

Bundesanwalt wird aktiv

Michael Lauber leitet Abklärungen in der Kasachstan-Affäre um Thomas Borer ein

Wegen Verdachts auf mögliche Amtsgeheimnisverletzung nimmt der Bundesanwalt Abklärungen auf. Der Auslöser sind E-Mails von Alt-Botschafter Borer an kasachische Regierungsstellen.

Markus Häfliger, Bern

In der Kasachstan-Affäre um den früheren Spitzendiplomaten Thomas Borer wird jetzt Bundesanwalt Michael Lauber aktiv wegen des Verdachts auf mögliche Amtsgeheimnisverletzung. «Der Bundesanwalt nimmt zurzeit interne Abklärungen zur Eingrenzung möglicher Sachverhalte vor», teilt die BA auf Anfrage mit. Lauber reagiert damit auf E-Mails von Thomas Borer, die im Internet publiziert worden sind.

In einem dieser E-Mails hatte Borer im November 2013 gegenüber kasachischen Regierungsvertretern «Insider-Informationen» aus dem Inneren der Schweizerischen Bundesanwaltschaft in Aussicht gestellt (NZZ 21. 1. 15). Borer präsentierte sich mit diesen und anderen Mails für ein Lobbying-Mandat Kasachstans an, das er später auch erhielt.

Apéro mit dem Bundesanwalt

Die «Insider-Informationen» können kaum mit dem Fall Chrapunow zusammenhängen, denn dieser wird nicht von der BA, sondern vom Kanton Genf behandelt. Möglich ist hingegen, dass Borer auf den Fall Kulibajew anspielt. Bis 2013 ermittelte die Bundesanwaltschaft gegen Timur Kulibajew, den Schwiegersohn des kasachischen Staatschefs. Borer erwähnt Kulibajew zwar nicht; hingegen identifiziert er einen BA-Mitarbeiter, der an den Ermittlungen gegen Kulibajew beteiligt war. Bei dieser Person, zu der er «Zugang erhalten» habe, könnte er «wichtige Insider-Informationen» erhalten, schreibt Borer.

Kurz nachdem Borer diese Mail geschrieben hatte, wurde bekannt, dass die BA die Ermittlungen gegen Kulibajew einstellte. Die BA erklärt jetzt, dass



«Insider-Informationen»: Alt-Botschafter Borer im Jahr 2012 an einem Anlass im Kongresshaus Zürich.

STEFFEN SCHMIDT / KEYSTONE

Lauber «unmissverständlich handeln und die notwendigen Anträge an die Aufsichtsbehörde über die BA stellen» werde, falls sich bei den Abklärungen Verdachtsmomente für eine Amtsgeheimnisverletzung ergeben würden.

In einer weiteren E-Mail geht es um den Bundesanwalt persönlich. Am 30. Juli 2013 schrieb Borer nach Kasachstan, er werde Lauber «zu einem freundschaftlichen Lunch» treffen. Dabei gehe es zwar nicht um einen kasachischen Fall, schreibt Borer. Er deutet aber an, er könnte mit Lauber auch darüber sprechen, sollte er von Kasachstan entsprechend instruiert werden. Die BA bemüht sich offensichtlich um Transparenz: Sie teilt mit, dass sich Lauber bis-

her einmal mit Borer zum Apéro getroffen habe – so wie er sich mit vielen Personen des öffentlichen Lebens unterhalte. Im März 2015 sei zudem ein Essen Laubers mit Borer geplant. «Der Bundesanwalt kennt Thomas Borer persönlich nicht näher», hält die BA fest.

Bloss ein Bluff?

Borer selber wollte sich am Donnerstag nicht näher zu den E-Mails äussern. Am Montag hatte er erklärt, er habe als Lobbyist eine ähnliche Stellung wie ein Anwalt und dürfe Informationen, die er «offiziell erhalte», an seine Klienten weiterleiten. Falls dies zutrifft, stellt sich aber die Frage, warum er für «offizielle»

Informationen zuerst spezielle «Zugänge» zu einzelnen BA-Mitarbeitern öffnen muss. Konkrete Hinweise, dass es tatsächlich zu Amtsgeheimnisverletzungen aus der BA gekommen sein könnte, gibt es bis jetzt nicht. Möglich ist auch, dass hier einfach ein Lobbyist Name-Dropping betreibt, um sich gegenüber Auftraggebern anzupreisen.

SP-Präsident Christian Levrat sagte am Donnerstag in der Zeitung «Le Temps», er wolle von der Bundesanwaltschaft wissen, ob Borer bloss «blufft» oder ob tatsächlich etwas geschehen sei. Möglich sei auch, dass er die Geschäftsprüfungskommission einschalte, sagt Levrat.

Mitarbeit: Thomas Preusse, NZZ-Data

Die fast ganz entpolitisierte Autobahn

Österreichs aus der Verwaltung ausgegliederte Schnellstrassen werden von den Benützern und über den Kapitalmarkt finanziert

Anders als in der Schweiz wird in Österreich nicht um Finanzmittel für den nationalen Strassenbau gefeilscht. Die Schnellstrassen gehören dem Staat, halten organisatorisch und finanziell aber Distanz zu ihm.

Paul Schneeberger, Luzern

«Tu felix Austria» – «du glückliches Österreich»: dieser Ausruf, der einst dem Habsburgerreich galt, das vor allem durch Heiraten expandierte, lässt sich in unserer Zeit auf die Autobahnen im Nachbarland beziehen. Anschauungsunterricht bietet das Nachbarland in Zeiten, in denen in der Schweiz die «Milchkuh»-Initiative und ein Strassenfonds auf der politischen Traktandenliste stehen, in Bezug auf Organisation und Finanzierung der Schnellstrassen.

Keine Steuermittel

Am Donnerstag hat Klaus Schierhackl, Vorstandsdirektor der staatlichen, aber als Konzern organisierten Schnellstrassen-AG Asfinag, das österreichische Modell an einer Tagung des Fachverbandes Infra in Luzern vorgestellt. Historisch ist die Auslagerung der Autobahnen in die staatliche Finanzierungs- und Betriebsgesellschaft auf die Diskrepanz zwischen notwendigen und verfügbaren staatlichen Mitteln für den Bau der Brennerautobahn im Jahr 1964 zurückzuführen, wie Schierhackl am Rand des Stelldicheins der schweizerischen Infrastruktur-Bauwirtschaft im Ge-

spräch ausführte. Um am Kapitalmarkt Mittel für das aufwendige Vorhaben aufzunehmen, hatten die Republik und das Land Tirol eine AG gegründet.

Diese und andere solche regionale Gesellschaften sind in der Asfinag aufgegangen. Diese gehört ausschliesslich der Republik und trägt seit 1997 die operative und finanzielle Gesamtverantwortung für das österreichische Schnellstrassennetz. 2700 Angestellte besorgen Betrieb, Inkasso und Baumanagement für die 2200 Streckenkilometer. Zweimal im Jahr treffen sich Aufsichtsrat und Geschäftsführung mit dem Verkehrsminister, der sowohl Eigentümer als auch Regulator der Autobahnen ist, um die aktuellen Prioritäten im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Leitlinien zu besprechen.

Dadurch seien die früher üblichen regional- und tagespolitischen Einflüsse weggefallen. Entscheide würden nun nach technischen und wirtschaftlichen Kriterien getroffen, sagt Schierhackl. Zur geringen politischen Einflussnahme trägt bei, dass Netzerweiterungen im Nachbarland kaum mehr ein Thema sind. Im Vordergrund stehen Ausbauten für die Tunnelsicherheit und in geringerem Masse zugunsten von mehr Kapazität. Die Zunahme der Staustunden ist in Österreich geringer als in der Schweiz. Unter anderem hat das damit zu tun, dass die Konzentrationen des Verkehrs in dem Land mit gleich vielen Einwohnern, aber doppelter Fläche geringer sind.

Die Asfinag finanziert ihre Tätigkeit aus Gebühren ihrer Benutzer (Vignette, Maut für bestimmte aufwendige Ab-

schnitte, Lastwagen-Maut); überschreitet der Aufwand für Investitionen in Neu- und Ausbauten den jährlichen Überschuss von 470 Millionen Euro, werden dafür auch Anleihen am Kapitalmarkt placiert. «Steuermittel stehen uns keine zur Verfügung», so Schierhackl. Die Einnahmen aus der österreichischen Mineralölsteuer sind nicht zweckgebunden, sie fliessen in die Staatskasse. Zweckbindungen seien in seinem Land tabu, sagt der Asfinag-Chef – aus der Überlegung heraus, dass sie den politischen Handlungsspielraum über Gebühr einschränken.

Keine PPP mehr

Die Verschuldung für den Strassenbau sei ein kalkuliertes Risiko: Ohne wei-

tere Neubauten könnte die Asfinag ihre Schulden binnen 22 Jahren tilgen, sagt der Vorstandsdirektor.

Am Kapitalmarkt profitiert sein Unternehmen nahezu von denselben Bedingungen wie die Republik Österreich; diese sind merklich günstiger als jene für Private. Entsprechend sind öffentlich-private Partnerschaften (PPP) in Österreich nach einem einzigen auf diese Weise realisierten Projekt kein Thema mehr. Unternehmerisch, so Schierhackl, orientiere sich die Asfinag an den Handlungsmaximen der Kundenzufriedenheit und der Effizienz.

Aber wie lässt sich der aus der Position eines Monopolisten nachleben, der von Gebühren lebt, die nach dem Index der Konsumentenpreise automatisch erhöht werden? «Um eine hohe Zufriedenheit zu erreichen, pflegen wir den steten Dialog mit unseren Kunden, zum Beispiel über einen Beirat oder mittels Umfragen», sagt der Vorstandsdirektor. Um Effizienz und Lösungen auf der Höhe der Zeit sicherzustellen, würden auch Vergleiche mit anderen Staaten angestellt. Hier richtet die Asfinag, die den Anspruch hat, zu den führenden Autobahnbetreibern in Europa zu gehören, den Blick vor allem dorthin, wo sie Innovationen ausmacht – von Informationssystemen bis zum Inkasso.

Und wie steht es um das Marketing? Macht die Asfinag Werbung dafür, österreichische Autobahnen zu benutzen? «Nein, das tun wir nicht», sagt Schierhackl, «weder im Ausland noch im Inland propagieren wir die Benutzung der Autobahn statt der Eisenbahn. Im Gegenteil: Die Vernetzung mit der Bahn ist Teil unserer Vision.»

Alles durch die Verwaltung in der Schweiz

P. S. · In der Schweiz ist das Bundesamt für Strassen für Planung, Bau und Betrieb der Nationalstrassen zuständig. Eine Trennung zwischen politisch-strategischer und operativer Tätigkeit gibt es nicht; anders als in Österreich werden Strassenbenutzer hierzulande auch nie als Kunden bezeichnet, und die möglichst hohe Verfügbarkeit des Strassennetzes ist – wenn schon – ein implizites und nicht explizites Ziel. War im Nachbarland die Auslagerung von staatlichen Schulden für den Strassenbau eine wesentliche Triebfeder bei der Schaffung der Asfinag, dominiert in der Schweiz nach wie vor die Philosophie, dass Verschuldung und Zinslast beim Strassenbau gering gehalten werden sollen.

Das hat zur Folge, dass die Einnahmen aus den deklarierten Finanzquellen den Rahmen der Investitionen definieren und dosieren. Anleihen vom Kapitalmarkt sind bis jetzt im Strassenbau kein Thema. Wenn schon, kommen Vorschläge für PPP-Lösungen aufs Tapet, bei denen Bau und Betrieb nicht in ein Staatsunternehmen ausgegliedert, sondern gleich privatisiert würden. Seitens der Strassenverkehrsverbände war auch schon die Forderung zu vernehmen, der Bund sollte – wie er das beispielsweise bei der Neat tat – allgemeine Mittel vorschliessen, wenn die Diskrepanz zwischen Notwendigkeiten und Wünschen für Ausbauten und den Einnahmen aus der Strassenkasse zu gross ist.

E-VIGNETTEN IN DER SCHWEIZ?

P. S. · Der Bundesrat will prüfen, ob die Autobahnvignette elektronisch werden soll. Er nimmt positiv Stellung zu einem Postulat der nationalrätlichen Verkehrskommission. Diese will wissen, ob ein solcher Systemwechsel weg vom heutigen Kleber, der die Bindung der Vignette an die Autonummer und nicht mehr an das Fahrzeug mit sich bringen würde, praktikabel ist und was dieser Kosten würde. Unter anderem will die Kommission Fragen zum Datenschutz ebenso geklärt haben wie solche zu einer möglichen differenzierteren Preisgestaltung. Bundesrätin Leuthard hatte die E-Vignette vor der Abstimmung über die gescheiterte Verteuerung der Autobahnvignette ins Spiel gebracht.