

Edelaraudtee und Eesti Raudtee - Bahnprivatisierung in Estland

Tallinn / Estland. – Das nördlichste baltische Land hat sich viel vorgenommen: Die Privatisierung der Bahn. Bei diesem gewagten Vorhaben, einen Teil der Transportinfrastruktur zu verkaufen, ging so ziemlich alles schief, weil einerseits der Sieger der Ausschreibung plötzlich ausfiel und Amtspersonen sich in Widersprüche verstrickten, die beim Zuschlag die Finger mit im Spiel hatten.

Die Bahn in Estland war schon seit längerem kein einheitliches Unternehmen mehr. Die nationalen Strecken im Personenverkehr werden von Edelaraudtee bedient, während die Aktiengesellschaft Eesti Raudtee (Raudtee = Eisenbahn) nur die internationalen Züge und den Güterverkehr unterhält. Außer den Nachtzügen nach Moskau gibt es Verbindungen nach St. Petersburg. Der Zug nach Warschau quer durch die baltischen Staaten wurde schon Herbst 1998 eingestellt.

Die elektrifizierten Tallinner Vorortzüge bedienen bis zu ihren Endstationen die gleichen Streckenabschnitte wie Edelaraudtee und gehören nach wie vor Eesti Raudtee. Diese Infrastruktur sollte zwar in die Hände der kommunalen Selbstverwaltung übergehen. Hier ist bislang noch nichts geschehen.

Während die Privatisierung von Edelaraudtee durch die britische GB Railways schon seit längerem unter Dach und Fach war – hier stritt man sich nur jährlich um die Höhe der Subventionen – entwickelte die Suche nach einem Käufer für AS Eesti Raudtee schwieriger.

Edelaraudtee

Auch wenn die Regierung im beständigen Streit mit GB Railways immer wieder Diskussionen über die Zukunft der Bahn auslöste, entwickelte sich das Unternehmen. Rollmaterial wurde modernisiert und der Fahrplan mit der lettischen Bahn so abgestimmt, daß seit 1999 als Ersatz für die durchgehende Zugverbindung von Tallinn nach Riga in der estnisch-lettischen Grenzstadt Valga / Valka einmal täglich eine Umsteigemöglichkeit in beide Richtungen betsand.

Für 2001 entschied die Regierung jedoch, die Förderung der Bahn drastisch zu senken. Dabei war es ein offenes Geheimnis, daß Verkehrsminister Toivo Jürgensons, welcher derselben Vaterlandspartei angehört wie Ministerpräsident Mart Laar, kein Freund der Bahn ist, und am liebsten die Schiene in Estland gänzlich liquidiert gesehen hätte.

Seine Pläne bedeuteten faktisch das Ende des Bahnverkehrs im gesamten Südosten des Landes. Edelaraudtee hatte rechtzeitig angekündigt, daß die Subventionen nach neuen Plänen deutlich unter der beantragten Summe liegen und damit nur für die Linien nach Viljandi und Pärnu reichen.

Das wäre vielleicht nicht so schlimm gewesen, handelte es sich bei Estland nicht um ein Transformationsland mit seinen Eigenheiten in der Infrastruktur. Während der Besitz eines privaten PKW gerade auf dem Lande nicht so verbreitet ist, besteht in den baltischen Staaten oftmals keine Konkurrenz im Verkehr. Das bedeutet, wo Züge fahren, gibt es keine Busverbindungen. Und so blieben am 4. März 2001 nicht nur die Züge in Südostland im Depo, sondern damit brach im selben Gebiet auch der gesamte Verkehr zusammen. Oder mit deutlicheren Worten formuliert – ein Verkehr fand nicht mehr statt.

Allein für die Verbindung der Universitätsstadt Tartu in die Hauptstadt war diese

Entscheidung nicht so tragisch, weil die Strecke von vielen miteinander konkurrierenden Busfirmen bedient wird, welche die Strecke dank der gut ausgebauten Straße in rund 2,5 Stunden bewältigen. Der Zug hingegen muß einen Umweg über Tapa fahren, der nahezu vier Stunden dauert. Die Routen nach Osten (Narva) wird zumindest von den Zügen nach St.Petersburg bedient. Seit dem 4. März verkehren nunmehr nur noch vereinzelt Züge. Alle anderen Verbindungen wurden durch Busse ersetzt. Zusätzliche Gelder sollen nach dem Willen Jürgensons in die Reparatur der Landstraßen in Südostestland gesteckt werden, um die Strecken für den Busverkehr passierbarer zu machen. Die zu entlassenden Mitarbeiter bei der Bahn sollen umgeschult werden. Doch in der Praxis erwies sich das als schwierig. Entweder sind die Busse leer, weil die Kunden nicht wissen, was wann fährt, oder aber es können wegen Überfüllung gar nicht alle Passagiere mitfahren. Gleichzeitig sind für viele Menschen auf dem Land auch die bis zur Hälfte teureren Busfahrkarten zu teuer.

In diesem hausgemachten Chaos haben nun die Regierungsfractionen erwogen, die vom Parlament genehmigten Subventionen für die Strecken nach Pärnu und Viljandi auf alle Strecken zu verteilen. Ein Vorschlag, den Edelarauttee für wenig praktikabel hält, da die seit teilweise seit 30 Jahren nicht erneuerten Gleisanlagen dringend höhere Investitionen brauchen.

Gegenwärtig wird der Stand der Dinge dadurch kompliziert, daß Estland zum wiederholten mal den Termin für die Erhöhung des Stammkapitals bei Edelarauttee verlängert hat. Einerseits hat der Staat keine direkte Kontrolle mehr, andererseits bleibt dem Finanzministerium, welches die Aufgaben der demnächst zu liquidierenden Privatisierungsagentur übernimmt, bei Nichterfüllung gegebenenfalls nichts anderes übrig, als vielleicht doch Edelarauttee letztlich an die Briten nicht zu veräußern.

Russischer Transit nach Muuga

Noch komplizierter verhält es sich mit Eesti Rauttee, weil es hier nicht nur um Personenverkehr geht, sondern auch um den ökonomisch für Estland wichtigen Gütertransit von Rußland zum Hafen Muuga bei Tallinn.

Der Ölexporteur E.O.S. ist nach Pakterminal der zweitgrößte Kunde bei den estnischen Bahnen und transportierte im Jahr 2000 rund 4 Mio. t über die Schienen. Der Wunsch der Bahn, die Tarife je nach Warenmenge von 20-47 auf 40-47 pro Tonne steigen wurde vom Eisenbahnamt jedoch im vergangenen Jahr angelehnt. Der Vorsitzende des Bahnrates, Ardo Ojasalu, rechtfertigte den Wunsch damals damit, daß 1999 wegen des niedrigen Ölpreises entsprechende Tarife auch bei der Bahn erforderlich waren, jetzt aber verdiene die Bahn im Vergleich zum Hafen zu wenig. Außerdem wären auch die neuen höheren Tarife unter denen in Lettland geblieben.

Eesti Rauttee

Damit ist Eesti Rauttee im Gegenteil zu Edelarauttee eine Teil der estnischen Infrastruktur, der gleichzeitig für die einheimische Wirtschaft von großer Bedeutung ist und mit dem folglich eventuell auch Geld zu verdienen wäre, wäre da nicht das Problem, daß umfangreiche Investitionen in Rollmaterial und Gleiskörper ebenso dringlich sind wie bei Edelarauttee.

In die zweite Runde der Privatisierung von 66% der Anteile an der Aktiengesellschaft Eesti Rauttee nahmen drei Bieter teil. Und mit der großen Verschiedenheit der Angebote der zunächst vier, später drei interessierten Konsortien nahmen die Probleme der Entscheidungsfindung ihren Anfang. Angebote siehe Tabelle am Ende

des Textes.

Rail Estonia galt als Favorit, obwohl sich die Vertreter immer geweigert hatte, ihren strategischen Investor bekanntzugeben, solange noch kein Vertrag unterzeichnet ist. Der Grund dafür: Das Preisangebot lag fast um das Doppelte über dem der großzügigsten Konkurrenz. Und damit wäre die Geschichte beinahe schon erzählt, denn Rail Estonia erhielt schließlich auch den Zuschlag, wenn nicht im entscheidenden Augenblick tatsächlich auch der strategische Partner gefehlt hätte, womit Rail Estonia plötzlich aus dem Rennen war.

Nach umfangreichen Diskussionen in Regierung und Aufsichtsrat der Privatisierungsagentur, ob die Verhandlungen mit einem anderen Partner vor den ausstehenden Gerichtsentscheidungen über einstweilige Verfügungen, die ihrerseits von der im Privatisierungsverfahren unterliegenden RER angestrengt wurden, möglich ist, wurde am 30. April schließlich der Vertrag mit Baltic Rail Service unterzeichnet.

Skandale und Verflechtungen

Als wenn es damit nicht genug wäre, stellte sich nach dem gescheiterten Versuch, Eesti Raudtee an Rail Estonia zu verkaufen heraus, daß höchste Amtspersonen in Estland, die federführend bei der Entscheidungsfindung mitgewirkt hatten, mit Rail Estonia auf bisher nicht komplett geklärte Weise in Verbindung standen. Dabei gehört es wohl eher zu den Anekdoten, daß mit Giovanni Sposato plötzlich eine italienische Stiftung bereit war, 12 Milliarden estnische Kronen (1,5 Milliarden DM) in Estland zu investieren, wobei das Geld angeblich aus Rußland kommen sollte. Zunächst sahen sich die im wesentlichen aus der Politik kommenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Privatisierungsagentur einem verstärkten Rechtfertigungsdruck ausgesetzt, warum sie Rail Estonia den Zuschlag gegeben hatten. Und unter den Befürwortern waren immerhin so wichtige Politiker der regierenden Koalition wie Verkehrsminister Toivo Jürgenson, Finanzminister Siim Kallas und Wirtschaftsminister Mihkel Pärnoja. Die Gegner Liina Tõnisson und Tiit Tammsaar wiederum sind Vertreter der Opposition. Aber auch Ignar Fjuk als Mitglied der von Kallas' Reformpartei unterstützte Rail Estonia nicht.

Kallas und Jürgenson rechtfertigte sich damit, das Angebot sei stichhaltig gewesen und die fünfprozentige Beteiligung von CSX und Rail America als finanzielle Garantie völlig ausreichend. Toivo Jürgenson, der gleichzeitig wegen Edelaraudtee unter Druck stand, fügte noch hinzu, daß die Rolle des Aufsichtsrates der Privatisierungsagentur vergleichbar sei mit der des Parlamentes. Damit wollte er wohl die eigene Fehlbarkeit als rein politische Verantwortung abtun, als wenn die Privatisierungsagentur in diesem Falle nicht doch konkreter hätte nach dem finanziellen Rückrat von Rail Estonia forschen können.

Der Verkehrsminister gab aber zu, die Entscheidung sei aufgrund der höheren gebotenen Summe gefallen. Darüber wiederum machte sich der Vertreter der Industrie- und Handelskammer im Aufsichtsrat lustig, nach dessen Ansicht ein großer Teil der anderen Vertreter die Angebote gar nicht verstanden habe.

Vorwurf der Geldwäsche und Regierungskrise

Toivo Jürgenson steht neben Wirtschaftsminister Mihkel Pärnoja, der auch dem Aufsichtsrat der Privatisierungsagentur vorsitzt, nun unter heftigem Druck, nachdem die Bahnprivatisierung gleich doppelt unglücklich verlaufen ist. Sollten noch mehr delikate Details ans Tageslicht kommen, gerät die ganze Regierung von Mart Laar ins Wanken, allem voran sollte sich herausstellen, daß es Verbindungen zur Unterwelt gibt und in der Presse veröffentlichte Vorwürfe der Geldwäsche sich bewahrheiten.

Dabei spielen zahlreiche Verflechtungen eine Rolle. So war Ardo Ojasalu gleichzeitig in zwei Ämtern mit der Privatisierung beschäftigt. Einerseits als Aufsichtsratsvorsitzender von Eesti Raudtee sozusagen Vorgesetzter des Direktors der Estnischen Bahn, Parbo Juchnewitsch, und gleichzeitig als Referent von Juchnewitsch dessen Untergebener. Mit einem Monatseinkommen von 50.000 estnischen Kronen (6.500 DM) – eine für Estlands Verhältnis-se ungeheuerlich große Summe – war er offiziell auch noch Berater von Verkehrsminister Toivo Jürgenson und Mitglied weiterer Beiräte.

Während Ojasalu sich ob seiner vielseitigen Rolle vorwiegend mit Lobbyarbeit für Rail Estonia bei der Privatisierungsagentur beschäftigte, spielte der damalige Koordinator für den Geheimdienst in der Staatskanzlei Eerik-Niiles Kross, Sohn des bekanntesten noch lebenden estnischen Schriftstellers Jaan Kross, eine noch dubiosere Rolle.

Die größte estnische Tageszeitung „Postimees“ behauptete im April, daß alle Beteiligte nur zu genau wußten, daß die Estnische Bahn nicht 1,7 Milliarden estnische Kronen wert ist, und daß selbst die vom zweiten Ausschreibungssieger gebotene Summe von 1 Milliarde hoch genug ist, um sie nur mit Schwierigkeiten durch den russischen Transit zu verdienen. Warum, fragt Postimees, sollte in einer Situation, wo sowieso kein ernstzunehmender Anbieter an der Bahn interessiert ist, die Geschäftswelt 1,7 Milliarden aus der Portokasse fischen, wenn sie es über BRS für viel weniger Geld bekommt. Rail Estonia wollte nicht ins Bahngeschäft einsteigen und Geld verdienen, so der Schluß der Journalisten, sondern vielmehr durch den Weiterverkauf Geld verdienen. Folglich müsse es sich bei dem Spiel um Geldwäsche handeln.

Daran ist zunächst so viel wahr, daß alle beteiligten Amtspersonen einiges riskiert haben. Kross hatte den Kontakt zu Rail Estonia-Chef Agnotti hergestellt, der bereits in den USA wegen Geldwäsche vorbestraft ist. Kross war es auch, der durch persönliche Intervention Agnotti zu Aufenthalts- und Arbeitgenehmigung verhalf, als diesem wegen mehrfacher Überschreitung der visafreien Zeit von 90 Tagen am Flughafen die Einreise verweigert wurde.

Postimees behauptet nun, daß die Minister Jürgenson und Pärnoja nur Schachfiguren in diesem Spiel waren, die an die Empfehlungen der beteiligten britischen Consulting-Firma GIBB glaubten. Dabei steht natürlich fest, daß auch für GIBB ein möglichst hoher Preis interessant war.

Wer nun in diesem Spiel wirklich für was verantwortlich ist, wird möglicherweise nicht ans Tageslicht kommen. Das liegt aber gegebenenfalls nicht nur an der Presse oder am fehlenden Aufklärungswillen der Politik, sondern freilich auch daran, daß, welche eventuell schmutzigen Geschäfte da auch geplant wurden, sie jedenfalls gründlich mißglückt sind.

Die Privatisierung mit BRS ist zwar offiziell beschlossen und unterschrieben. Doch gemeinsam mit Edelaraudtee ist die Privatisierung der Bahn in Estland doch noch mit einem Fragezeichen versehen.