



Bis ans Ende der Welt:
Mit einem Tunnel unter der Beringstraße könnte man drei Kontinente miteinander verbinden.

Of sind es die scheinbar bedeutungslosen Momente im Leben, die große Ideen anstoßen. Genau so war es im Frühjahr des Jahres 1986. Der Bergbauingenieur George Koumal saß in seinem Haus in Tucson, Arizona, und las zufällig einen Artikel über Alaska, in dem es hieß, die Wirtschaft dort sei in der Krise. Grund sei der plötzliche Fall der Öl- und Gaspreise, dem wichtigsten Exportgut des Bundesstaates im äußersten Nordwesten der Vereinigten Staaten. Na klar, dachte Koumal, die sind ja auch ganz schön isoliert da drüben.

Aber als er sich dann die Weltkarte genauer anschaute, stellte er fest, dass Alaska von seiner Lage her eigentlich ein Tor zum Rest der Welt sein könnte: An der engsten Stelle des Beringmeeres trennen nur achtzig Kilometer die Westküste Alaskas von der Ostküste Russlands, die Beringstraße. Würde es dort eine Verbindung zwischen den USA und Russland geben, würde sie Europa, Asien und Amerika aneinanderkoppeln.

Das war der Moment, in dem die Idee für den „Intercontinental Railway“ (ICR) geboren wurde, so erzählt es George Koumal heute, mehr als dreißig Jahre später: eine Tunnelverbindung unter der Beringstraße mit einem dazugehörigen Eisenbahnnetz.

Es ist ein sonniger Herbstmorgen, George Koumal trägt eine quietschorangefarbene Weste und einen weißen Schutzhelm, er steht auf der Baustelle des Mauerparktunnels in Prenzlauer Berg. Koumal blinzelt und schaut auf die riesige Bohrmaschine, in die ein Kran gerade einen Zylinder einsetzt, der Stauraumwasserkanal soll erweitert werden. Es ist ein natürliches Umfeld für jemanden, der sein ganzes Leben damit verbracht hat, Tunnel für Minen zu bauen. Koumal und seine Kollegen von der „Intercontinental Railway Company“ sind für die Inno Trans, eine Messe für Verkehrstechnik, nach Berlin gereist. Koumal ist sehr beschäftigt in diesen Tagen, aber für den Besuch einer Tunnelbaustelle, nimmt er sich immer Zeit.

„Werden Sie bloß nicht alt“, raunt er mir zu, als er sich in den Schatten setzt. Er ist als einziger oben geblieben; mit seinen 76 Jahren, sagt er, sei das Herumturnen in matschiger Dunkelheit nichts mehr für ihn. Unten im Tunnel zeigt der Berliner Bauleiter Koumals russischem Kollegen und Mitbegründer der ICR, Victor Razbegin, die Baustelle. Ebenfalls dabei ist der Filmemacher Rick Minnich, er dreht einen Dokumentarfilm über das Vorhaben der ICR, er trägt den Titel „The Strait Guys“, „Strait“ ist das englische Wort für Meerenge: Bering Strait.

Wenn Koumal mit seiner Idee um die halbe Welt fliegt, dann ist das immer auch Lobbyarbeit. Der Tunnel unter der Beringstraße ist zu einem Lebenstraum geworden, den er mit einer Entschlossenheit verfolgt, die über die Jahre nicht kleiner, sondern, im Gegenteil, immer größer geworden ist.

Mit der Eisenbahn von Paris nach New York

In der Beringstraße sind die USA und Russland so weit voneinander entfernt wie Kreuzberg und Schöneberg. Liegt es da nicht nahe, beide Länder zu verbinden? Das ist der Traum von George Koumal

Von Sarah Pepin



Männer mit Tunnelblick: George Koumal, Victor Razbegin und Scott Spencer (v. l.) besuchen gerne Baustellen, um ihrem Traum näher zu kommen.

ICR

Einer der ersten Schritte, die Koumal unternahm, um seine Idee Wirklichkeit werden zu lassen, war einen Brief an den damaligen Gouverneur von Alaska zu schicken. Und er schrieb einen Zeitungsartikel, den Joe Henri, ein Anwalt aus Anchorage, las. Er nahm mit Koumal Kontakt auf, die beiden freundeten sich an und begannen, zusammenzuarbeiten. Es einte sie die gemeinsame Vision.

Ganz neu war die Idee schon damals nicht: Um 1860, zu Abraham Lincolns Zeiten, wurde bereits davon gesprochen, Lenin und Zar Nikolaus der Zweite sollen ihr Interesse ebenfalls bekundet haben. Aber der Tunnel wurde nie gebaut.

1992 organisierten George Koumal und Joe Henri eine Konferenz. Victor Razbegin, ein Berater für Tunnelbau, der viele russische und internationale Eisenbahnprojekte betreut hatte, erfuhr über die Russische Akademie der Wissenschaften davon und flog nach Washington. Auch er war derart begeistert, dass er seither Teil der ICR ist.

Als Razbegin im Mauerpark aus dem Tunnel steigt, schnauft er. Er sieht müde aus, doch er strahlt über das ganze Gesicht. Diese Freude an der Sache, die die Männer antreibt, zieht sich durch unsere Begegnung. Bei einem Kaffee reden die Herren unaufhörlich über ihre gemeinsame Vision. Der Amerikaner Scott Spencer, der als Projektberater fungiert, hat über die Jahre viel vom politischen Lobbying in den USA übernommen. Unter anderem traf er Joe Biden, den früheren amerikanischen Vizepräsidenten. „Doch politische Trägheit ist in etwa so undurchdringlich wie die Erde, durch die man Tunnel bohrt“, sagt Spencer. Dabei haben sie schon zwei ausführliche Machbarkeitsstudien erarbeitet und der russischen Regierung vorgelegt.

Und machbar scheint es, hört man den Männern zu. 100 Milliarden Dollar, das haben sie ausgerechnet, würde der Bau des Tunnels und der mehr als insgesamt 8 000 Kilometer langen Eisenbahnlinie zwischen Jakutsk in Si-

berien und Fort Nelson in Kanada kosten – was sie für rentabel halten, da der Tunnel Hundert bis zweihundert Jahre halten würde. Finanzieren wollen sie das Projekt unter anderem durch Fördergelder und Staatsanleihen. Es wäre das ambitionierteste Tunnelprojekt, das je verwirklicht würde.

Schon die Karte mit den ausgeklappten Kontinenten, die die ICR entworfen hat, ist beeindruckend; das neue Eisenbahnnetz würde Paris – über Wladiwostok nach Jakutsk, dann unter der Beringstraße hindurch bis nach Kanada – mit New York verbinden. Die Frage ist nur: Warum brauchen wir das? „Weil es Sinn ergibt“, sagt George Koumal und zieht seine buschigen weißen Augenbrauen hoch. Er wird diesen Satz während unseres Gesprächs mehrmals wiederholen. „Die Verbindung ist der Panamakanal des 21. Jahrhunderts.“ 100 Millionen Bruttotonnen Exportwaren wie Kohle, Öl, und Automobilteile könnten darauf transportiert werden, das wären drei Prozent des weltweiten Handelsverkehrs – und das in der Hälfte der Zeit, die auf dem Seeweg benötigt würde. Da der Zug elektrisch betrieben würde, wäre er außerdem klimatechnisch unbedenklich.

Auf der Homepage der ICR prangt ihr Logo: „Peace – Progress – Prosperity“ steht darauf – Frieden, Fortschritt, Wohlstand. Das sei ihr Ziel, sagt George Koumal. „Wohlhabende Staaten bekriegen sich nicht.“ Koumal ist selbst 1969 mit seiner Frau aus der Tschechoslowakei in die Vereinigten Staaten ausgewandert. „Die sowjetischen Truppen haben mich sozusagen rausgeschmissen“, sagt er. Und trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen, will er diese Verbindung. In Zeiten von wachsender Polarisierung, von Wahlmanipulationen, von Trump und Putin versteht sich der ICR auch als eine kulturelle Brücke zwischen den USA und Russland, als ein Symbol.

Aber ihre Ziele sind auch ganz handfest, mittelfristig wollen sie einen internationalen Vertrag erreichen, den „Intercontinental Railway Treaty“ – zwischen China, Russland, Amerika und Kanada. 75 Millionen Dollar wollen sie dann über eine Staatsfinanzierung zusammenbekommen.

Die Männer sind sich einig: Die Technik und die Finanzierung sind die kleinsten Probleme des Projekts. Aber eine politische Einigung zwischen Russland und Amerika? Kooperation, sagen sie, habe es zwischen den beiden Staaten schon immer gegeben, Koumal will nicht einsehen, warum das heute nicht der Fall sein sollte. Razbegin fügt hinzu, dass man die Verbindung vielleicht gerade heute umso mehr brauche.

Aber sie kämpfen nicht nur gegen alte und neue Fronten, sondern auch gegen Ignoranz. „Einige Politiker wissen nicht einmal, wo die Beringstraße überhaupt liegt“, sagt Koumal. Auch nach dreißig Jahren geht es oft darum, dass die Menschen überhaupt davon erfahren, dass es möglich wäre, einen Tunnel zwischen den USA und Russland zu bauen.

Inmitten der Beringstraße befinden sich die Kleine und die Große Diomedes-Insel, zusammen haben sie etwa hundert Einwohner, die eine ist russisch, die andere gehört zu Amerika. Dort sind sich die Länder am nächsten, eine Entfernung wie zwischen Kreuzberg und Schöneberg. An dieser Stelle durchläuft auch die internationale Datums Grenze das Meer. „Wenn zwei Staaten lediglich vier Kilometer voneinander entfernt liegen, ist es doch eine sehr natürliche Idee, sie zu verbinden“, sagt Razbegin.

In diesen Regionen gibt es fast keine Infrastruktur. In Sibirien dafür viel Permafrost. Sollten die Bauarbeiten für den Tunnel irgendwann beginnen, könnten sie nur an vier Monaten im Jahr stattfinden, an den anderen wäre es schlicht zu kalt. Fünf bis sieben Jahre, denken sie, würde der Bau dauern.

Sibirien und die Diomedes-Inseln sind dünn besiedelt. Die Frage drängt sich auf, was die Einwohner vom Tunnel halten. Würde die Modernisierung deren Lebensweise nicht gefährden? „Wir möchten, dass die Einwohner ein Mitspracherecht haben“, sagt Scott Spencer. „Ein Auswahlkriterium für die Bau- und Ingenieursfirmen wäre, dass sie die Sorgen der Einwohner in ihren Vorschlägen berücksichtigen.“

Fast 300 000 Dollar hat George Koumal aus eigener Tasche für das Lobbying der ICR bezahlt, in den vergangenen elf Jahren von seiner Rente. Seitdem er nicht mehr arbeitet, beschäftigt er sich fast ausschließlich mit der ICR. Woher nimmt er diesen Enthusiasmus für ein Projekt, von dem nicht klar ist, ob er seine Umsetzung noch erleben wird? „Aus meinem Herzen“, sagt er.

In einer Vorschau für „The Strait Guys“ fragt der Regisseur Joe Henri und George Koumal, wie lange sie diesen „Beringstraßen-Kram“ noch machen werden. „Bis es fertig ist!“ antwortet Koumal. Und Henri entgegnet „Ich glaube eher, bis wir fertig sind!“

Nach ihrem Besuch in Berlin reisen die Männer weiter nach Moskau, wo sie einen ehemaligen Berater von Putin treffen, dann weiter nach Jakutsk. Sie nähern sich ihrem Traum langsam, Schritt für Schritt durch die trägen Instanzen der Politik.

Schwer zu sagen, ob dieser Tunnel jemals gebaut wird. Aber jeder Mensch braucht einen Traum, warum also nicht einen Tunnel zwischen den USA und Russland?

Die Männer wissen auch schon, wo die Begegnung zwischen Putin und Trump stattfinden könnte: im Haus von Joe Henri, mit freiem Blick auf Anchorage und den verschneiten Berg Denali in der Ferne. George Koumal wird dabei eine Zigarette rauchen.



Sarah Pepin bewundert die Entschlossenheit der Männer von der Intercontinental Railway Company.