

Media Relations

Tel direkt	+41 44 305 50 87
e-mail	mediarelations@sf.tv
Internet	www.medienportal.sf.tv

24. Mai 2007: SF zeigt «Die Neat – Vom Alpentraum zum Alptraum»

An diesem Donnerstag zeigt das Schweizer Fernsehen «Die Neat – Vom Alpentraum zum Alptraum» von Hansjürg Zumstein.

15 Jahre nach der ersten Neat-Volksabstimmung ist die Bilanz düster: Der Gotthard wird viel später eröffnet als geplant. Und er wird immer teurer. Im Dokumentarfilm treten zahlreiche Politiker und Ingenieure des Grossprojekts auf. Sie erläutern ihre Sicht der Lage. Für die meisten ist in dieser misslichen Lage der Lötschberg-Basistunnel der einzige Lichtblick: Er wird in den nächsten Wochen termingerecht eröffnet. Bundesrat Leuenberger: «Wir können uns damit brüsten, ein so wichtiges Infrastrukturwerk auf die Woche pünktlich durchstochen zu haben.»

Begonnen hat das Jahrhundertprojekt Ende der 1980er-Jahre: Die EU verlangte von der Schweiz einen Korridor für 40-Tonnen-LKWs. Der damalige Bundesrat Adolf Ogi überzeugte seine europäischen Kollegen, dass ein Schienekorridor sinnvoller sei. Das Schweizer Volk stimmte 1992 der Neat-Lösung zu und bewilligte den Bau von zwei Achsen: die erste durch den Gotthard und den Ceneri nach Chiasso, die zweite durch den Lötschberg via bestehenden Simplontunnel nach Domodossola.

Bundesrat Adolf Ogi gewann die Volksabstimmung vor allem mit dem Argument, die beiden Tunnels seien wirtschaftlich rentabel. Es koste die Steuerzahler keinen Rappen, die Bahnen würden alles zurückbezahlen. Der Film deckt auf, dass die Bahnen sich damals weigerten, diese Vereinbarung zu unterzeichnen.

Ogis Nachfolger Moritz Leuenberger präsentierte eine neue Finanzierung: Hauptsächlich mittels Schwerverkehrsabgaben und Benzinsteuern solle der Bau finanziert werden. Nach harter politischer Debatte setzte sich Leuenberger durch. Vier Milliarden habe man eingespart, erklärte er damals. Tatsächlich betrug die Differenz 500 Millionen. Der Bundesrat unterschlug einfach den Posten «Reserven» und machte zudem noch einen Rechenfehler beim Preisindex.

2007 ist alles Geld inklusive Reserven verbraucht, und die Kosten werden noch massiv ansteigen: Die Recherchen des Schweizer Fernsehens zeigen, dass Italien bezüglich Güterverkehr andere Konzepte hat als die Schweiz. Für die Gotthardachse bedeutet dies, dass zusätzliche Tunnels gebaut werden müssen, Kostenpunkt mindestens zwei Milliarden Schweizer Franken. Bis dahin dauert es noch Jahrzehnte – die Neat mutiert vom Alpentraum zum Alptraum.