

Verein pro Aachtal-Thurtal Jahresbericht 2010

LIEBE VEREINSMITGLIEDER

„Wie bist du so schön - 50 Jahre Thurgauer Siedlung und Landschaft im Wandel“, so nennt sich die lesenswerte Publikation der kantonalen Denkmalpflege und die zugehörige Ausstellung; mit der Betonung auf WANDEL, denn allein die Bilder dokumentieren aufs Eindrücklichste, wie stark, ja alarmierend sich unsere Landschaft in den letzten Jahrzehnten verändert hat.

Fast jeder von uns erlebt quasi vor der Haustüre, wie neue, meist langweilige Quartiere entstehen, wie monotone Garage- und Industriebauten die Dorfeingänge prägen und der zunehmende Verkehr sich durch Lärm und Abgase immer stärker bemerkbar macht. Es ist fatal, dass unsere Gesellschaft -dass viele unserer Politiker - bereit sind, diesen schleichenden Zerstörungsprozess einfach als etwas Unaufhaltsames hinzunehmen. Und es läuft gegenwärtig im Departement Bau und Umwelt eine gewaltige Planungsmaschinerie BTS Vollausbau, die diesen verheerenden Trend noch verstärkt.

Der VCS hat ein Positionspapier mit dem Slogan überschrieben: „mit Kopf und Beinen mobiler werden“ und zurecht fordert er in Sachen Verkehr mehr Rücksicht auf Mensch und Umwelt. So dürfen wir uns nicht blauäugig auf Statements aus dem Regierungsrat oder Mutmassungen zu Studien verlassen, wir dürfen nicht allein auf umweltfreundliche Passagen der Richtpläne vertrauen und wir dürfen uns nicht in eine Ecke der Verhinderer drängen lassen.

Wie fragwürdig Beschlüsse einer Mehrheit oft sind, zeigt die Tatsache, dass bereits 1971 das Thurgauer Parlament eine 4-spurige Autobahn an Untersee und Obersee absegnete und damit den wirtschaftlichen Aufschwung einleiten wollte. Diese Stimmen gibt es auch heute noch; Stimmen, die glauben machen, dass der Oberthurgau nur dank einer durchgehenden Autostrasse aus der herbeigeredeten Schiefelage heraus komme; wer hingegen mahnend aufsteht, gilt für sie als Ewiggestriger.

Ermutigend, aber auch bezeichnend, ist da, was Beat Haag, Chef des Raumplanungsamtes von 1986- 2006 zur Landschaftsveränderung sagt: „Schutzzonen werden als unzumutbare Einschränkung der persönlichen Freiheit betrachtet und zu oft fehlt den politischen Behörden auch einmal der Mut, unpopuläre Entscheide zugunsten von Landschaft und Lebensraum und gegen Bauherren bzw. Investoren zu fällen.“ Und weiter führt er aus: „Es ist wohl wenig nachhaltig, jegliche Bautätigkeit unkritisch als positive Wirtschaftsleistung anzuerkennen und die damit verbundenen Nachteile wie Landverbrauch, Landschaftsbeeinträchtigung als ökologische Verluste als sekundäres Problem einzustufen.“

Treffender kann man die gegenwärtige Umweltpolitik im Thurgau mit Blick auf Strassenbau, Arbeitszonen und Einkaufszentren nicht auf den Punkt bringen.

Der Kulturgeograph Emil Egli, gest. 1993, verweist in diesem Zusammenhang noch auf eine weitere Dimension: Er schrieb: „Mit der Verstümmelung der Landschaft verschwindet auch etwas von dem, was den Sinn des Lebens ausmacht.“

Wir wissen, dass bei allem Reden und Planen von Strassen Werte wie Rücksicht auf die Natur, soziale Gerechtigkeit und das Wohlergehen aller Menschen im Mittelpunkt stehen.

Widersprüche gerade in der Raumplanung sind offensichtlich; dies werden wir auch mit der Information zum Verkehrsrichtplan sehen; aber darum ist unser Engagement, unsere Mobilität im

Kopf so wichtig, damit sich nicht die Werteskala einer Ellbogengesellschaft durchsetzt.

Unsere Vorstandsarbeit haben wir in 2 Sitzungen erledigt. Naturgemäss stand die Variante der Umweltverbände zur kantonalen BTS alias T14 im Mittelpunkt; Toni Kappeler hat sich unermüdlich für eine landschaftsschonende Lösung bemüht und wird heute ausführlich und bestens dokumentiert die Resultate vorstellen können.

Bereits gegründet ist eine Kerngruppe, welche in einer künftigen Abstimmungskampagne federführend tätig sein kann; die Zusammenarbeit unter den Verbänden, wo auch unser Verein mit dabei ist, hat sich bewährt: WWF, pro natura, VCS, das Komitee zum Schutze des Seerückens und die SP sind mit im Boot.

Unterdessen treibt das DBU seine kostspielige Planung mit einem eigens angestellten Projektleiter weiter. Immerhin gelang es den UV am 22. April bei den Ämtern ARE (Raumentwicklung) und ASTRA vorstellig zu werden und ihre Variante zu unterbreiten.

Noch nicht entschieden ist durch den Bund, wann die BTS anstellen der T13 ins Grundnetz aufgenommen werden soll und welcher Fahrplan dann gültig ist. Der Bund müsste dann die Kosten vollumfänglich übernehmen; ob die beträchtlichen Mittel für die regionale BTS zur Verfügung stünden, ist mehr als fraglich, weil der Bund für die bereits bewilligten Agglomerationsprogramme Milliarden zur Verfügung stellen muss. Interesse haben die UV für einen Koordinationsausschuss zwischen Kanton und Bund angemeldet, wo die Vorgehensweise festgelegt werden soll.

Wahrscheinlich ist, dass der Kantonsrat noch vor dem Entscheid in Bern über die BTS beschliessen wird, was zu einem Referendum führen würde, so dass eine Abstimmung 2012 vorstellbar wäre.

Ich komme zu Schluss mit einer Bilanz der fünf vergangenen Jahre, die doch recht zwiespältig bleibt, denn trotz dem Nein zur T14 halten Regierung und eine Mehrheit im Parlament es für richtig, dass eine neue Hochleistungsstrasse gebaut wird, die entgegen der Variante der UV keine einzelnen Sanierungen von Engpässen zulässt. Einzelne Gemeinden wie Roggwil oder Märstetten drängen zudem, dass die ursprünglichen überzogenen Pläne einer T14 wieder auf den Tisch kommen. Statt diesem Gigantismus fordern wir, dass für die Fussgänger und Velofahrer; für sichere Querungen innerorts und Lärmschutzmassnahmen deutlich mehr getan wird. Am Beispiel der Weinfelderstrasse in Amriswil ist deutlich, dass Unterhalt und Umbau bewusst von den Behörden seit Jahren vernachlässigt werden, um den Druck zu verstärken, die Maximallösung mit einer Schnellstrasse Tempo 100 am Siedlungsrand einzufordern.

Klar ist auch, dass die Finanzierung der BTS Schwachpunkt und Hoffnung zugleich ist; erst eine aufwendige Detailplanung kann nämlich darüber Aufschluss geben kann, wie hoch die wirklichen Kosten eines solchen Projekts sind und woher das Geld kommen soll.

Wir brauchen als Verein also weiterhin Ihren Goodwill, Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Engagement vor Ort. Dafür möchte ich herzlichen Dank aussprechen: Ihnen und meinen Vorstandsmitgliedern.

Ich schliesse mit der **kritischen Sicht auf unsere Alltagslandschaften**, wie sie Raimund Rodewald von der Stiftung Landschaft festgehalten hat:

- Stadtränder mit ihren Einkaufszentren, Lagerhallen und Parkplatzwüsten
- die uniform und fast militärisch angeordneten Einfamilienhäuser an den Sonnenhängen der Vororte
- die von Hochspannungsleitungen, Schnellstrassen, Kiesgruben, Freizeitanlagen, hochtechnisierten Landwirtschaftsbetrieben, Mobilfunkantennen zerschnittene Landschaft

Dennoch sind wir zuversichtlich, dass es auch anders geht! Unser Nein zum BTS Vollausbau gilt mehr denn je; die jüngste Studie des Büros Widmer spricht von einem Mehrverkehr von 7000 Autos und bestätigt die Befürchtung, dass es zu einer Verlagerung von der A1 auf eine Schnellstrasse im Thur-Aachtal kommen wird.

Heute haben wir eine sinn- und massvolle Alternative; zugeschnitten auf regionale Bedürfnisse und zugeschnitten auf ein Grösse, die unser Landkanton verkraften kann.

Kreuzlingen, 5. September 2010

Ernst Frischknecht