

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 34 (1995)
Heft: 3: Erfolge im Naturschutz = Le succès de la protection de la nature = Successes in nature conservation

Artikel: Natur- und Landschaftsschutzanliegen bei Verkehrsbauten im Kanton Aargau = Les impératifs de la protection de la nature et du paysage lors des constructions routières dans le canton d'Argovie = Matters of nature and landscape conservation concern with t...

Autor: Seippel, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-137610>

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: 11.04.2026

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

Natur- und Landschafts- schutzanliegen bei Verkehrs- bauten im Kanton Aargau

André Seippel, Landschaftsarchitekt
BSLA/HTL, Zulauf + Partner, Baden

Ausgangslage

Unser Verkehrswegnetz ist ein Spiegel der dichten Besiedlung und intensiven Nutzung der Landschaft. Lebensräume von selten gewordenen Pflanzen und Tieren wurden auf Restflächen verdrängt. Anfang der 60er Jahre – zu Beginn des baulichen Aufschwungs – waren Natur, Landschaft und teilweise auch die Siedlungsgestalt bei Verkehrsbauten kein wirkliches Thema. Entsprechende Fachleute wurden erst sehr viel später beigezogen.

Die ersten Schritte...

Mitte der 60er Jahre unternahm Albert Zulauf aus Sorge um die Spuren, welche die Strassenbauten in Landschaft und Siedlung hinterliessen, erste Vorstösse beim Tiefbauamt des Kantons Aargau. Briefwechsel und Gespräche zeigten vorerst keinen Erfolg. Man wurde angehört, und die Anregungen wurden freundlich verdankt. Nach hartnäckigem Stochern resultierte ein erster Auftrag zur Bepflanzung der fertiggestellten «Verkehrssanierung Schulhausplatz Baden». Das Eis schien damit zu brechen, auch wenn es sich zu Beginn vor allem noch um «Verschönerungsversuche» mittels Bepflanzung handelte.

...auf dem Weg zur Institution...

In den 70er Jahren schlossen sich die Aargauer Landschaftsarchitekten zur Regionalgruppe des BSLA zusammen. Die Vorstösse wurden intensiviert, erste Fachgespräche mit den Ingenieuren fanden statt. Die Inhalte erweiterten und veränderten sich parallel zum wachsenden Umweltbewusstsein und zum Wissen um die

Les impératifs de la protection de la nature et du paysage lors des constructions routiè- res dans le canton d'Argovie

André Seippel, architecte-paysagiste
FSAP/ETS, Zulauf + Partner, Baden

Situation initiale

Notre réseau routier reflète la densité de la colonisation et l'utilisation intensive du paysage. Les biotopes d'espèces végétales et animales devenues rares ont été relégués aux surfaces restantes. Au début des années 60 – quand la construction connut un grand essor – la nature, le paysage, voire même l'aspect des agglomérations n'étaient que des thèmes secondaires. Ce n'est que beaucoup plus tard que les spécialistes furent appelés à collaborer.

Les premiers pas...

Au milieu des années 60, Albert Zulauf, préoccupé par les traces que les constructions routières laissaient dans le paysage et les agglomérations, fit les premières démarches auprès du Service des ponts et chaussées du canton d'Argovie. L'échange de lettres et les entretiens restèrent d'abord infructueux. On voulait bien prêter une oreille aux suggestions mais ça s'arrêtait là. A force de revenir à la charge, on obtint enfin un premier mandat pour les plantations du projet déjà réalisé «Verkehrssanierung Schulhausplatz Baden». La glace semblait rompue, même si cela se limitait au début à «vouloir enjoliver» avec des plantes.

...de l'institutionnalisation...

Dans les années 70, les architectes-paysagistes argoviens s'associèrent en Groupe régional de la FSAP. On intensifia les démarches, les premiers entretiens avec les ingénieurs eurent lieu. Parallèlement à une meilleure prise de conscience de l'environnement et des corrélations entre la nature et le paysage, les thèmes discutés

Matters of nature and land- scape conservation concern with traffic structures in the Canton of Aargau

André Seippel, landscape architect
BSLA/HTL, Zulauf + Partner, Baden

Initial situation

Our traffic route network is a reflection of the dense population and intensive use of the landscape. The habitats of plants and animals which have become rare have been driven into residual spaces. At the beginning of the sixties – at the beginning of the upsurge in construction – nature, landscape and in part also the nature of settlement were still of no real interest for traffic structures. Appropriate specialists were only called in very much later.

The first steps...

In the mid-sixties, out of concern for the traces which road construction was leaving in the landscape and built-up areas, Albert Zulauf made his first approaches to the Civil Engineering Department of the Canton of Aargau. Correspondence and meetings did not have any success at first. He was given a hearing and politely thanked for his suggestions. After persistent stirring, a first order resulted for planting at a completed traffic scheme at the Schulhausplatz in Baden. The ice then seemed to break, even if initially they were mainly attempts at beautifying by means of planting.

...on the way to the institution...

In the seventies, the Aargau landscape architects joined together to form a regional group of BSLA. The advances were intensified, first expert talks with engineers took place. The contents expanded and changed in parallel to growing environmental awareness and knowledge of the interrelations in nature and landscape. The careful design of the structures also

Querschnitt über 30 Jahre landschaftspflegerische Begleitplanung bei Verkehrsvorhaben im Kanton Aargau:

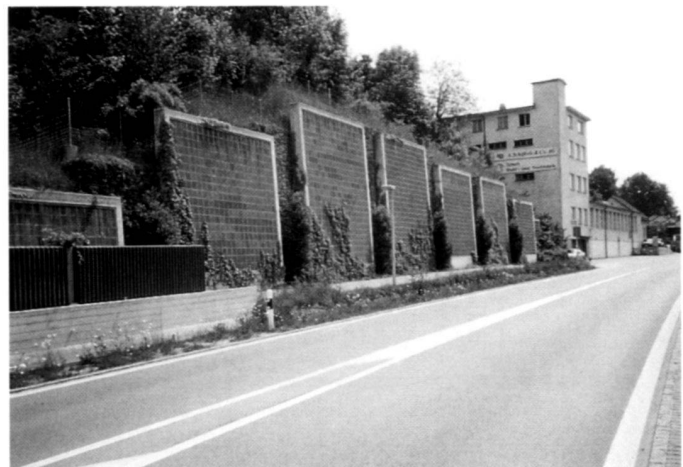
Aperçu de 30 années de planification d'insertion dans le paysage des infrastructures routières en Argovie:

Cross section through 30 years of accompanying landscape planning for traffic projects in the Canton of Aargau:



Links: Das erste Projekt: Bepflanzung von Trögen.

A gauche: Le premier projet: plantation de bacs.



Rechts: Gestaltung von Stützmauern: Mauerscheiben im Verbund mit Pflanznischen.

A droite: Aménagement de murs de soutènement: maçonnerie et niches de plantes.

Left: The first project: planting in troughs.

Right: Design of supporting walls: wall discs linked with plant niches.

Zusammenhänge in Natur und Landschaft. Auch die sorgfältige Gestaltung der Bauten wurde thematisiert. Die Saat begann allmählich zu keimen. Grössere Projekte wie die Umfahrung Zurzach, die N3 Frick–Birrfield oder die Umfahrung Bremgarten wurden in umfassender und interdisziplinärer Weise zusammen mit Landschaftsarchitekten geplant und realisiert. Ende der 80er Jahre war ein Stand erreicht, der eher Ausnahme denn Regel in der Schweiz darstellte.

...bis zum Stand von heute

1987 trat das revidierte NHG, 1989 die UVPV in Kraft. Die bisherige Arbeit erhielt damit endlich auch rechtlich eine wirksame Stütze. Der Einbezug der Landschaftsarchitekten erfolgte zunehmend von Beginn weg. Korrekturen an Linienführungen zugunsten umweltverträglicher Varianten wurden dadurch möglich. Notwendige Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen konnten in der Regel an adäquaten Stellen und nicht zum vornherein auf Restflächen angeordnet werden. Die Mitarbeit erstreckt sich nun von der Planung bis zur Bauausführung im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Den erreichten Stand gilt es heute trotz knapper werdenden Finanzen und oft missverständlicher Deregulierungsabsichten – sprich weniger Umweltschutz – zu halten.

Bilanz

Der unermüdliche Einsatz der Landschaftsarchitekten im Aargau hat unter Mithilfe des politischen Druckes der Naturschutzorganisationen dazu geführt, dass die Verbindung von Ökologie, Gestaltung und Technik schon recht früh und wegweisend Eingang in die Planungsprozesse gefunden hat. Auch die beste Planung kann jedoch die Auswirkungen von Verkehrsbauten auf Natur, Landschaft und Siedlung nur vermindern, nicht jedoch verhindern. Die zerschneidende Wirkung verbleibt in aller Regel. Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen begründen sich mit Eingriffen in vorhandene Lebensräume von Pflanzen, Tieren und Menschen. Die Gefahr der Legalisierung des Eingriffes und damit des Missbrauchs ist gross.

devinrent plus nombreux et variés. On traita, entre autres, celui de la composition soigneuse des constructions. Petit à petit, la semence commença à germer. Des projets importants tels que la route de contournement de Zurzach, la N3 Frick–Birrfield ou la route de contournement de Bremgarten furent étudiés et réalisés en collaboration interdisciplinaire avec les architectes-paysagistes. A la fin des années 80, on avait atteint un niveau de coopération plutôt exceptionnel en Suisse.

...à la situation actuelle

La Loi modifiée sur la protection de la nature et du paysage entra en vigueur en 1987 et l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) en 1989. Le travail effectué jusqu'ici était enfin aussi étayé légalement. De plus en plus, on faisait appel à l'architecte-paysagiste dès le début d'un projet. Les corrections de tracés en faveur de solutions plus respectueuses de l'environnement devinrent possibles. Les mesures de remplacement et de compensation purement, en général, être proposées à des endroits adéquats et pas de prime abord sur les surfaces restantes. La collaboration avec l'architecte-paysagiste s'étend aujourd'hui à toutes les étapes de la planification – de l'étude à la réalisation du projet. Il s'agit aujourd'hui de conserver l'acquis dans ce domaine malgré le manque de moyens financiers et les intentions de déréglementation souvent mal comprises – à savoir moins de protection de l'environnement.

Bilan

L'infatigable engagement des architectes-paysagistes argoviens, soutenus par la pression politique des organisations pour la protection de la nature, a fait qu'on a intégré assez tôt, et de manière exemplaire, l'écologie, la composition architecturale et la technique aux processus de planification. Le meilleur projet ne peut toutefois qu'atténuer et non pas empêcher les atteintes que les constructions routières portent à la nature, au paysage et aux agglomérations. L'effet de morcellement est inéluctable!

became a topic. The seeds gradually began to bear fruit. Larger projects, such as the Zurzach bypass, the Frick–Birrfield section of the N3 motorway or the Bremgarten bypass were planned and implemented in a comprehensive and interdisciplinary manner in collaboration with landscape architects. By the end of the eighties, a state had been reached which was more an exception than the rule in Switzerland.

...up to today's state

In 1987, the revised NHL entered into force and in 1989 the EAO. The work done up until then thus at last also received effective legal backing. The inclusion of the landscape architects increasingly took place right from the outset. Corrections in routes in favour of more environmentally sustainable variants thus became possible. It was possible to order any necessary substitute and compensatory measures as a rule at adequate places and not just for residual areas. Collaboration now extends from planning to execution of the construction works within the framework of accompanying landscape care planning.

The objective is to maintain the stage achieved, despite the increasing shortage of funds and often misunderstood deregulation measures – i.e. less environmental protection.

Net result

With the help of the political pressure exerted by nature conservation organisations, the untiring commitment of landscape architects in Aargau has led to the fact that the linking of ecology, design and technology already find their way into the planning processes at an early stage and in a pioneering manner. However, even the best planning can also only reduce the effects of traffic structures on nature, landscape and settlements, but not prevent them. As a rule, the effect of a swathe cutting into two remains. Substitute and compensatory measures are based on intervention in existing habitats, animals and humans. The risk of legalising the intervention and thus the abuse is great.



Links: Hangrost als Böschungssicherung.

Rechts: Bachausdolung als Ersatz- und Ausgleichsmassnahme.
Fotos: A. Seippel



Left: Suspended grid to secure an embankment.

Right: The uncovering of a stream in a culvert as a substitute and compensatory measure.