

## **Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat**

Frauenfeld, 3. September 2019

706

GRG Nr.	16	EA 133	404
---------	----	--------	-----

### **Einfache Anfrage von Peter Dransfeld vom 14. August 2019 „Drei-Viertel-Milliarden-Flop zu Lasten der Steuerzahler“**

#### **Beantwortung**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. September 2012 fällten die Stimmberechtigten den Grundsatzentscheid, die neuen Strassenverbindungen Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) in das Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen (Netzbeschluss). Auch wenn die Volksabstimmung über die Netzerweiterung keine kreditrechtlichen Elemente enthielt, ging die Botschaft auf die erwarteten Kosten ein. Auf Basis der damaligen Vorstudien wurden sie mit rund 800 Millionen Franken für die BTS beziffert. Basierend auf den Vorstudien entstanden auch die Visualisierungen in der Abstimmungsbotschaft, darunter die Einfahrt in den Ottenbergtunnel westlich von Weinfelden. Im Zusammenhang mit einer Stimmrechtsbeschwerde hatte das Bundesgericht die Botschaft mit Urteil vom 17. Dezember 2012 für instruktiv, sachlich und wohlausgewogen befunden.

Zu den Vorstudien 2012 ist anzumerken, dass die Planung der Strassenprojekte BTS/OLS den Phasenmodellen gemäss SIA- und VSS-Normen sowie den ASTRA-Richtlinien und -weisungen folgt. Die Vorstudie definiert das Vorhaben, enthält Machbarkeitsabklärungen, trifft eine Variantenauswahl und erlaubt Kostenschätzungen. Auf dieser Grundlage können strategische Entscheide getroffen werden, wie bspw. der Netzbeschluss. Erst anschliessend kann ein konkreteres Vorprojekt ausgearbeitet werden (bei Nationalstrassen Generelles Projekt genannt), das die technische Machbarkeit aller Streckenabschnitte nachweist, die Linienführung auf Basis der Richtplanvorgaben exakt definiert, die Anschlüsse festlegt und dimensioniert, die Entwässerungskonzeptionen erarbeitet und die Baukosten berechnet. Im Fall der BTS liegen zwischen den beiden Schritten (Vorstudie 2012, Generelles Projekt 2019) sieben Jahre Arbeit und erhebliche Planungskosten.

Mit seinem Vorstoss thematisiert der Fragesteller nun primär die Kosten der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), die im Jahr 2016 korrigiert werden mussten. Damals informierte der Regierungsrat den Grossen Rat und die Öffentlichkeit detailliert über die neue Kostenhochrechnung von rund 1,55 Milliarden Franken (Stand 2019: 1,56 Milliarden Franken). Die Gründe dafür wurden an Informationsveranstaltungen, einer Medienkonferenz, in einem Werkstattbericht und in der Beantwortung der Einfachen Anfrage von Kurt Egger vom 20. April 2016 dargelegt. Ebenfalls an Informationsveranstaltungen, einer Medienkonferenz und in einem Werkstattbericht informierte der Kanton 2019 über die Änderung im Raum Weinfelden.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Regierungsrat die gestellten Fragen wie folgt:

### **Frage 1**

Das in der Abstimmungsbotschaft gezeigte Tunnelportal und das Anschlussbauwerk basierten auf den Planungen der Vorstudie 2012, die dem damaligen Wissensstand und der damaligen Bearbeitungstiefe entsprachen. In der Studie wurden die verschiedenen Anschlüsse phasengerecht und nicht im Detail untersucht. Vielmehr wurde bei den Anschlusspunkten die systemische Machbarkeit aufgezeigt (z.B. Weinfelden West mit Rautenanschluss).

Gemäss der damaligen Vorstudie hätte die Einfahrt in den Ottenbergtunnel weit vor dem landschaftlich sensiblen Hang eingebettet werden sollen. Bei der Überprüfung ab 2016 stellten die neuen Planer aber fest, dass die Platzverhältnisse damals zu optimistisch betrachtet wurden, vor allem bei der Einfahrt Richtung Osten. Die Möglichkeit, das Tunnelportal weiter in den Hang hineinzuschieben, wurde im Generellen Projekt verworfen, weil die Landschaft um Weinfelden von besonderer kulturhistorischer Bedeutung ist und hier mehrere schützenswerte Ortsbilder von nationaler Bedeutung dicht nebeneinanderliegen (ISOS-Objekte), darunter der Ottenberg-Südhang. Die Variante Rautenanschluss Frauenfelderstrasse gemäss Vorstudie 2012 vermochte also nicht mehr zu befriedigen. Deshalb musste die gesamte Situation noch einmal detailliert überprüft werden – unter Einbezug verschiedenster Fachbereiche.

Auch wenn das Ergebnis Anlass zu Kritik gibt, ist es für den Regierungsrat Ausdruck der sorgfältigen Planung im Rahmen des Generellen Projekts. Der neue Anschluss beim Industriegebiet südlich der Bahnlinie, die über ein Viadukt gequert wird, trägt dem besonderen Grundwasservorkommen vor Ort Rechnung. Gerade die Trockenheit 2018 hat verdeutlicht, wie wichtig es ist, den Grundwasserstrom im Thurtal für die Versorgung des Kantons mit Trink- und Brauchwasser zu schützen. 12 grosse und gegen 250 kleinere Fassungen fördern hieraus jährlich 12 Millionen Kubikmeter Grundwasser, was den Trinkwasserbedarf von rund 100 000 Menschen während einem Jahr deckt. Um dieses wichtige Grundwasservorkommen nicht zu beeinträchtigen, will der Kanton lokal auf eine Tieferlegung der BTS und damit eine Unterquerung der Bahn verzichten. Sollte das geplante Monitoring des Grundwassers über die nächsten Jahre zeigen, dass eine Tieferlegung das Grundwasser nur unwesentlich beeinflussen würde, könnte immer noch auf die Tieflage gewechselt werden. Die Verschiebung auf die Südseite der Bahn kann für Weinfelden auch eine Chance sein, weil der BTS-Anschluss von den Quartie-

ren und dem Elisabetha-Hess-Schulhaus wegrückt, das bestehende Industriegebiet samt Baulandreserven besser angebunden wird und sich der Verkehr in Weinfelden optimal aufteilt.

Bei einem Kostenvergleich des Anschlusses Weinfelden West mit der Linienführung gemäss Vorstudie 2012 ist zu berücksichtigen, dass sich die Abgrenzungspereimeter unterscheiden. Insbesondere gab es bei der Vorstudie nur einen nördlichen Anschluss an die Frauenfelderstrasse. Ein südlicher Zubringer zur Dufourstrasse war in der Studie 2012 nicht vorgesehen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Kostenschätzungen nur die voraussichtlichen Aufwendungen für die Erstellung des gesamten Bauwerks erfassen, nicht aber die mutmasslichen Kosten der einzelnen Bauwerksteile. Die reinen Bauwerkskosten für den Anschluss Weinfelden West betragen demnach:

Kostenschätzung	Vorstudie 2012	Fr. 24 Mio.
Variante Viadukt (inkl. Zubringer)	Entwurf Generelles Projekt 2019	Fr. 68 Mio.
Variante Tieflage (inkl. Zubringer)	Entwurf Generelles Projekt 2019	Fr. 104 Mio.

In den oben erwähnten Kosten von rund 1,56 Milliarden Franken für die Bodensee-Thurtalstrassen ist die Variante Viadukt bereits enthalten (Stand Entwurf Generelles Projekt 2019).

## Frage 2

Für den Regierungsrat handelt es sich nicht um "Unzulänglichkeiten", sondern die Kostensteigerung war die Summe von verschiedenen, nachvollziehbaren Faktoren. Darum liess er auch keinen Bericht über die Projektentwicklung und die Kostenprogose erstellen. Nach den Erkenntnissen im Bereich "Amriswil Nord" (Erarbeitung Generelles Projekt der BTS 1. Etappe 2015) wurde jedoch eine externe Plausibilisierung der Kostenschätzung aus der Vorstudie 2012 durchgeführt (BG Ingenieure und Berater AG, Baar) und eine Hochrechnung für die gesamte Strecke gemacht. Folge war die Kostenkorrektur auf neu 1,55 Milliarden Franken im Jahr 2016, die sich nun als korrekt herausgestellt hat.

## Frage 3

Für die Vorstudie 2012 wurden verschiedene Linienführungen geprüft, jedoch stufengerecht noch keine Baugrundsondierungen vorgenommen. Auch wenn Fachleuten bekannt war, dass die Situation im Raum Amriswil anspruchsvoll ist, zeigten doch erst die Sondierungen für das Generelle Projekt, wie schwierig der Baugrund lokal tatsächlich ist. Bis dicht an die Oberfläche zirkuliert Grundwasser in verschiedenen sandigen und siltigen Delta- und Seeablagerungen, die sich mit Schichten aus Kies und Sand abwechseln. Die in diesem Raum geplante Überdeckung muss deshalb mit technisch aufwendigen Massnahmen im darunterliegenden Fels verankert werden. Ein umfangreiches Variantenstudium im Rahmen des Generellen Projekts zeigte, wo im geologisch schwierigen Bereich die günstigste Stelle mit einer möglichst hohen Felskote liegt (je tiefer der Fels, desto schwieriger und aufwendiger die Konstruktionen und desto höher die Risiken beim Bau).

Wenn bereits 2012 für alle Linienführungs-Varianten spezifische Grundlagen erhoben worden wären, wäre dies nicht phasengerecht gewesen, und es wären erhebliche Kosten angefallen. So kosteten beispielsweise alleine die geologischen Sondierungen im Bereich "Amriswil Nord" rund 400'000 Franken, respektive 160'000 Franken pro Kilometer. Auf die Gesamtlänge der BTS hochgerechnet, hätten lückenlose Sondierungen Kosten von 5,5 Millionen Franken ausgelöst, was bei einer Vorstudie nicht vertretbar ist.

Für die Vorstudienphase werden in den Normen (SIA 103) keine Kostengenaugkeiten definiert.

#### **Frage 4**

Die Planer und Experten standen zu keinem Zeitpunkt unter politischem Druck, die Kostenschätzungen tiefer auszuweisen.

#### **Frage 5**

Der Regierungsrat wurde im Spätsommer 2015 erstmals informiert, dass für den Bereich "Amriswil Nord" mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen ist. Daraufhin veranlasste er die erwähnte Plausibilisierung der Kostenschätzung aus der Vorstudie 2012 und die Hochrechnung der neuen Erkenntnisse auf die gesamte Strecke. Von der revidierten Gesamtkostenprognose nahm er Anfang März 2016 Kenntnis und informierte Mitte März 2016 umgehend die Raumplanungskommission, den Grossen Rat und die Öffentlichkeit.

Die Chronologie der abgegebenen Kostenprognosen war:

2012	Vorstudie	800 Mio. Fr.	Kostenschätzung
2015	Entwurf Generelles Projekt 1. Etappe	800 Mio. Fr.	Kostenberechnung
2016	Plausibilisierung Kostenschätzung, Hochrechnung	1,55 Mia. Fr.	Hochrechnung
2019	Entwurf Generelles Projekt vor Abgabe an Bund	1,56 Mia. Fr.	Kostenberechnung

#### **Frage 6**

Die Kosten-Abweichungen sind nicht auf fachliche Gründe wie ungünstige Vergaben, unwirtschaftliche oder fehlerhafte Planungen, Verzögerungen in der Planlieferung, unrichtige Weisungen, ungenügende Planungsaufsicht oder unsorgfältige Koordination der Projektierung zurückzuführen. Die Planer konnten ohne politische Einmischung ihrem Handwerk nachgehen. Es stand deshalb nie zur Diskussion, jemanden fachlich oder politisch dafür verantwortlich zu machen oder personelle Konsequenzen zu ziehen, zumal alle Entwicklungen immer sofort transparent offengelegt wurden.

Im Übrigen sind bei der zitierten Kostengenaugigkeit der NEAT grosse Fragezeichen angebracht. Die Gesamtkosten wurden in der Volksabstimmung 1998 mit 13,6 Milliarden Franken angegeben. Heute liegt die Endkostenprognose bei 23 Milliarden. Die Kostenschätzung 1989 für den Gotthardtunnel betrug 3 Milliarden Franken, gekostet hat er 12,2 Milliarden.

Der Präsident des Regierungsrates

*Dr. Jakob Stark*

Der Staatsschreiber

*i.V. Walter Hofstetter*