

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 15: Sonderheft über Landschaftsgestaltung

Artikel: Rastplätze an Autostrassen
Autor: Schweizer, Johannes Erwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83421>

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: 14.01.2026

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



Abb. 13. Natürliche Heckenlandschaft in der Westschweiz. Typus einer schönen Kulturlandschaft, die sich in ungestörtem biologischem Gleichgewicht befindet

Abb. 13 und 14 behördlich bewilligt am 13. März 1941 gemäss BRB vom 3. Okt. 1939

bes. Grössere Bedeutung als Alleebaum hat die Warzenbirke, Pflanzungsmöglichkeit bis über 1000 m, am Hang, in Ebenen, hauptsächlich in Niederungen, Auen, Mooren (Moorbirke). Gegen Kälte unempfindlich. Bedingung genügend Bodenfeuchtigkeit, aber kein Stauwasser, empfindlich gegen trockene Luft. Beste Pflanzzeit für Birken ist das Frühjahr, wenn möglich mit Wurzelballen oder viel Humus. Junge Birken nicht ohne Stütze lassen, sie werden sonst in Gegenden mit einseitigen Windverhältnissen windschief. Gute Wegrandweiser, da helle Stämme, ziemlich sturmsicher, da ihr Holz elastisch; guter Vogelnistbaum; Holz verwertbar für Schreiner- und Wagnerarbeiten.

Die Pappel. Hier kommen vier Arten in Betracht; die Zitterpappel oder Espe (*Populus tremula*), die Schwarzpappel (*Populus nigra*), die Pyramidenpappel (*Populus nigra pyramidalis*) und die Silberpappel (*Populus alba*). Die Dichte der Strassendecke spielt eine bedeutende Rolle, da das Wurzelwerk aller Pappelarten ausgesprochen luftbedürftig ist; bei geschlossener Strassenoberfläche kann die Pappel ihr Wurzelwerk nicht allseitig ausbilden. Ist der Standort ungeeignet, ohne dass die Wurzeln abseits im Boden alles finden dessen sie bedürfen, verkümmern sie leicht und werfen Trockenäste ab. Die Espe steigt bis auf 1400 m hinauf, wächst aber auch gut in der Ebene; sonst spielt die Lage der Strasse für die Pappeln keine Rolle. Pyramidenpappeln sind vorzugsweise in der Ebene zu verwenden. Alle Pappeln wachsen gut und ertragen unser Klima, lieben keinen zu trockenen Boden, meiden aber nasse Torfböden. Die Pappeln belauben sich spät, verursachen somit gegen frühe Kulturen an anstossendem Kulturland durch ihren Schatten nur wenig Schaden. Anfällig gegen Weidenbohrerbefall, daher ist die Pappel im Alter nicht sturmfest; Pappeln sind nach 50 bis 60 Jahren zu erneuern. Auf geeigneten Standorten wachsen sie sehr schnell, bilden in 25 Jahren bis 30 m hohe Bäume (Ausnahme Espe). Silberpappel guter Wegrandweiser (Helle Borke). Das Pappelholz findet Verwendung als Blindholz, Sperrholz und Schnitzholz, bei astfreien Bäumen auch zur Zündholzfabrication.

Die Ahorne sind häufig gepflanzte Alleeäume, und zwar müssen wir folgende Arten unterscheiden: Der Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), der Spitzahorn (*Acer platanoides*) und für kleinere Strassen der Kugelspitzahorn (*Acer plat. globosum*). Die Ahorne entwickeln eine solch intensive Wurzeltätigkeit, dass sie alle Hemmnisse überwinden. Wird ihrem Wurzelwerk Luft und Wasser durch eine dichte Strassendecke einseitig entzogen, so holen sie durch verstärktes Wurzelwachstum auf der offenen Seite das Fehlende nach. Der Ahorn kann an der Strasse im Planum, Einschnitt und Anschluss seinen Platz finden, er ist der beste Baum für Hänge und Böschungen. Seinem Namen gemäss steigt der Bergahorn bis über 1000 m Höhe hinauf. Der Spitzahorn liebt tiefere Lagen und ist über 1000 m selten zu finden. Es ist ratsam, den Bergahorn in feuchtere Höhenlagen und den Spitzahorn in tiefere, weniger feuchte Lagen anzupflanzen. Alle Ahorne stellen

keine besonderen Ansprüche an Standortklima und Boden; der Spitzahorn ist in bezug auf Bodenfeuchtigkeit genügsamer als der Bergahorn. Bei Kalkvorkommen im Gestein halten beide Ahorne eine geringere Bodenfeuchtigkeit gut aus (Kalk als Wasserersatz). Das gute Wurzelwerk gibt dem Baum eine gute Verankerung und dadurch hohe Sturmfestigkeit. Der Ahorn ist ein guter Schattenspender, hindert aber das Austrocknen der Strasse, was sich in hohen Lagen bei Frostausbruch unliebsam auswirken kann. Durch seine weit ausstreichenden Wurzeln ist er ein gefährlicher Konkurrent der Kulturen. Die Blüten der Ahorne haben als Honigspender einen guten Ruf, die Vögel lieben die Samen der Ahorne sehr. Ihr Holz ist verwertbar für Fourniere, Schreiner-, Drechsler- und Schnitzarbeit. Der Feldahorn (*Acer campestre*) oder Massholder hat als Strassenbaum keine Bedeutung. (Schluss folgt)

Rastplätze an Autostrassen

Von JOH. ERWIN SCHWEIZER, Gartenarchitekt BSG, Glarus-Basel

Die gegenwärtige Stille auf den Strassen unserer Heimat darf uns nicht davon abhalten, die Ausgestaltung aller Verkehrs-Anlagen auch jetzt in grosszügiger und gewissenhafter Weise vorzunehmen. Der Nachkriegsverkehr in einem geordneten Europa wird vermutlich an Bedeutung alles übertreffen, was uns bisher die Motorisierung gebracht hat. Bei der Planung neuer Strassen und bei der Verbreiterung und Verbesserung schon bestehender muss deshalb auch unbedingt auf genügend Rastplätze Bedacht genommen werden. Sie sollen uns die Möglichkeit geben, an wirklich schönen Punkten einer Strecke zu halten, ohne den Verkehr im geringsten zu gefährden. Jedermann empfindet das Verlangen, einmal die Fahrt zu unterbrechen, ist es doch nicht der Sinn des Reisens in unserer schönen Heimat, eine Gegend zu durchjagen und aus der Fülle der vorbeifliegenden Bilder nur verschwommene, unklare Eindrücke mit sich zu nehmen die allzu rasch der Erinnerung entschwinden.



Abb. 12. Rastplatz an aussichtsreicher Stelle über Steckborn am Untersee

Wenn wir in unserem Lande Umschau halten, sehen wir, dass die Zahl wirklich guter Rastplätze überaus klein ist. Das gilt für die Autostrassen des Mittellandes, noch viel mehr für diejenigen des Jura und der Vor- und Hochalpen. Es liegt dies zum Teil daran, dass unsere Strassen, besonders die unvergleichlich schönen Passübergänge des Hochgebirges, in ihrer Anlage um mehr als ein Jahrhundert zurückliegen. Vergleichsweise finden wir daher an den Hochalpenstrassen jüngern Datums des Auslandes, wie am Grossglockner aus dem Jahre 1935, zahlreichere und vor allem geräumigere Rastplätze. Auf diesem Gebiete wäre nun Gelegenheit für produktive Arbeitsbeschaffung gegeben, wobei wir der Meinung sind, dass bei solchen Aufgaben der Landschaftsgegenstand unbedingt mitzureden habe.

Wie die Strassen, so sollen auch die Aussichts- und Parkplätze mit feinstem Gefühl für das Bestehende, für das Wesen einer Landschaft geschaffen werden. Hier gilt der Grundsatz der Bodenständigkeit und der, sich möglichst zu bescheiden, um der Gefahr des Zuviel im Baulichen und Pflanzlichen zu begegnen. Gebaut wird dort, wo es notwendig ist, seien es Stützmauern und Futtermauern, seien es Brüstungsmauern, die den Platz rahmen und am Steilhang tatsächlich und optisch Halt geben. Eine solche Mauer muss handwerksgerecht, wenn möglich aus heimischem Steinmaterial, niedrig und breit — als Regel gilt Höhe plus Breite gleich 100 cm —, massig gebaut sein, also nicht durch zahlreiche Öffnungen zerrissen und zergliedert.

Bevor wir an die vegetative Ausgestaltung schreiten, ist genau zu überlegen, was an alten bemerkenswerten Bäumen und Sträuchern gesucht werden kann und was wir notwendigerweise fällen müssen, um die Aussicht zu vergrössern oder den Blick in die weite Landschaft bewusst zu leiten.

Zur einwandfreien Bepflanzung solcher Rastplätze gehören beste Kenntnisse aller Gesetze der Landschaftspflege, handle es sich darum, breitkronige, schattenspendende Bäume zu setzen, den Platz durch Gebüsch zu rahmen oder zu vorhandenen Sträuchern und Bäumen den Übergang zu schaffen. Es darf dabei vor allem nicht «gegärtnt» werden. Wir pflanzen keine rotläubigen und weissbunten Gehölze, an Hängen auch keine Schlingrosen, und die schönen Ziersträucher unserer Anlagen, angefangen bei der im zeitigen Frühjahr blühenden Forsythia bis zum Sommerflieder, der Buddleia, haben hier nichts zu suchen. Rastplätze an unseren Strassen sind Teile der Landschaft und müssen als solche auch vegetativ die Eigenart der Gegend bewahren. Zur Verwendung kommen also lediglich Wildgehölze, deren natürliche Standorte uns die jeweilige Auswahl vorschreiben. Was wir an einer Alpenstrasse bis zur Wachstumsgrenze setzen können — Arven (Pinus cembra), Legföhren (Pinus montana mugus), Alpenrosen (Rhododendron ferrugineum, R. hirsutum), Zwergwachholder (Juniperus communis nana) usf. — und was sich dort so schön und selbstverständlich einfügt, das wäre anderswo fehl am Platze, ja eine Verunzierung des bestehenden Landschaftsbildes. Trotzdem bleibt uns in jeder Gegend eine reiche Auswahl an typischen Sträuchern und Bäumen, angefangen bei der Haselnuss (Corylus avellana), dem schwarzen und roten Holunder (Sambucus nigra, S. racemosa), bis zur Hainbuche (Carpinus betulus), der Buche (Fagus silvatica), dem Feld- und dem Bergahorn (Acer campestre und Acer pseudoplatanus). Ein besonderes Augenmerk ist der Begrünung allfällig entstehender Böschungen zuzuwenden, die wir nicht als Schutthalde, als ewig klaffende Wunden im Landschaftsbilde lassen dürfen. Hier führt oft ein mühsamer Weg über das Anbringen von Flechtzäunen, Faschinen, Setzen von Pionierpflanzen, wie z. B. Erlen (Weiss- und Schwarzerle in tiefen, Grünerle in höheren Lagen) zu beachtlichen Erfolgen.



Abb. 14. Von Mauern gesäumter Aufgang zu einer Kirche im Misox

Nach andern Regeln behandeln wir Rastplätze, die in Verbindung mit Gebäuden, wie Gaststätten, Badeanstalten, Garagen und Tankstellen angelegt werden. Hier haben wir bei der Pflanzung grössere Freiheit, da wir im Bezirk des Gebauten auch die Flora unserer Gärten, darunter besonders Obst, verwenden dürfen. Die Häuser müssen ohne falsche Romantik aus der heimischen Überlieferung heraus entwickelt werden, wie es unserer Bevölkerung im Dörfli der Landesausstellung so vorbildlich gezeigt worden ist.

In grossen und kleinen Dingen müssen unsere Verkehrswege mit letzter Verpflichtung gegenüber der Heimat geschaffen werden. Und es sei an dieser Stelle gesagt, dass endlich auch in der Schweiz, und zwar in jedem Kanton, das Reklamewesen in der offenen Landschaft durch gesetzliche Bestimmungen bestätigt werden soll! Nur das Zusammenwirken aller verantwortlichen und beteiligten Kräfte gewährleistet ein baldiges und vollkommenes Einordnen aller technischen Anlagen in unsere so unvergleichlich schöne und mannigfaltige Landschaft.

Einfriedungen in der offenen Landschaft

Von JOHANNES ERWIN SCHWEIZER, Gartenarchitekt BSG, Glarus-Basel

In unserer Heimat, einer dicht besiedelten, alten Kulturlandschaft mit vorherrschendem Kleinbesitz, sind Einfriedungen ein nicht zu übersehender Bestandteil des Landschaftsbildes. In den Gegenden mit ausgesprochener Viehwirtschaft ist beispielsweise der Reichtum an Weidezäunen derart gross, dass sie sich, aus der Vogelschau gesehen, wie ein Netz über das Land zu legen scheinen. Hier müssen im Gegensatz zu den Ackerbaugebieten auch die Strassen des grossen Verkehrs und die Bahnkörper oft