Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal = Journal forestier suisse

Herausgeber: Schweizerischer Forstverein

Band: 110 (1959)

Heft: 10-11

Artikel: Landschaftsschutz und Nationalstrassenbau

Autor: Hunziker, Theo / Grob, H. / Hunziker, T.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-765129

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

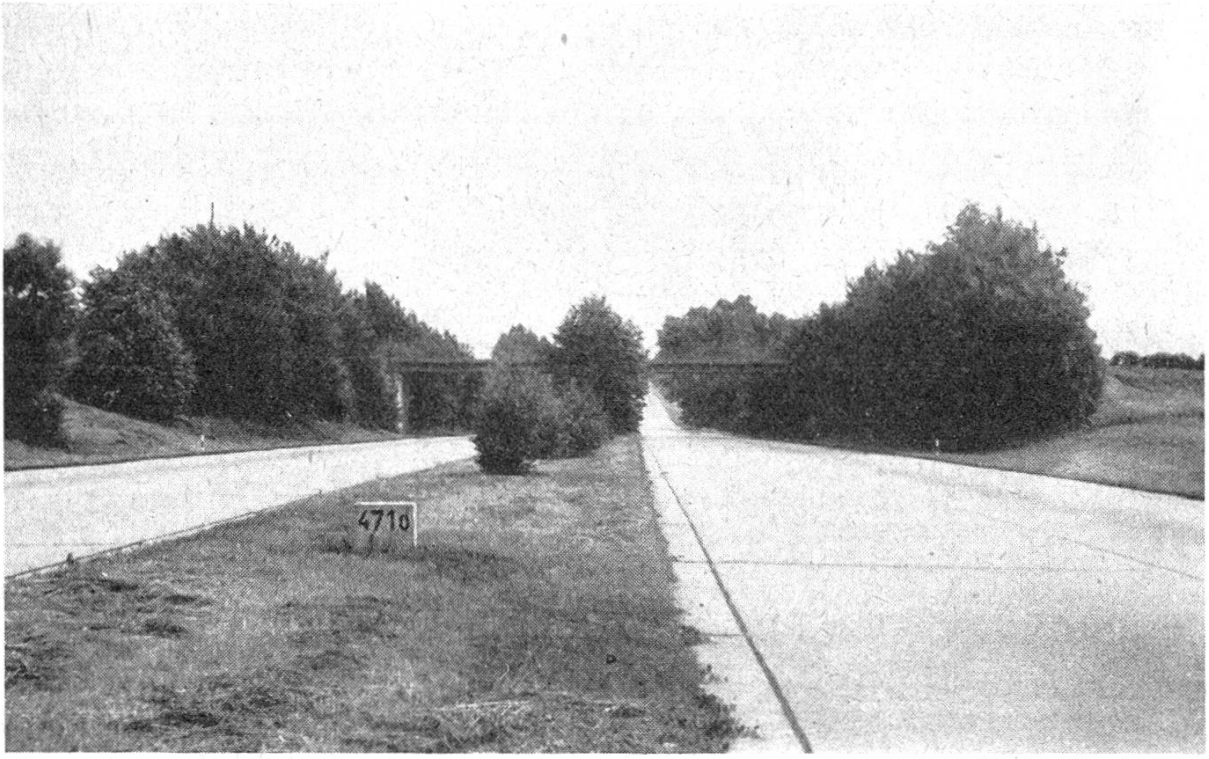
Download PDF: 09.07.2025

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

Arbeitsgruppe 2: **Landschaftsschutz und Nationalstraßenbau:**

Zur Mitarbeit des Forstdienstes, vor allem bei der Bepflanzung

Von *Theo Hunziker*, Zürich Oxf. 907.1



Autobahn München—Nürnberg bei Mauching Photo J. Schneider

Einleitung

Bis 1980 sollen die Unzulänglichkeiten des schweizerischen Straßennetzes durch den Bau von Nationalstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 1700 km behoben werden. Selbstverständlich wird sich ein so gewaltiges Bauvorhaben, das nur im Bahn- und Kraftwerkbau vergleichbare Maßstäbe findet, nicht ohne beträchtliche landschaftliche Veränderungen verwirklichen lassen. So werden z. B. Waldrodungen (rund 300 ha), umfangreiche Erdbewegungen und eine große Zahl von Kunstbauten der

Landschaft ihren Stempel aufdrücken. Hinzu kommen noch indirekte Auswirkungen, die nicht weniger stark in das herkömmliche Landschaftsgefüge eingreifen werden. So werden die neuen Straßen durch günstigere Verkehrsbedingungen stellenweise der Überbauung bisheriger geschlossener Agrargebiete Vorschub leisten und damit das Bild dieser Agrarlandschaften beschleunigt wandeln. Ferner besteht das an sich verständliche Bestreben, wenn immer möglich wenig ertragreichen Boden zu verbessern, um den Kulturlandverlust für den Straßenbau herabzumindern. Dies bedeutet aber eine erneute Gefährdung für die ohnehin schon dezimierten naturgemäßen Standorte, besonders im Mittelland. Die Notwendigkeit, die Interessen des Landschaftsschutzes beim Nationalstraßenbau zu wahren, ist also begründet. Dabei dürfte nicht zuletzt auch die Tatsache ins Gewicht fallen, daß die Nationalstraßen die erwarteten vorteilhaften Auswirkungen auch auf den Tourismus nur dann zeitigen können, wenn beim Bau dieser Straßen zugleich die nötigen Vorkehren getroffen werden, um die Triebfeder des Tourismus, den anerkannten Reichtum der Schweiz an schönen Landschaften, zu erhalten. Das einfachste und wirksamste Verfahren zum Schutze der Landschaft besteht zweifellos darin, die für die jeweilige Landschaft bezeichnenden Elemente (Geländeform, Gehölze, Gewässer, Naturschutzgebiete usw.) so weit als möglich ungeschmälert zu erhalten. In allen übrigen Fällen bietet sich als weiteres Verfahren die Landschaftspflege oder -gestaltung an. Diese besteht selbstverständlich nicht nur in der abschließenden Bepflanzung; vielmehr soll sie sich von der Straßenplanung bis in den -unterhalt hinein erstrecken und ebensosehr die Linienführung einbeziehen wie die Gestaltung des Geländes, der Straße selbst und ihrer Nebenanlagen.

Wenn daher anschließend auch hauptsächlich von der Bepflanzung die Rede ist, so werden doch zugleich Hinweise auf die weiteren Belange der Landschaftspflege nicht zu umgehen sein.

Der Begriff «Bepflanzung» bezieht sich im folgenden sowohl auf die vorhandene Vegetation (vom Wald bis zum Moor und Rasen) als auch auf Neupflanzungen. Es werden jedoch hauptsächlich Probleme der Bepflanzung außerhalb des Waldes zur Sprache kommen, sind doch die mit dem Wald zusammenhängenden Fragen dem Forstmann ein vertrautes Anliegen. Zur Verwirklichung der Bepflanzung an Nationalstraßen ist auch die Mitarbeit des Forstdienstes unerläßlich, was in diesem Referat gezeigt werden soll.

1. Zweck und Grundsätze der Bepflanzung an Straßen

In dem 1957 erschienenen Normblatt SNV 40660 der «Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner» werden Zweck und Grundsätze der Bepflanzung an Straßen ausführlich dargelegt. Sie seien hier auszugsweise wiedergegeben:

Zweck:

a) Verkehrstechnische Aufgaben:
- in Verbindung mit der Linienführung der Straße, den Geländeformen, Randmarkierungen und Leiteinrichtungen die optische Führung zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit zu heben;
- zwischen richtungsgetrennten Fahrbahnen als Blendschutz zu wirken;
- die Blend- und Verwechslungsgefahr bei Parallelführung von Straße und Bahn herabzusetzen;
- Schutz vor Schneeansammlungen auf der Fahrbahn zu bieten;
- von der Fahrbahn abirrende Fahrzeuge abzubremsen oder aufzuhalten.

b) Bautechnische Aufgaben:
- Böschungen in Einschnitten und an Dämmen zu sichern;
- Mittel- und Abstellstreifen zu festigen.

c) Sicherungsaufgaben für Anstößer:
- Wohnbauten gegen die Blend-, Lärm-, Geruchs- und Staubeinwirkungen des Straßenverkehrs abzuschirmen;
- Liegenschaften gegen die Straße aus Sicherheitsgründen abzuschranken.

d) Landschaftliche Aufgaben:
- die Straße und ihre Nebenanlagen mit der umgebenden Landschaft zu verbinden;
- durch den Straßenbau verursachte landschaftliche Beeinträchtigungen zu beheben oder zu mildern, z. B. durch Begrünung von Deponien, Kiesgruben, Steinbrüchen;
- unästhetische Kunstbauten der Straße einzukleiden, z. B. Splittbehälter, Masten, gelegentlich auch Mauern.

e) Biologische und wirtschaftliche Nebenaufgaben:
- biologische Funktionen im Naturhaushalt zu erfüllen, z. B. als Windschutz, Bienenweide und Lebensorte für die Kleintierwelt zu dienen;
- im Rahmen der vorstehenden Aufgaben zur Holzerzeugung beizutragen.

Grundsätze:

a) Umfang und Bedeutung der vorstehenden Aufgaben zeigen, daß die Bepflanzung eine notwendige Ergänzung der Straßenanlage darstellt. Sie ist deshalb als Bestandteil des Projektes und Bauwerkes zu betrachten.

b) Die Bepflanzung darf nicht dem Zufall oder späterer Entscheidung überlassen werden. Bei größeren Bauvorhaben hat der projektierende Ingenieur vielmehr rechtzeitig die Ausarbeitung eines Bepflanzungs-

planes durch Landschaftsfachleute zu veranlassen und nötigenfalls auch wissenschaftliche Mitarbeiter beizuziehen. Bei Bauvorhaben geringeren Ausmaßes soll er den Rat solcher Fachleute einholen.

c) Pflanzungen an Straßen dürfen nicht schematisch angelegt werden. Sie haben sich vielmehr den örtlichen Gegebenheiten, dem Landschaftsraum, der Straßenführung, den Geländeformen und den natürlichen Pflanzenvorkommen einzuordnen. Alleen sind infolgedessen höchstens in besonderen Fällen angezeigt, z. B. wo sie ortsüblich wirken oder in vorstädtischen Verhältnissen.

d) Den unterschiedlichen Verhältnissen zwischen offener Landschaft und geschlossener Siedlung ist Rechnung zu tragen.

e) Bereits vorhandene Bepflanzungselemente und Spezialstandorte sind wenn immer möglich zu erhalten.

f) Pflanzungen an Straßen sollen weder kleinlich noch überladen sein; sie sollen in ihrem Ausmaß der Bedeutung und Größe der Straßenanlage entsprechen.

g) Was insbesondere die Artenwahl anbelangt, so hält das demnächst zur Ausgabe gelangende Normblatt SNV 40665 grundsätzlich folgendes fest (siehe Tabelle 1 auf nächster Seite):

2. Notwendigkeit der Mitarbeit des Forstdienstes

Aus den vorangehenden Ausführungen ergibt sich, daß die vielseitigen Aufgaben der Bepflanzung an Nationalstraßen vom Straßenfachmann zweckmäßig in Zusammenarbeit mit Fachleuten für Bepflanzungsfragen, d. h. Forstleuten, Naturwissenschaftern und qualifizierten Landschaftsarchitekten, gelöst werden. Es gibt eine Reihe von Gründen, welche gerade die Mitarbeit des Forstdienstes als unerläßlich erscheinen lassen:

a) Die ausgeprägte Schulung in der ganzheitlichen Betrachtungsweise von Problemen (z. B. Probleme der Standortskunde, der Nachhaltigkeit und der Wohlfahrtswirkungen) erlaubt es dem Forstingenieur, die Straße in ihrer Beziehung zur Gesamtlandschaft zu erfassen und deshalb Lösungen zu ihrer landschaftlichen Eingliederung vorzuschlagen, die nicht belastet sind von Halbheiten und Modeströmungen.

b) Die gründliche Ausbildung des Forstingenieurs in den allgemeinen und speziellen Grundlagenfächern (Geologie, Botanik, Bodenkunde und Pflanzensoziologie, Wetter- und Klimalehre usw.), im Waldbau sowie in der Bau- und Entwässerungstechnik befähigt ihn:

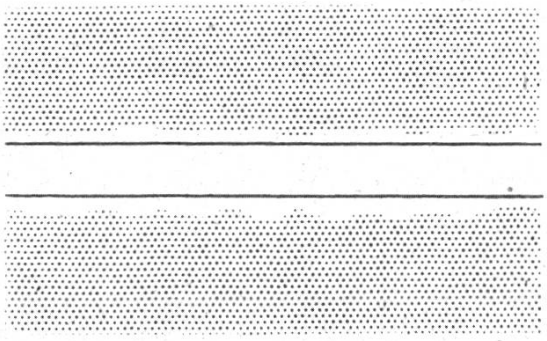
– die ökologischen Auswirkungen von Veränderungen im Landschaftsgefüge zu beurteilen,

Bodenständige Baum- und Straucharten, d. h. solche Arten, wie sie am Aufbau der naturgemäßen Wald- und Strauchgesellschaften der jeweiligen Landschaft beteiligt sind, sowie nicht landschaftsfremd wirkende land- und holzwirtschaftliche Gastbaumarten (Obst- und Nußbäume, Nutzpappeln, Baumweiden und — gelegentlich zur Böschungssicherung — Robinie).

Gartenbauliche Arten und Varietäten.

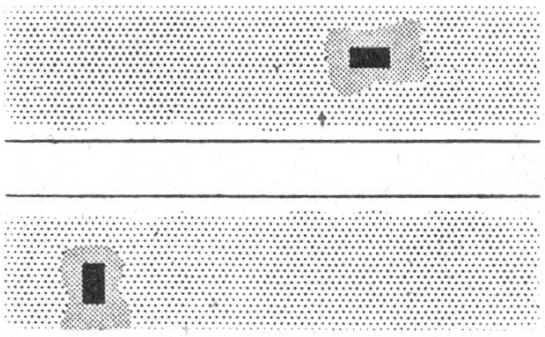
1. **Offene Landschaft**

In der offenen Landschaft sind aus Gründen der Landschaftspflege bei der Bepflanzung an Straßen und ihren Nebenanlagen (Park- und Rastplätze, Tankstellen u. a.) bodenständige Arten zu verwenden.



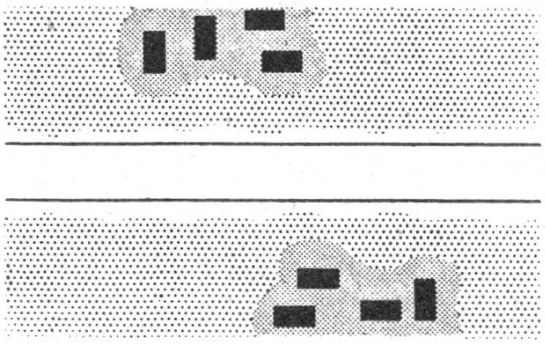
2. **Wohngebäude in der offenen Landschaft**

Bei Wohngebäuden in der offenen Landschaft soll sich die allfällig erwünschte Verwendung gartenbaulicher Arten und Varietäten auf die unmittelbare Umgebung der Gebäude beschränken.



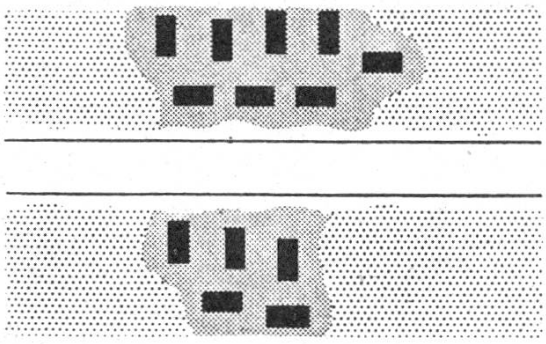
3. **Siedlungen in lockerem Kontakt mit der Straße**

Bei Siedlungen in lockerem Kontakt mit der Straße können im Bereich der Siedlungen selbst die gartenbaulichen Arten und Varietäten Anwendung finden; gegen die Straße hin sind jedoch bodenständige Arten zu verwenden (gilt im allgemeinen für Weiler und Dörfer).



4. **Siedlungen in unmittelbarem Kontakt mit der Straße**

Bei Siedlungen in unmittelbarem Kontakt mit der Straße können auch gartenbauliche Arten und Varietäten zur Straße überleiten (gilt im allgemeinen für Klein- und Großstädte).



– eine Diagnose und Wertung der Standorte vorzunehmen,
– Pflanzungen mit Rücksicht auf die Belange des Straßenbaues, der Standortskunde und der Biologie zu projektieren und auszuführen.

c) Schätzungsweise werden für den Nationalstraßenbau jährlich mindestens 50 000 Pflanzen benötigt. Auf Grund der im 1. Abschnitt dargelegten Grundsätze wird der Hauptanteil an diesen Pflanzen auf bodenständige Baum- und Straucharten entfallen, in deren Nachzucht, Pflanzung und Pflege der Forstmann theoretisch wie praktisch über das beste Rüstzeug verfügt.

d) In den Forstgärten läßt sich ein beträchtlicher Teil der benötigten Pflanzen (die sogenannten Forstpflanzen, Sträucher, Hochstämme und Nadelbäume; vgl. Normblatt SNV 40674) ohne Widerspruch zu den rein waldwirtschaftlichen Ansprüchen an die Pflanzeneigenschaften nachziehen. Auch ist diese Nachzucht zu annehmbarem Preise möglich.

e) Da für den Nationalstraßenbau voraussichtlich rund 300 ha Wald gerodet werden, muß sich die Waldwirtschaft ohnehin auch mit der Frage der Bepflanzung an Nationalstraßen außerhalb des Waldes befassen. Dabei wird sie z. B. abzuklären haben, ob die Möglichkeit für einen Realersatz besteht, der auch für die Landwirtschaft tragbar ist, oder ob bei der Bepflanzung an Straßen gelegentlich auch Nutzholz erzeugt werden kann.

3. Möglichkeiten für die Mitarbeit des Forstdienstes

Welches sind nun die Aufgaben, die sich für den Forstdienst beim Nationalstraßenbau stellen können?

a) Standortsdiagnose (bodenkundlich, pflanzensoziologisch).

b) Bezeichnung und Beschreibung der zu erhaltenden Bepflanzungselemente (Wald, Feldgehölze, Einzelbäume, Gebüsche) und Spezialstandorte (z. B. Moore, Trockenwiesen, Gewässer).

c) Diagnose der durch den Straßenbau zu erwartenden ökologischen und landschaftlichen Veränderungen.

d) Entwurf von Bepflanzungsplänen.

e) Pflanzennachzucht sowie Anlage und Pflege von Pflanzungen.

f) Beratung für die Gestaltung der Böschungen, Materialgewinnungsstellen und Deponien.

4. Organisation der Mitarbeit des Forstdienstes

Den erwähnten zahlreichen Möglichkeiten für die Mitarbeit forstlicher Fachleute steht nun allerdings die Tatsache gegenüber, daß der Forstdienst heute allein durch die Bedürfnisse der Waldwirtschaft schon voll beansprucht ist. Es wäre daher sowohl den Interessen des Straßenbaues und

des Landschaftsschutzes als auch denjenigen der Waldwirtschaft kaum gedient, wenn einfach nur die Kreis- und Gemeindeoberförster mit solchen Aufgaben beauftragt würden. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, einzelne forstliche Fachleute von seiten des Bundes und eventuell mehrerer Kantone zusammen ausschließlich dafür einzusetzen, ähnlich wie dies z. B. für das forstliche Meliorationswesen im Kanton Zürich geschehen ist. In gleicher Weise wären auch Naturwissenschafter und qualifizierte Landschaftsarchitekten beizuziehen. Diese Landschaftsfachleute hätten bei größeren Straßenbauvorhaben die Landschaftspflegemaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Straßenfachmann zu projektieren und deren Ausführung zu leiten, unter Beiziehung privater Mitarbeiter (Mitglieder des Bundes Schweiz. Gartenarchitekten, Baumschulen, Gartenbaubetriebe usw.). Zugleich würde ihnen die entsprechende Beratung bei Straßenneuanlagen oder -umbauten von geringerem Ausmaß obliegen sowie die Organisation des Unterhaltes durch die Tiefbau- und eventuell Kreisforstämter.

5. Die Bepflanzungsnormen der «Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner (VSS)»

Das Thema «Bepflanzung an Nationalstraßen» wäre nicht abgerundet ohne nähere Angaben über die VSS-Bepflanzungsnormen. Es ist der VSS als großes Verdienst anzurechnen, daß sie die Bedeutung der Bepflanzung für Straße, Verkehr und Landschaft voll erkannt und eine Fachkommission (7) mit der Herausgabe von Richtlinien beauftragt hat, die in gleicher Weise dem Straßen- wie dem Landschaftsfachmann als wertvolle Wegleitung dienen kann. Von der Kommission, zusammengesetzt aus Bauingenieuren, Architekten, Forstingenieuren und Landschaftsarchitekten, wurde das zu bearbeitende Sachgebiet «Bepflanzung an Straßen» folgendermaßen gegliedert:

- Aufgaben und Grundsätze (SNV 40660) [1]
- Gestaltung am Straßenrand (SNV 40662) [1]
- Gestaltung auf Mittel- und Abstellstreifen
- Artenwahl (SNV 40665) [1]
- Abstände (SNV 40668) [1]
- Bepflanzungsplan (SNV 40670) [1]
- Humusbehandlung (SNV 40671) [1]
- Rasen
- Pflanzenbeschaffung (SNV 40674) [1]
- Ausführung
- Unterhalt.

Zwei Darstellungen dürften den Wert dieser Normblätter veranschaulichen:

---

[1] Bereits erhältlich oder in Druck (deutsch und französisch auf gleichem Blatt). Bezugsquelle: Sekretariat VSS, Seefeldstraße 9, Zürich 8.

Allgemeines Bauprojekt
Bepflanzungsplan Maßstab 1 : 1000

SNV
40 670
Beispiel

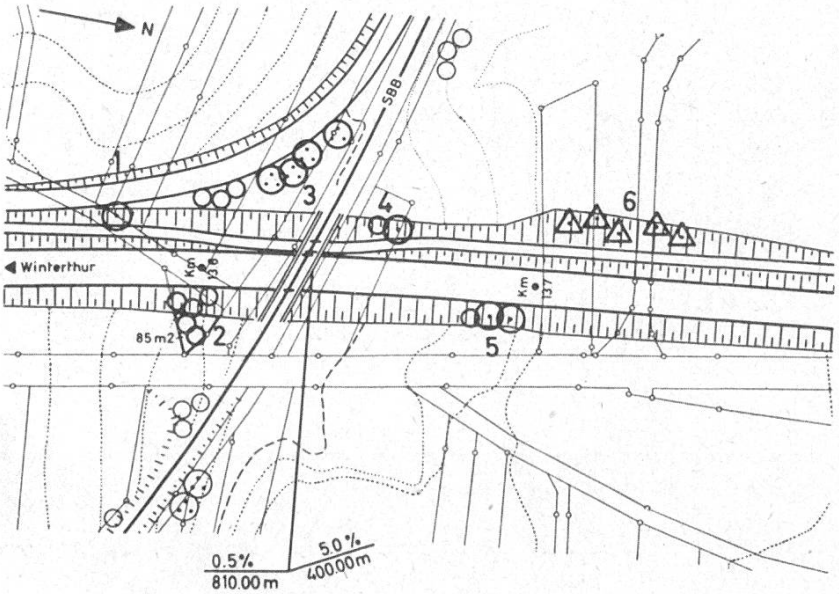
1 Tilia cordata 1

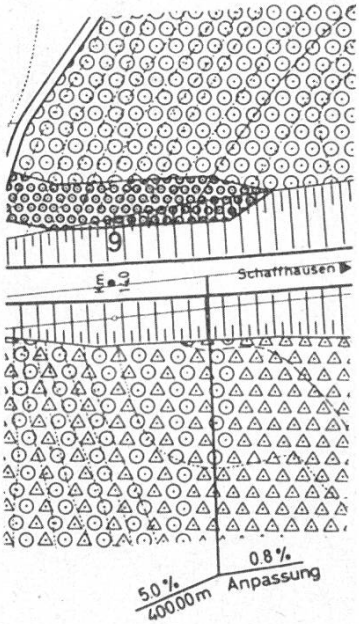
3 Quercus petraea 1
Tilia cordata 3
Carpinus betulus 5
Ligustrum vulgare 10
Viburnum lantana 10

4 Betula pendula 1
Salix caprea 5

6 Pinus silvestris 5

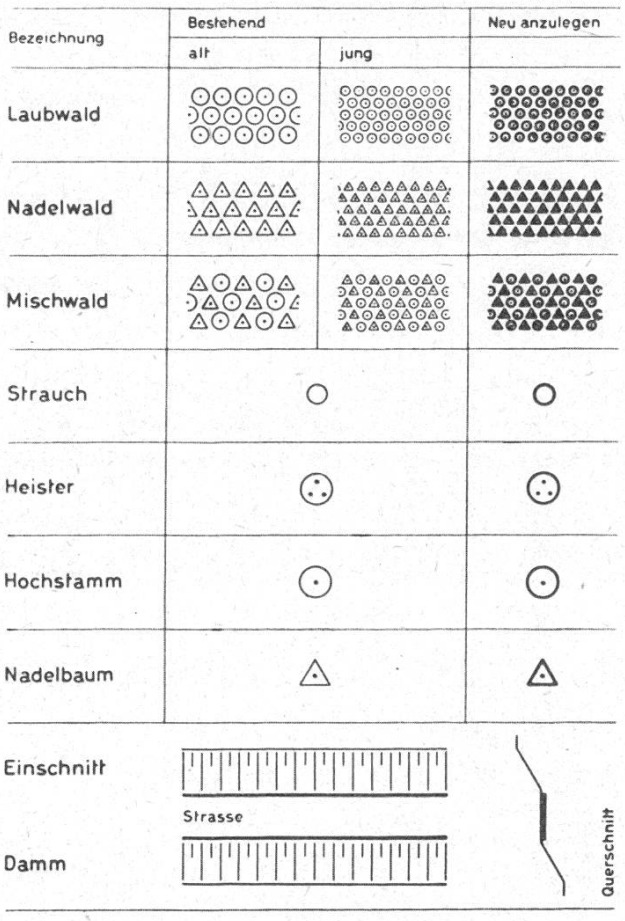
9 Alnus incana 400
Betula pendula 200
Salix caprea 100





2 Acer campestre 5
Cornus sanguinea 10
Evonymus europaeus 10

5 Betula pendula 1
Populus tremula 1
Corylus avellana 5



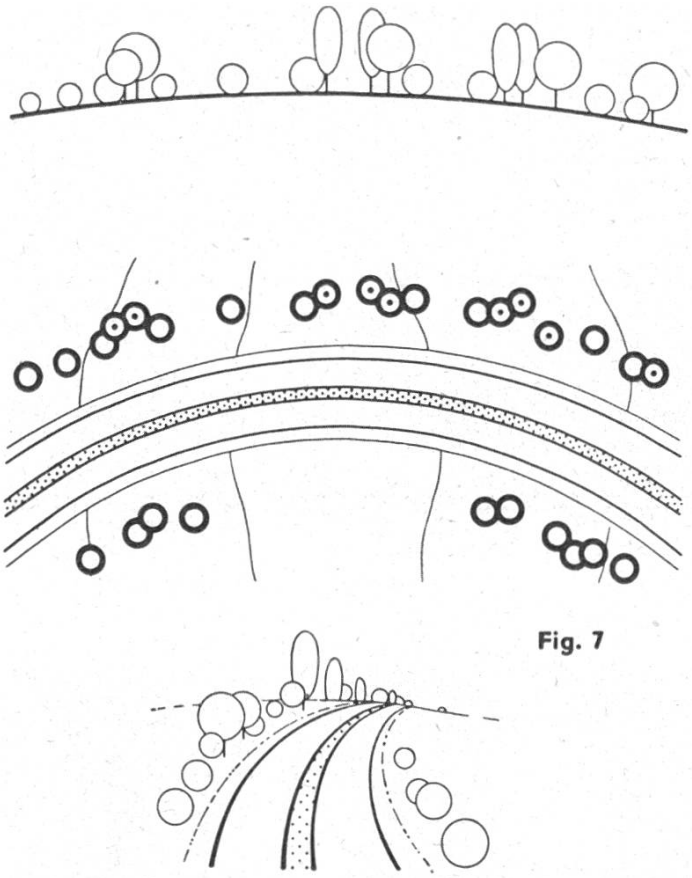


Fig. 7

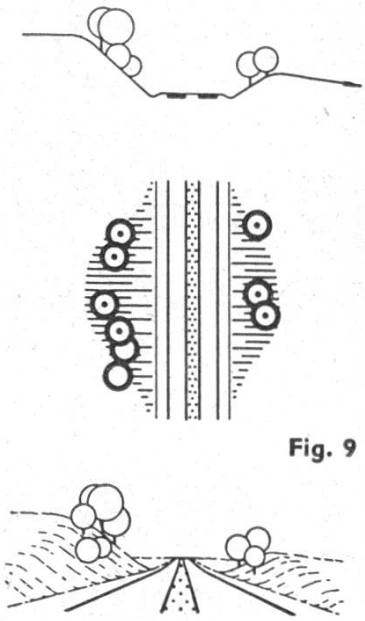


Fig. 9

6. Folgerungen und Anregungen

Die Autobahnbaubehörden sind von der festen Absicht geleitet, beim Ausbau des Nationalstraßennetzes auch die Gesichtspunkte des Landschaftsschutzes gebührend zu berücksichtigen (vgl. Referat von Dr. R. Ruckli, Eidg. Oberbauinspektor, vor der Neuen Helvetischen Gesellschaft in Schinznach-Bad vom 23. Mai 1959: «Nationalstraßenbau und Landschaftsschutz»). Die nachstehenden Folgerungen und Anregungen, die sich über die Bepflanzung hinaus mit der Landschaftspflege als Ganzes befassen, bezwecken daher nichts anderes, als diese Bestrebungen zur Wahrung der Eigenart unserer Landschaften zu unterstützen:

1. Damit sich die Nationalstraßen möglichst gut in die Landschaften unseres Landes einfügen, soll bei ihrem Ausbau einer landschaftlich guten Linienführung und Gestaltung der Geländeform, der geeigneten Material-, Form- und Farbwahl für die Kunstbauten, der Bepflanzung sowie der landschaftlich guten Eindgliederung der Nebenanlagen Rechnung getragen werden.
2. Zur Verwirklichung dieser Gesichtspunkte der Landschaftspflege, vor allem der Bepflanzung, dürfte es angezeigt sein, von Bund und Kantonen Forstleute, Naturwissenschafter und qualifizierte Landschaftsarchitekten zur Mitarbeit beizuziehen.

3. Die Zusammenarbeit von Straßen- und Landschaftsfachleuten soll im Einzelfall so früh als möglich einsetzen, d. h. bereits im Vorprojektstadium, und bis in die ersten Jahre des Straßenunterhaltes hinein fortgesetzt werden.

4. Die verkehrs- und bautechnisch sowie landschaftlich vorteilhaften Aufgaben der Bepflanzung rechtfertigen es in besonderem Maße, diese als Bestandteil des Nationalstraßenbaues zu betrachten.

   Zur wirksamen Erfüllung dieser Aufgaben dienen die Normblätter SNV 40660 bis 40679, «Bepflanzung», der «Vereinigung Schweizerischer Straßenfachmänner» als wertvolle Wegleitung.

5. Im einzelnen dürfte die Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte wesentlich zur guten landschaftlichen Eingliederung der Straßen beitragen:

   a) Die Linienführung soll möglichst so gewählt werden, daß sich die Straße dem Gelände anschmiegt, d. h. daß der Bau möglichst wenig landschaftliche Veränderungen erfordert.

   b) Stütz- und Futtermauern sind dementsprechend auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Wo Mauern oder auch Felsdurchstiche unvermeidbar sind, sollen sie wenn irgendwie möglich soweit zurückversetzt werden, daß in einem vorgelagerten Rasenband Pflanzen (besonders Kletterpflanzen wie z. B. Efeu, Waldrebe, Windendes Geißblatt) hochgezogen werden können zur teilweisen Unterbrechung der Sichtflächen. Ferner empfiehlt es sich, zumindest in Landschaftsabschnitten von besonderem Schönheitswert, die Sichtflächen von Betonmauern aufzurauhen.

   c) Böschungen sollen wenn immer möglich flach ausgezogen werden. Sind jedoch stellenweise höhere und steile Böschungen nicht zu vermeiden, sollen sie jedenfalls gut abgerundet und lebend verbaut werden.

   d) Für die Kunstbauten (Brücken, Überführungen, Anschlußbauwerke usw.) sollen leichte und weitgespannte Formen gewählt werden. Die vorhandene Geländeform und Vegetation sollen dabei soweit als möglich unter der Fahrbahn durchgezogen werden.

   e) Tobel sollen möglichst nicht zugedeckt, sondern überbrückt werden.

   f) Überschüssige Materialien sind unter möglichster Wahrung der Gesichtspunkte des Landschaftsschutzes abzulagern und Materialgewinnungsstellen wieder gut in die Landschaft einzugliedern.

   g) Für Pflanzungen sollen außerhalb der städtischen Siedlungen und der wenigen ausgeprägten Parklandschaften standortsgemäße, einheimische Baum- und Straucharten (bodenständige Arten) gewählt werden.

Ergebnisse der Aussprache

Nach dem vorstehenden Referat fand in der Fachsitzung des Schweizerischen Forstvereins, Arbeitsgruppe 2, eine Aussprache statt. In dieser wurde u. a. angeregt, noch der Abklärung folgender Fragen besondere Aufmerksamkeit zu schenken: Der Breite und Gestaltung der Waldschneisen, der Mittelstreifenbepflanzung und dem Wildwechsel an Nationalstraßen.

Ferner wurde der Antrag gestellt, eine Mitteilung mit folgendem Wortlaut an die Schweizerische Depeschenagentur und die Presse zu richten:

«Dem Schweizerischen Forstverein bedeutet außer der Betreuung des Schweizer Waldes auch die Wahrung der Eigenart unserer Landschaften als Ganzes ein ernstes Anliegen. Anläßlich seiner Jahresversammlung vom 29. bis 31. August 1959 befaßte er sich deshalb u. a. auch mit dem Problem des Landschaftsschutzes beim Nationalstraßenbau.

In Unterstützung der gleichgerichteten Bestrebungen der Autobahnbaubehörden erachtet er es als wesentlich, daß beim Ausbau des Nationalstraßennetzes die Gesichtspunkte des Landschaftsschutzes gebührend berücksichtigt werden. In diesem Sinn ist ihm besonders daran gelegen, daß folgenden Gesichtspunkten möglichst Rechnung getragen wird:

Die verkehrs- und bautechnisch sowie landschaftlich vorteilhaften Funktionen der Bepflanzung rechtfertigen es, diese als Bestandteil des Straßenbaues zu betrachten. Für Pflanzungen sollen außerhalb der städtischen Siedlungen und der wenigen ausgeprägten Parklandschaften standortsgemäße, einheimische Baum- und Straucharten (bodenständige Arten) gewählt werden. Darüber hinaus ist der Landschaftspflege bei der Linienführung der Straße und Gestaltung der Böschungen, Mauern, Brücken, Überführungen, Anschlußbauwerke usw. alle Aufmerksamkeit zu schenken. Ferner sind überschüssige Materialien unter möglichster Wahrung der Gesichtspunkte des Landschaftsschutzes abzulagern und Materialgewinnungsstellen wieder gut in die Landschaft einzugliedern. Eine frühzeitige und ständige Zusammenarbeit zwischen Straßenbaubehörden und Landschaftsfachleuten (Forstingenieuren, Naturwissenschaftern, qualifizierten Landschaftsarchitekten) bietet die beste Gewähr für die landschaftlich gute Lösung solcher Aufgaben.»

H. Grob — T. Hunziker