

*In sechs Jahren sollen die ersten Hochgeschwindigkeitszüge durch die baltischen Staaten rollen. Die Anbindung an das europäische Schienennetz – genannt Rail Baltica – ist das aktuell größte Infrastrukturprojekt der Region. Doch längst steckt Sand im Getriebe des Projektes. Kritik kommt dabei nicht nur aus der EU, sondern auch aus den eigenen Reihen.*



Umbauplan für den Hauptbahnhof Riga. (Grafik: BERERIX & PLH Architekten)

Die Erwartungen an den Trassenbau sind hoch: 870 km Streckennetz im Baltikum, sechs Stunden soll künftig eine Reise von Tallinn nach Warschau dauern. Doch in der Umsetzung hapert es bislang gewaltig.

Ernüchternd meldete sich Mitte Juni der Europäische Rechnungshof zu Wort: Die Kosten steigen, der Bau verzögere sich, der wirtschaftliche Nutzen sei unklar. 4,6 Milliarden Euro waren veranschlagt worden, bereitgestellt wurden für das Projekt zuletzt 5,8 Mrd., mittlerweile gehe man von nunmehr 7 Milliarden aus. Drei bis vier Jahre könne sich der Bau außerdem verzögern und ob der Aufwand die Kosten wert sei, bleibe aufgrund der wohl geringen Passagierzahlen abzuwarten. Wirtschaftlich sinnvoll sei wohl nur der Frachtverkehr.

Der lettische Europaabgeordnete Roberts Zile relativiert den Bericht des Rechnungshofs. „Wenn alle EU-Investitionen nur unter dem wirtschaftlichen Gesichtspunkt ausgewertet würden, würde man nicht ins Baltikum investieren und alle Europäischen Bürger würden nur im Dreieck Brüssel-Berlin-Paris leben“, sagte Zile dem Baltic News Network.

Verteidigende Töne kommen auch aus dem Rechnungshof selbst. Im Vergleich mit den anderen sieben Megaprojekten sei Rail Baltica vorbildhaft, erklärte der Lette Mihails Kozlovs. Die angesetzte dreijährige Verspätung sei die geringste unter allen.

Aus Riga und Tallinn zeigt man unterdes mit dem Finger nach Vilnius.

Die Planung des Knotenpunktes im litauischen Kaunas verzögere das Projekt; einen Fauxpas leistete man sich zudem mit den bereits begonnenen Strecken zwischen Kaunas und der polnischen Grenze, denn die mit EU-Geldern durchgeführten Arbeiten entsprechen nicht den vorgegebenen Kriterien. In Litauen weist man jede Schuld von sich, schließlich sei man dem offiziellen Zeitplan am wenigsten hinterher. Und tatsächlich: Kopfzerbrechen bereiten den Planern vor allem die schleppenden Gebietsankäufe in Estland und Lettland.

Etwa 650 Grundstücke müsse man alleine auf estnischem Boden aufkaufen, damit das Projekt begonnen werden könnte; im Februar dieses Jahres hatte man gerade einmal 32 zusammen. Auch, wer den Anwohnern möglicherweise entstandene Wertverluste ihrer Grundstücke erstattet, ist weiterhin unklar.

Der weitaus größere Skandal entspinnt sich jedoch nicht auf den Feldern und Fluren, sondern in den Reihen der Tallinner Regierung. Innenminister Mart Helme rühmte sich Anfang Mai, man habe das Projekt erfolgreich zum Stehen gebracht. Seine Partei EKRE (Estnische Konservative Volkspartei) hatte sich im letzten Wahlkampf mit der Absicht hervorgetan, das Bauvorhaben zu beenden.

Wie so oft, musste Premierminister Jüri Ratas diese Vorstöße seiner rechtspopulistischen Koalitionspartner entschärfen. Seine Regierung, verkündete er, tue alles Mögliche, damit Rail Baltica schnell voranschreiten kann. Der Zustimmung der Estinnen und Esten tut der Streit auf der Regierungsbank keinen Abbruch; 62% schätzen den Streckenbau in der letzten Meinungsumfrage positiv ein.

Auch Litauens Premier Skvernelis und Lettlands Präsident Levits verkündeten im Einklang mit Ratas, das Vorhaben habe für die baltischen Länder höchste politische Priorität. Politiker und Geschäftstreibende träumen sogar von den nächsten Großprojekten, wie etwa der Frachtanbindung an den Hafen Klaipėda und dem Bau des Tunnels nach Helsinki. Der finnische Geschäftsmann Peter Vesterbacken strebt an, mit dem Projekt Talsinki bereits 2024 fertig zu werden – bereits zwei Jahre vor der Zugstrecke.

Ermöglichen sollen ihm das vor allem chinesische Investitionen: Die Nordmeer-Häfen sollen für China die Güterstrecken nach Mitteleuropa sicherstellen. Die finnische Regierung hat zu den Plänen noch keine eindeutige Stellung bezogen. Auch die im letzten Jahr angekündigte Beteiligung an Rail Baltica wurde im Herbst rasch wieder zurückgezogen. Eine genauere Planung für den Tunnel liegt noch nicht vor, geschweige denn eine offizielle Positionierung Russlands zum chinesischen Großprojekt vor den Toren Sankt Petersburgs. Es zeigt sich: Rail Baltica, Talsinki, Klaipėda – die Zukunftsmusik wird an der östlichen Ostseeküste derzeit laut gespielt. Doch damit sich eines Tages Züge bewegen, muss der Vorgang jetzt langsam ins Rollen kommen.

Rail Baltica ist eine zweigleisige, elektrisierte Bahnstrecke, die die baltischen Staaten künftig mit dem europäischen Schienennetz verbinden soll. Die geplante Strecke verläuft von Tallinn über Riga und Kaunas bis an die polnisch-litauische Grenze. Die Passagierzüge

sollen eine Maximalgeschwindigkeit von 249 km/h erreichen, Güterzüge bis zu 120 km/h.

Zusätzlich entstehen weitere Bauvorhaben wie die Anbindung des Hafens Muuga in der Nähe von Tallinn, ein Luft-zu-Schiene-Umsteigepunkt in Riga sowie der Bau eines Knotenpunktes in Kaunas.

*Marcel Knorn*