durchschnittlich 100 Exemplare gefällt. Innerhalb eines Jahres hat sich diese Zahl jedoch verdoppelt, und sie wird weiter zunehmen als Folge der Umstellung von Leuchtgas auf Erdgas. Letzteres wird unter doppelt so hohem Druck in den alten, teilweise lecken Leitungen zum Verbraucher geführt. Der niedrige Feuchtigkeitsgehalt des Erdgases trocknet die Handdichtungen aus und lässt das Gas auch an den Muffen ins Erdreich entweichen, wo es die Luft aus dem Boden verdrängt und die Baumwurzeln vergiftet.

Die zu fällenden Bäume können wieder ersetzt werden. Doch dürfen wir uns nicht von den Bilanzen solcher Ersatzpflanzaktionen täuschen lassen. Wenn Strassenbäume aufgrund von Strassenverbreiterungen ersetzt werden, so geschieht das meistens irgendwo am Stadtrand und nicht in der Innenstadt oder dort, wo sie ge-

fällt werden müssen. Der betroffene Strassenzug hat immer das Nachsehen.

Braucht es doch zwei bis drei Generationen, bis ein Baum ein Baum wird, der uns in seiner ausgewachsenen Grösse zu beeindrucken vermag. Wie jämmerlich wirken daneben Neupflanzungen, bei denen der Befestigungspfahl dicker ist als der Baumstamm! Vor allem aber müssen wir bedenken, dass ein grosser Baum eine aktive Blattoberfläche besitzt, die etwa 2000mal grösser ist als diejenige eines eben gepflanzten «Ersatzbaumes».



9



Zwei Bilder vom gleichen Standort, vor und nach dem Bau einer öffentlichen Tiefgarage, welche zeigen, dass vor allem auf Kosten der Grünsubstanz im Strassenraum gebaut wird. Die kleine Anlage rechts ist im Zonenplan als Grün- bzw. Freihaltezone ausgeschieden. Anstelle der gefällten Platanenallee stehen heute nur noch Betontröge und Strauchgruppen in kleinen Restflächen zwischen Asphalt und Betonrampen. (Uraniastrasse, Zürich.)

Vorgärten: Die Nutzung und die Gestaltung des unüberbaubaren Landstreifens zwischen Haus und Strasse sind von grosser Bedeutung für die Wohnlichkeit einer Strasse. Ein beträchtlicher Teil des Grünsubstanzverlustes in den Innenstädten wird durch die Umwandlung der Vorgärten in Parkplätze verursacht. In Zürich sind den Behörden solche Nutzungsänderungen im Ausmass von etwa 7000 m² pro Jahr durch Baueingaben bekanntgeworden. Die Dunkelziffer dürfte etwa 1- bis 2mal so gross sein, so dass jährlich etwa 15 000–20 000 m² Vorgärten verschwinden. In den citynahen Quartieren sind bereits 20–25% der privaten Freiflächen asphaltiert, gepflästert oder bekiest. Bedenkenlos werden hässliche Abgrabungen vor Kellergeschossen und die unmöglichsten Terrainanschlüsse zu Nachbarn bzw. Gefälleanpassungen an das Trottoir in Kauf genommen. Hand in Hand mit der Umwandlung von Wohnungen in Büros vollzieht sich eine Vorgartenausräumung nach der andern. Folgende Gründe fördern diese Entwicklung: verhängnisvolle Parkplatz-

vorschriften, maximiertes Renditedenken, übertriebene Bequemlichkeit und veraltete Vorgartenverordnungen. Hier fehlt es an Rechtsgrundlagen und Öffentlichkeitsarbeit. Würde die gebührenpflichtige Nachparkierung auf öffentlichem Grund eingeführt ohne gleichzeitigen Schutz der Vorgärten, so wäre das Schicksal der letzteren dadurch vollends besiegelt.



10



11



12

Besonders in citynahen Quartieren ist der Prozess der Umwandlung von Vorgärten in Parkplätze schon weit fortgeschritten. Die schlechende Erosion erfasst die Grünsubstanz ganzer Strassenzüge und ändert schliesslich das Gesicht all dieser wohnlichen Vorgartenstrassen bis zur totalen Verödung. (Zürich, Kreise 7 und 8.)

Pflanzentröge: Die durch Bauten beanspruchte Fläche in den Agglomerationen wird immer grösser im Verhältnis zu den grünen Freiflächen, worauf noch Pflanzen auf gewachsenem Boden gedeihen dürfen. Trotzdem will man auf eine Begrünung nicht verzichten und baut Pflanzentröge an Fassaden, auf Vordächer bei Attikawohnungen und stellt Blumenkübel auf Plätzen und Trottoirs, Terrassen und Balkonen auf. Nichts gegen diese Bemühungen, wenn sie mit ästhetisch und pflanzenphysiologisch tauglichen Mitteln realisiert werden und an Orten, wo dieses «Garnieren» des Freiraumes am Platz ist. Leider stehen Blumenkübel aber oft an den unmöglichsten Stellen und erfüllen höchstens Alibifunktionen. Ganze Batterien davon werden aufgereiht als Strassen- und Parkplatzsperrern, zum Vertuschen missglückter Anpassungen in der Architektur und im Strassenbau, in toten Winkeln, das heisst als fragwürdige Kosmetik. Das Gedeihen der Pflanzen unter derart künstlichen Umweltbedingungen ist miserabel, sofern die Tröge nicht mindestens 1 m³ Erde enthalten. Da hilft kein Design und keine Pseudoumweltpflege. Vergessen wir nicht, weder 10 noch 20 noch 50 «Kübeli» mit etwas magerem Grün auf einem Trottoir ersetzen einen schönen alten Baum im Strassenraum! Es fragt sich nur, ob wir (Tech-



13



14



15

In mehreren Etappen wurde diese Strasse im Laufe der letzten 40 Jahre verbreitert: zugunsten des Verkehrs, auf Kosten der Vorgärten. (Winterthurerstrasse, Zürich.)

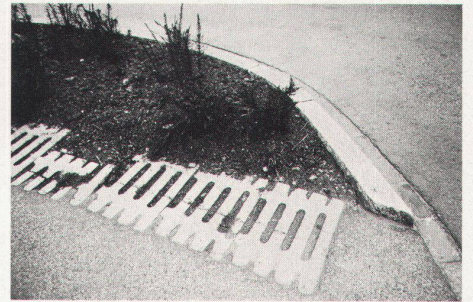
nokraten, Gestalter, Politiker und Bürger) bereit sind, für das Grün in unseren Strassen einzustehen und ihm den nötigen Lebensraum zu sichern.

16



Pflanzenkübelorgie auf dem Vorplatz zu einem historisch bedeutsamen Gebäude. Was sollen diese Eternit- und Betonschalen mit entsprechender «Grabpflanzung» auf der schönen Natursteinpflasterung? Sie sind Ausdruck unserer Hilflosigkeit, ersetzen aber niemals das Grün der gefällten Bäume in einer Stadt. Lieber kein Grün als solche Alibis; um das Parkieren der Autos zu verhindern, wären behauene Wehrsteine sicher schöner. (Haus zum Rechberg, Hirschengraben, Zürich.)

17



Das Grün wird im Strassenraum oft genug missbraucht, um verunglückte Anpassungen zu tarnen oder Restflächen zwischen Fahrbahnen, an Fassadensockeln und in Verkehrsinseln auszufüllen. Doch selbst Pflanzen helfen bei solchen Situationen wenig. (Bucheggplatz, Zürich.)

Literaturhinweise:

- «anthos», Jahrgang 8, Heft 1, «Der Baum»
- Garten und Landschaft, 1974, Hefte 10-12, «Strassenbäume»
- Espaces verts, No 41, oct.-déc. 1974
- Innerstädtisches Grün als Beitrag zur Umweltplanung, BDLA, Callway, No 13
- Klausch, Helmut, Gartenbaudirektor, Essen, Aufgaben und Planung von Verkehrsgrün in Städten
- Bernatzky, Dr. A., Grünplanung in Baugebieten, Deutscher Fachschriftenverlag, 1972
- Bernatzky, Dr. A., Klimatische und biologische Auswirkungen des Stadtgrüns, in: Stadthygiene DBA
- Baumschäden in der Stadt, Schweizerische Gärtnerzeitung Nr. 7/1975

Fotonachweis: 1 Gemmerli, Zürich; 2, 6, 9, 16, 17 E. Leisinger, Zürich; 3 W. Frischknecht, Zürich; 4, 13, 14 Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich; 5 Gartenbauamt der Stadt Zürich; 7 Stadtgärtnerei Bern, E. Heuerding; 8 Comet, Zürich; 10, 11, 12, 15 Ch. Stern, Zürich; 18 F. Maurer, Zürich.



Bei Strassenverbreiterungen und Neubauten lohnen sich vermehrte Anstrengungen, schöne alte Bäume zu erhalten. Auch bei engen Platz-

verhältnissen und Niveauunterschieden gibt es oft gute Lösungen, wenn vom «Normalquerprofil» abgewichen werden kann. Hier ein gutes

Beispiel einer unkonventionellen Trottoirführung mit entsprechend baumfreundlichem Belag. (Gloriastrasse, Zürich.) ■