

Ostschweiz: 21. Juli 2008, 01:01, ONLINE

SEERÜCKEN ALS LANDSCHAFTSPARK, THURTAL ALS «PARKWAY»: VORSCHLÄGE DES ETH-STUDIOS BASEL

## «Stille Zonen» für den Thurgau

**Seerücken als Landschaftspark, Thurtal als «Parkway»: Vorschläge des ETH-Studios Basel**



Blick vom Seerücken über Steckborn hinweg nach Deutschland. Bild: Reto Martin

**FRAUENFELD. Den Hügelzug des Seerückens im Thurgau zu einem Kulturlandschaftspark umgestalten und ein sanfteres Projekt für eine neue Strasse von Weinfelden nach Arbon – das sind die Vorschläge des «Think Tank Thurgau» und des ETH-Studios Basel.**

RENÉ HORNUNG

Das ETH-Studio Basel hatte mit seinem «Städtebaulichen Porträt» für Aufsehen gesorgt, weil dort die Schweiz nicht nur in Städte und Agglomerationen, sondern auch in «stille Zonen» und «alpine Brachen» eingeteilt wird. Die Bewohner der «stillen Zonen» und der «alpinen Brachen» fühlten sich allein durch diese Bezeichnungen diskreditiert. Erst als die Studienleiter die Vorteile und den hohen Erholungswert sowie das Potenzial erklärten, legte sich der Sturm.

Jetzt hat das ETH-Studio Basel für den Thurgau seine Untersuchungen im Auftrag der Stiftung «Think Tank Thurgau» detailliert ausgearbeitet, und es zeigt sich: Die «stillen Zonen» sollen als Erholungsraum erhalten bleiben.

### Seerücken als Park

In der Strukturanalyse, welche die Siedlungen sowie die Zu- und Wegpendler erfasst, zeigt sich der Thurgau als Kanton mit sechs Kleinstädten: Frauenfeld, Kreuzlingen, Weinfelden, Amriswil, Romanshorn und Arbon. Alle driften tendenziell auseinander; die nähergelegenen orientieren sich stark in den Raum Zürich oder Richtung St. Gallen.

Diese urbanisierten Strukturen überlagerten die Forscher mit den traditionell territorialen Strukturen, um so herauszufinden, wie hoch der Siedlungsdruck in den verschiedenen Regionen ist. Das Thurtal – obwohl in einigen Teilen noch landwirtschaftlich geprägt – stehe unter hohem Druck, da die Verkehrsverbindungen

nach Zürich gut sind. Am geringsten sei dieser Druck auf dem Seerücken.

Dieser Hügelzug über Boden- und Untersee eigne sich deshalb ideal als Kulturlandschaftspark. Ein solcher könne selbstverständlich nicht «gärtnerisch» bearbeitet werden. Vielmehr soll hier der Wald als Gestaltungsmittel dienen, ohne die Landwirtschaft zu beeinträchtigen. Die Forscher schlagen einen Waldring vor. Weil schon heute viele Buchenwälder anzutreffen seien, sei der parkähnliche Eindruck bereits gegeben. Mit wenigen Eingriffen, Aufforstungen, aber auch Rodungen könnte dieser Landschaftspark entstehen. Die Studie legt detaillierte Pläne vor, und die Rechnung zeigt, dass der Waldplan 5,6 Mio. Franken kosten würde.

### **Bauen in neue Bahnen lenken**

Mit den Eingriffen würde der Wald vielfältiger, die Natur besser vernetzt, kurz: die Ökologie gewinne. Wichtig sei aber auch, dass innerhalb des Landschaftsparks der Siedlungsbau – vor allem der Bau von Einfamilienhäusern – auf wenige Stellen konzentriert werde. Gemeindefusionen und neue Zonenpläne könnten hier die Lösung sein.

Kulturlandschaftspark heisse aber auch, sich auf althergebrachte Qualitäten zu besinnen. Es brauche weder Motocross-Strecken noch Golfplätze. Wander- und Veloausflüge, ein ruhiger Tourismus, sei heute eine seltene Qualität – die Planer wollen sie erhalten.

### **Raschere Verbindungen**

Als zweites Projekt schlägt die Studie den «Parkway Thurtal Bodensee» vor, eine Alternative zum Strassenbauprojekt der T14, das zuletzt 2003 in einer Volksabstimmung scheiterte. Auch der Ausbau der bestehenden Thurtal-Strasse in Kombination mit Ortsumfahrungen oder Tunnels sei «wenig realistisch». Die Studie schlägt deshalb eine Strasse vor, die sich mit der Landschaft «versöhnt». Kurze, direkte Stichstrassen sollen vom «Parkway» in die Ortszentren führen, nach Weinfeld, Bürglen, Sulgen, Erlen und Amriswil; schliesslich führt die Strasse in je einem Ast nach Romanshorn und Arbon.

Der «Parkway» dient der rascheren Verbindung innerhalb des Kantons; die Pendlerströme Richtung Zürich müsse die S-Bahn bewältigen. Die neue Strasse soll – zwar kreuzungsfrei, aber ausdrücklich keine Autobahn – die Landschaft in einer durchgängig oberirdischen Streckenführung inszenieren, gleichzeitig aber Schutzgebiete respektieren. Ausgebaut wird sie bloss für Tempo 80 km/h (die T14 war für Tempo 100 km/h vorgesehen). So müsse das Trasse weniger breit werden. Eine genaue Linienführung schlägt die Studie allerdings nicht vor, sie begnügt sich mit den «Regeln», nach denen der «Parkway» angelegt werden soll. Ob dies genügt, die «stille Zone» zu erhalten, werden die politischen Diskussionen zeigen.

«Thurgau, Projekt für die stillen Zonen», Mathias Gunz und Christian Mueller Interbitzin, Verlag Niggli, Sulgen

### **Copyright © St.Galler Tagblatt AG**

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von www.tagblatt.ch ist nicht gestattet.