

Peter Dransfeld (Grüne)  
Kehlhofstr. 8  
8272 Ermatingen

EINGANG GR		
14. Aug. 2019		
16	EA 133	404

### Einfache Anfrage

## Drei-Viertel-Milliarden-Flop zu Lasten der Steuerzahler

Jüngst wurden Unzulänglichkeiten in der Planung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) bekannt, die zwar nur einen kleinen Teil des Projekts betreffen (westlich Weinfeld), gesamthaft aber erneut die Frage nach den gigantischen Fehleinschätzungen in diesem Projekt aufwerfen: 2016 präsentierte der Regierungsrat nahezu eine Verdoppelung der Kosten mit einem Fehlbetrag bei 750 Millionen Franken. Auch wenn die entstehenden Kosten vor allem den Bund treffen (würden), auch wenn die Volksabstimmung einen Netzbeschluss betraf, muss die Qualität der Prognose als absolut unzulänglich, unverantwortlich und irreführend gegenüber Steuerzahlern und Stimmbürgerinnen bezeichnet werden. Letzteres umso mehr, als die Annahme des Projekts in der Volksabstimmung nur knapp erfolgte.

Es ist anzunehmen, dass die genannten Fehler eine gründliche Analyse der Kostenermittlung ausgelöst haben, so dass heute klar gesagt werden kann, wann und wie welche Fehler entstanden. In diesem Zusammenhang danke ich dem Regierungsrat für die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Weshalb zeigt die Botschaft 2012 ein Tunnelportal und Anschlussbauwerk Weinfeld West, das offenbar geltenden Normen widerspricht? Wie viel teurer sind die nun vorgestellten normkonformen Varianten «Viadukt» oder «Tieflage» gegenüber der Linienführung gemäss Botschaft?**
- 2. Wie und durch wen wurden die Unzulänglichkeiten in der Projektentwicklung und der Kostenprognose für die BTS analysiert? Liegt dazu ein Bericht vor? Kann dieser offengelegt werden?**
- 3. Gab es neue Erkenntnisse (z.B. den Baugrund um Amriswil), die erfahrene Ingenieure nicht von Anfang an hätten in Betracht ziehen müssen? Wie weit wurden die Kostentoleranzen des SIA verletzt?**
- 4. Gab es politischen Druck gegenüber Ingenieuren und weiteren Fachleuten, die zu erwartenden Kosten tiefer auszuweisen, als dies die berufliche Verantwortung geboten hätte?**
- 5. Wann lagen dem Regierungsrat Warnungen über mögliche Fehleinschätzungen vor? Wie hat er darauf reagiert? Wie war die Chronologie der wesentlichen Kostenprognosen der BTS?**
- 6. Wo sieht der Regierungsrat die fachliche und politische Verantwortung für die fehlerhaften Kostenprognosen? Gibt oder gab es personelle Konsequenzen? Was lernen wir aus dem Fall?**

Im Dossier des Tiefbauamts vom 13. April 2012 heisst es, in den veranschlagten Summen seien *alle Ausgaben enthalten, die im direkten Zusammenhang mit der BTS und OLS stehen (...)*. Ferner schrieb das DBU: *Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.*

Wie die NEAT gezeigt hat, sind Schweizer Ingenieure in der Lage, die Kosten auch sehr grosser und komplexer Tiefbauvorhaben mit hoher Treffsicherheit vorauszusagen. Dass dies bei der BTS nicht ansatzweise gelungen ist, muss uns im Sinne des haushälterischen und verantwortungsvollen Umgangs mit öffentlichen Geldern grösste Sorgen machen. Dies unabhängig davon, ob wir die BTS als wünschbar ansehen oder nicht. Darum danke ich dem Regierungsrat für die Beantwortung der gestellten Fragen.

Ermatingen 14. August 2019

  
Peter Dransfeld