

bruch tut. Gibt es überhaupt noch einen Waldweg in den abgelegensten Schwarzwaldgegenden, wo nicht Motorräder auftauchen, um mit dem Benzingestank und Geratter die Menschen zu quälen, die Ruhe suchen und brauchen?

Es ist daher höchste Zeit, den ganzen Schwarzwald einer Art Planung zu unterwerfen und dabei gewisse Inseln, insbesondere bestimmte Aussichtsberge, für die motorisierten Fahrzeuge vollkommen zu sperren, wie dies z. B. für den Feldberg bereits geschehen ist. Es wird sich nicht vermeiden lassen, daß zwischen den Interessen der Motorisierten und der Fußwanderer Konflikte entstehen; aber der Wanderer muß sich dagegen wehren, daß er von dem stärkeren Automobilismus völlig an die Wand gedrückt wird. Der Naturschutz hat sich seinerzeit vergeblich gegen die Höhenstraße über den Kniebis und Schliffkopf zum Ruhestein gewehrt, er ist bei seinen Bemühungen stärkeren Kräften unterlegen.

Offenbar duldet es der Schwarzwaldverein selbst, daß sein Gedächtnishaus auf dem Mooswaldkopf vom Vohrenbühl aus mit Kraftwagen besucht wird. Oben auf dieser dem Gedächtnis der Gefallenen des Schwarzwaldvereins gewidmeten Höhe haben Kraftwagen ganz gewiß nichts verloren.

Diese Fragen sind für die Zukunft wichtig genug, um von allen maßgebenden Stellen und Behörden ernstlich geprüft zu werden, damit nicht Unwiderbringliches verloren geht. Was dem Kraftwagen heute im Schwarzwald schon erschlossen ist, reicht wahrlich aus, um die Autofahrer zu befriedigen. Es ist Zeit, jetzt Einhalt zu gebieten, auch wenn dadurch einige Geschäftsinteressen geschmälert werden.

*Hans Schwenkel*

## Neue Straßen werden bepflanzt

Die Einstellung der Straßenbaubehörden und der verantwortlichen Verkehrssachverständigen zu Alleen entlang von Straßen haben im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte vielfach gewechselt. Vor Jahrhunderten waren die Wege meist ohne Bepflanzung. Die württembergischen Herzöge, besonders Herzog Karl Eugen, haben dann die Bepflanzung der Straßen mit Obstbäumen angeordnet, was zweifellos für das Landschaftsbild ein Gewinn war und auch z. B. auf der Schwäb. Alb im Winter eine zuverlässige Führung für den Verkehr bedeutete. Auf der Hochalb wurden statt Obstbäumen Vogelbeer- und Mehlbeerbaum, Wildkirsche, Esche und Ahorn, gelegentlich auch Buchen und Hainbuchen gepflanzt. Sie wurden leider vielfach – auch in klimatisch sehr rauen Lagen – mit geringem Erfolg durch Obstbäume ersetzt. Alleen aus Waldbäumen wie Linde, Ahorn, Kastanie und Esche wurden in erster Linie von seiten adeliger Herrschaften gepflanzt. Diese Alleen sollten auf Schloßbauten in feierlicher Weise

hinleiten, die Landschaft gleichsam in bauliche Anlagen mit einbeziehen oder die Parke in die Landschaft hinein verlängern. Typische Beispiele hierfür sind etwa die Alleen um Ludwigsburg oder zu hohenlohischen und oberschwäbischen Schlössern.

Als der Kraftwagenverkehr aufkam und immer mehr zunahm, wurde gelegentlich auch die Behauptung aufgestellt, Bäume an Straßen seien eine Gefahr für den Verkehr, sie erschwerten auch das Abtrocknen der Straßendecke u. a. Man müßte sie beseitigen und an neuen Straßen ganz weglassen. Doch war diese Auffassung, daß die Straße nur eine Verkehrsfläche sei, glücklicherweise nicht allgemein. Beim Bau der Autobahn wurde der Standpunkt von der bloßen Verkehrsfläche völlig aufgegeben und die Bepflanzung mit Sträuchern und Bäumen – meist Waldbäumen – als ein wichtiges Mittel zur Eingliederung der Straße in die Landschaft und als Brücke zu dieser, aber auch zur Bereicherung des Landschaftsbildes von der Autobahn aus und als Abwechslung beim Fahren, auf dem Mittelstreifen zur Verminderung der Blendwirkung des Gegenverkehrs mit viel Liebe und Verständnis angepflanzt, wobei auch auf pflanzengeographische und pflanzensoziologische Gesichtspunkte genügend Rücksicht genommen wurde. Alle Damm- und Einschnittsböschungen wurden mit Humus überdeckt und begrünt. Die Anpflanzung der württ. Autobahnen konnte vor dem Krieg nicht mehr vollständig durchgeführt werden, sie wird daher jetzt nach und nach ergänzt. Es wurden z. B. auf der Strecke Leonberg–Heilbronn in den letzten Jahren umfangreiche Neupflanzungen durchgeführt. Dasselbe soll für die Strecken Stuttgart–Karlsruhe und Stuttgart–Ulm geschehen, sobald die nötigen Mittel dafür genehmigt sind.

Besonders erfreulich ist es, feststellen zu können, daß nunmehr auch die neuen Bundesstraßen, die entweder an Stelle unzureichender früherer Straßen oder als Umgehungsstraßen gebaut worden sind, planmäßig bepflanzt werden. So kann man z. B. an der vorbildlich ausgeführten Bundesstraße zwischen Plochingen und Göppingen feststellen, daß diese zum Teil in lockerer Form, zum Teil mit Linden- und Ahornalleen bepflanzt worden ist. Dasselbe gilt für das neue Straßenstück bei Zuffenhausen oder für die Umgehungsstraße bei Vaihingen, für eine Straße bei Abtsgmünd und für die Bundesstraße Aalen–Nördlingen, wo die Anpflanzungen bereits durchgeführt oder vorgesehen sind. Vom Standpunkt der Landschaftspflege kann man sich hierüber aufrichtig freuen. Der Fußgänger kommt freilich beim heutigen Autoverkehr meistens zu kurz. Manche Straße wurde auf Kosten des Fußgängerbanketts verbreitert. Um so erfreulicher ist es, daß entlang der Bundesstraße Plochingen–Göppingen ein besonderer Fußgängerweg angelegt wurde, der z. T. sogar von der Verkehrsstraße abrickt; auch ein Radfahrweg ist vorhanden.

*Hans Schwenkel*