

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Unser Schwerpunkt
Die Schweiz und der
Europaverkehr 1–20

50 Jahre VLP
Raumplanung zwischen
gestern und morgen 22

Kapellbrücke wohin?
Gedanken zum Wieder-
aufbau nach dem Brand
in Luzern 26

Schonend umbauen
Neue SHS-Schrift
vermittelt Denkanstösse 29

Heimat als Montage
Originelles Lehrmittel der
Sektion Solothurn 31

Titelbild: Der französische TGV
in Fahrt (Bild Prisma/Brännhage)

Karikatur Rückseite: Adriano
Crivelli (aus «Il nostro paese»)

SOMMAIRE

Notre thème principal
La Suisse et le trafic eu-
ropéen 1–20

Temps d'agir!
Pour sauver
St-pierre-des-Clages 21

50 ans d'ASPAN
L'aménagement du
territoire entre hier
et demain 24

**Réconstruction du pont
couvert**
Réflexions après
l'incendie à Lucerne 27

Pas de contrainte
La LSP et le droit
foncier 30

Page de couverture: Le TGV
français en route
(photo PRISMA/Brännhage)

Caricature au verso: Adriano
Crivelli (dans «Il nostro paese»)

Chers lecteurs,

Depuis un certain temps, divers promoteurs gémissent de plus en plus bruyamment à propos de procédures d'autorisation de construire qui seraient trop longues, et en réclament le raccourcissement. J'ai souvent une impression contraire, et m'étonne toujours du rythme auquel on nous annonce des projets, même pour des «œuvres du siècle». Et je suis surpris du peu de souvenance que nous gardons des erreurs passées.

A peine est née, par exemple, l'idée d'un nouveau tunnel alpin, que les premières esquisses sont déjà sur la table et expédiées dans le moulin politique – avec accompagnement, bien entendu, «d'évaluations financières sérieuses». Et tous de donner leur bénédiction. Mais ensuite, avec une belle régularité, et peu après le début des travaux, voilà que survient la déconvenue – à cause d'une mauvaise surprise géologique, ou d'un énorme dépassement de crédit, mais aussi du fait qu'on a tout simplement tiré des plans avec légèreté. Nous avons vécu cela avec la Furka; une même débâcle s'annonce pour le tunnel de la Vereina (GR); une autre est dans l'air pour les NLFA.

Il me semble que notre génération a désappris que toute chose sérieuse a besoin de la durée. On entreprend trop souvent de gros projets dont les conséquences ont été mal étudiées, pour des raisons de prestige ou d'intérêt; mais on s'y lance aussi là où de la retenue, de la réflexion, des remaniements, voire une renonciation, seraient le plus raisonnable. Oui, nous pâtissons moins des conséquences de procédures trop longues que de celles des planifications et des décisions précipitées.

Marco Badilatti

Liebe Leserin, lieber Leser

Seit geraumer Zeit jammern gewisse Promotoren von Bauprojekten immer lauter über die angeblich langwierigen Bewilligungsverfahren und rufen nach Beschleunigung. Mir geht es oft umgekehrt. Ich staune regelmässig, mit welchem Tempo selbst «Jahrhundertwerke» durchgepaukt werden. Und ich wundere mich, wie wenig wir dabei aus vergangenen Fehlern lernen.

Kaum ist da beispielsweise die Idee eines neuen Alpentunnels geboren, werden auch schon die ersten Konzepte auf den Tisch gelegt und durch die politische Mühle gejagt – selbstverständlich begleitet von «seriösen Kostenberechnungen». Und alle geben dazu ihren Segen! Mit schöner Regelmässigkeit setzt dann aber schon kurz nach Baubeginn das böse Erwachen ein – wegen geologischen Überraschungen, massiven Kostenüberschreitungen oder aber, weil ganz einfach zu wenig gründlich geplant worden war. Das haben wir am Furka erlebt, das gleiche Debakel bahnt sich am Vereina an und liegt auch bei der NEAT in der Luft. Mir scheint, unsere Generation habe es verlernt, dass gut Ding erdauert sein will. Zu oft werden Grossprojekte angerissen, deren Auswirkungen zu wenig durchdacht wurden, aus Prestige Gründen oder Interessen aber auch dort durchgeboxt werden, wo Innehalten, Nachdenken, Überarbeiten oder sogar Verzicht das Vernünftigste wäre. Ja, wir leiden weniger unter den Folgen langfädiger Verfahren, als unter denjenigen überstürzter Entscheidungen und Planungen.

Marco Badilatti