

Lieber Leser = Chers lecteurs

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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>

Liebe Leser!

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT ist des Bundesrats wichtigste Trumpfkarte in seinen Gesprächen mit der EG. Wird sie unser Land von der 40-Tonnen-Lastwagen-Lawine verschonen? Die Mehrheit befürwortet die NEAT: Einhellig unterstützt wird das Prinzip, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Die Schweiz könne der EG in dieser Frage sogar eine Art «Schrittmacher-Rolle» vorleben. Auch der Bahn 2000 im Dezember 1987 hat der Souverän zugestimmt. Aber man könnte ja auch das explodierende Verkehrsaufkommen an der Wurzel bekämpfen: Keine Orangen also in Hamburg und kein Hering in Neapel. Dem wird entgegnet, der EG-Verkehr sei unabwendbar und die kleine Schweiz dürfe hier keinesfalls als Bremser wirken.

Wollte der Heimatschutz seinen Zielsetzungen nachleben, müsste er eigentlich versuchen, die Bremse mitzutreten. Zur Schonung der Umwelt, der Landschaften, der gebauten Kultur in Dörfern und Städten und den Lebensbedingungen der Anwohner zuliebe muss nicht nur der private, sondern auch der öffentliche Verkehr Rücksicht nehmen. Auch die Schienen müssen die umweltfreundlichere, evtl. teurere Variante wählen – selbst auf das Risiko hin, dass Bahn 2000 und NEAT etwas später in Betrieb gehen. Wäre der Preis nicht andernfalls zu hoch?

Ronald Grisard, Präsident SHS

Chers lecteurs,

La NLFA est le plus important atout du Conseil fédéral dans ses pourparlers avec la CE. Cette carte pourra-t-elle épargner à notre pays l'avalanche des poids lourds de 40 tonnes?

La majorité de l'opinion est favorable à cette NLFA: le principe d'un transfert du trafic de la route au rail est unanimement approuvé. La Suisse pourrait même faire figure de pionnier, à cet égard, devant la CE. Déjà le peuple suisse, en décembre 1987, a accepté le projet «Rail 2000».

Mais on pourrait aussi combattre le développement explosif du trafic, et cela à la racine: «Pas d'oranges à Hambourg ni de harengs à Naples!» On vous répond que les transports de la CE sont inévitables; qu'en tout cas la petite Suisse ne peut se permettre d'agir comm un frein.

Si la Ligue du patrimoine national entend rester fidèles à ses objectifs, elle est pourtant tenue de chercher à actionner les freins. Ce ne sont pas seulement les véhicules privés, mais aussi les transports publics, qui doivent ménager l'environnement, les sites, le patrimoine architectural des villages et des villes, la qualité de vie de leurs habitants. Le rail aussi est tenu de choisir la solution la plus favorable à l'environnement, éventuellement la plus onéreuse – même au risque que Rail 2000 et la NLFA ne soient réalisés qu'avec du retard. A défaut, le prix à payer ne serait-il pas trop élevé?

Ronald Grisard, Président LSP

Unser Schwerpunkt
Bahnen im Umbruchkonflikt 1–20

Werkbund und Heimatschutz
Ringens um neues Heimatverständnis 21

Bauanalysen als Hilfe
Neue Wege zu besserem Schutz und rationellerer Arbeit 24

Wakker-Preis 89
Winterthur für Erhaltung von Gartensiedlungen belohnt 29

Heimatschutzpreis
Pro Halbinsel Horw ausgezeichnet 30

Titelbild: Luftaufnahme des Bahnhofquartiers von Luzern (Comet-Photo)

SOMMAIRE

Notre thème principal
Les trains: Problèmes d'adaptation 1–20

Beauté du paysage
Pourquoi un paysage est-il beau? 22

Expertises gratuites
Nouveau moyen de protéger mieux et plus rationnellement 24

Prix Wakker 1989
A Winterthur, pour la protection de ses cités-jardins 29

Les tuiles
Elles donnent leur marque aux localités 30

Page de couverture: Vue aérienne du quartier de la gare, à Lucerne.