

«Die Swissmetro ist absolut machbar»

bz-Samstagsinterview Swissmetro-Verwaltungsrat Walter Jermann will mit der Bahn in den Untergrund

Der Dittinger CVP-Nationalrat Walter Jermann sitzt im Verwaltungsrat der Swissmetro AG. Er glaubt daran, dass dereinst Passagiere mit 500 Stundenkilometern unterirdisch von Basel nach Zürich reisen.

RETO ANKLIN

Wie muss ich mir eine Reise mit der Swissmetro vorstellen?

Walter Jermann: Sie wird sehr angenehm sein. Sie steigen in Basel in einem Untergrundbahnhof ein. Dann blitzt das Gefährt mit 400 bis 500 Kilometern pro Stunde durch eine unterirdische Röhre. Nach 15 Minuten steigen Sie in Zürich aus.

Für mich tönt das eher nach Science Fiction. Ist die Swissmetro überhaupt realisierbar?

Jermann: Als man die Eisenbahnen und die Untergrundbahnen gebaut hat, gab es auch Skeptiker. Aber es gibt immer mehr Leute aus Basel, die in Zürich arbeiten und umgekehrt. Die Zeiten sind vorbei, als wir sagen konnten: «Wir können mit den Finken arbeiten gehen». Natürlich

Leute, die Projekte wie **Swissmetro** vorantreiben, sind **ein Stück weit Spinner**

lich sind Leute, die Projekte wie die Swissmetro vorantreiben, ein Stück weit Spinner. Aber sie ist absolut machbar. Weltstädte wie London oder Paris wären oh-

ne U-Bahn gar nicht denkbar. Eine Verbindung von Stadt zu Stadt mit einem solchen System wäre hervorragend.

Wie wollen Sie Tunnels bauen, die Hunderte von Kilometern lang sind?

Jermann: Die Röhre ist mit sechs Metern Durchmesser nicht so gross wie ein Eisenbahntunnel. In gewissen Gebieten kann man die Röhre einfach durchstossen, vergleichbar mit einer Kanalisationsleitung.

Wie wollen Sie beweisen, dass die Swissmetro funktioniert?

Jermann: Von der Technik her ist die Swissmetro überhaupt kein Problem. Die Studien sind weit fortgeschritten.

Ein erstes Konzessionsgesuch für die Strecke Lausanne-Genf wurde aber abgelehnt.

Jermann: Diesen Plan mussten wir aufgeben. Die Agglomerationen sind zu klein. Jetzt konzentrieren wir uns auf die Strecke Basel-Zürich. Noch besser wäre Genf-Basel-Zürich. Aber das ist finanziell vorerst nicht möglich. Trotzdem hat Moritz Leuenberger grosse Sympathie für das Projekt.

Die Neat-Tunnels kosten bereits Milliarden, und Sie wollen gleich die ganze Schweiz untertunneln. Wer soll das bezahlen?

Jermann: In der Schweiz ist durchaus Geld vorhanden. Da ist auch die Industrie gefragt. Es ist einfach zu sagen: «Wir haben kein Geld.» Andererseits müssen wir die Verkehrsprobleme lösen.

Wieviel Geld brauchen Sie?

Jermann: Ich getraue es mich fast nicht zu sagen. Die 104 Kilometer zwischen Basel und Zürich würden 6,5 Milliarden Franken kosten. Das Fahrzeug ist da nicht mit eingerechnet, dafür suchen wir eine andere Fi-

nanzierung aus der Industrie. Verglichen mit den Kosten für die Neat ist das nicht einmal so viel.

Wie konkret ist das Projekt Basel-Zürich?

Jermann: Die Studien sind in Arbeit, es fehlt einfach das Geld. Mit einem Finanzplan wollen wir das Projekt auf sichere Beine stellen. Wir brauchen zum Start einen zweistelligen Millionenbetrag.

Wird der Betrieb rentieren?

Jermann: Nicht vom ersten Moment an. Aber ich bin überzeugt, dass der Betrieb in die schwarzen Zahlen geführt werden kann. Es existiert eine Wirtschaftlichkeitsstudie. Es bräuchte einfach eine gewisse Zeit, bis die Leute auf das neue Verkehrsmittel umsteigen. Auch für jemandem aus Laufen oder Liestal wäre es attraktiv, nach Basel zu fahren und von dort mit der Swissmetro nach Zürich. Hinzu



kommt der volkswirtschaftliche Nutzen für die Schweiz.

Haben Sie auch Unterstützung von Städten oder Kantonen?

Jermann: Nein. Im Moment ist die ETH Lausanne federführend. Der Verwaltungsrat besteht aus Fachleuten aus Verkehr, Politik und Wirtschaft. Präsident ist Pierre Triponez.

Wer finanziert eigentlich die Swissmetro AG?

Jermann: Die Industrie hat bisher 14 Millionen in das Projekt Swissmetro investiert. Ausserdem erhalten wir Gelder vom Bund. Er hat bisher 10 Millionen investiert. Einen grossen Beitrag leistet auch die ETH. Für sie ist die Swissmetro ein interessantes Forschungsprojekt. Das Projekt

läuft mittlerweile schon seit 20 Jahren.

Ist die Swissmetro ein reines Schweizer Projekt?

Jermann: Es gibt auch Studien für die Strecke Zürich-München. Ökologisch gesehen würde die Swissmetro um einiges besser abschneiden als der Flugverkehr. Ein Problem sind die Kosten, die bei der Swissmetro ein bisschen hoch sind. Die Gesamtkosten wären trotzdem günstiger als der Flugverkehr im Regionalbereich.

Und die gesamte Strecke würde unterirdisch geführt?

Jermann: Die Bahn könnte abschnittsweise auch oberirdisch verlegt werden. Das ginge problemlos.

Wer sind die grössten Gegner des Projekts?

Zweifler gibt es immer. Unsere Gegner sind die Finanzleute und die SBB. Die Finanzleute fürchten sich vor den hohen Investitionen, und die SBB sehen in der Swissmetro eine Konkurrenz.

Wann fährt die erste Swissmetro?

Jermann: Sobald eine Konzessionsgenehmigung da ist. Bis ein Bauentscheid für die Strecke Basel-Zürich gefällt werden kann, braucht es sicher noch 20 Jahre Planung. Alles steht und fällt mit dem Geld und der Betriebskonzession.

WALTER JERMANN

Der 61-jährige Walter

Jermann wohnt in Dittingen, ist verheiratet und hat drei Kinder.

Von 1982 bis 1999 sass er im Dittinger Gemeinderat, davon zwölf Jahre als Präsident. Von 1994 bis 2003 war er Landrat; 1999 Landratspräsident. Seit 2002 ist er Präsident der CVP Laufental. 2003 wurde Jermann in den Nationalrat gewählt. Er verzichtet auf eine nochmalige Kandidatur. Nationalrat und Führer eines KMU-Betriebs zu sein, sei kaum vereinbar. (RA)

