

Presseinformation

Linz, 21.3.2008

Steuergeldvernichtung in Oberösterreich Um fremdes Geld ist alles erlaubt!? Teil 2

Teil I vom 23.9.07 finden Sie hier:

http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf

In einem persönlich adressierten Brief (siehe Beilage) hat die *Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn* alle AnrainerInnen über den geplanten Südtunnel aufgeklärt, über Ihre Rechte als Eigentümer informiert und zum Widerstand gegen die Entwertung von Häusern, Wohnungen und Grundstücken tausender LinzerInnen durch Servitutseintragungen, Lärm- und Abgasbelastungen aufgefordert.

http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben_an_Eigent_mer_A26_S_dteil_30012008.pdf

Frei von jeder Budget- und Klimaschutzverantwortung zwingt BM Faymann die Asfinag das teuerste, schädlichste und unrentabelste Autobahnstück Österreichs zu errichten.

In einem beispiellosen Kabarett werden von Lokalpolitikern divergierende Aussagen getätigt um die angebliche Notwendigkeit einer Transitautobahn zu belegen. Hiesl in der Kronenzeitung (17.2.2008): „Der Westring wird wesentliche Entlastungen im städtischen Verkehr in Linz bringen.“ – Luger in der Kronenzeitung (23.3.2007) „87% der Autos wollen in die Innenstadt...“ Nur für Politiker scheinbar kein Widerspruch.....

Die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn** erhebt daher nochmals vehement die Forderung **umgehend eine Vorabprüfung dieses Projekts durch den Bundesrechnungshof einzuleiten** und die Entscheidungskriterien im Verkehrsministerium kritisch zu hinterfragen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger e.h.
Dr. Rupert Frechinger e.h.

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....“

Hyperlink: http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg

Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN

Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

Autobahnbau auf Pump geht weiter

Die Asfinag spart, wo es leicht geht - Der Schuldenstand wächst bis 2020 auf 16,4 Milliarden Euro

Wien - Der Schuldenstand der Asfinag wird bis 2020 auf 16,4 Milliarden Euro und damit seinen Höchstwert steigen. Der Grund: Die Asfinag investiert jährlich deutlich mehr in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes, als sie einnimmt. Rund 400 Mio. Euro machen pro Jahr allein die Zinsen aus. Diese Zahlen nannte Asfinag-Vorstand Klaus Schierhackl bei der Präsentation des Asfinag-Sparprogramms am Freitag. Den steigenden Schulden stünden aufgrund des stark zunehmenden Verkehrs aber höhere Mauteinnahmen gegenüber.

Laut Ministerratsbeschluss werden 2008 1,301 Mrd. Euro investiert, 2009 etwas weniger, 1,275 Mrd. Euro, 2010 dann 1,016 Mrd. Euro, 2011 mit 1,271 Mrd. mehr, um 2012 auf 1,53 Milliarden Euro zu steigen. Die Spitze sollte 2013 mit 1,68 Milliarden erreicht werden. Insgesamt will Verkehrsminister Werner Faymann bis 2020 rund 20 Mrd. Euro investieren. Um das zumindest auf dem Papier unter einen Hut zu bringen, muss die Asfinag sparen - zehn Jahre lang pro Jahr rund zehn Prozent der Ausgaben. Sicherheit der Autofahrer und Lärmschutzmaßnahmen blieben aber aufrecht, versicherte die Asfinag-Führung

Das Sparprogramm besteht vor allem darin, dass Aufgaben gebündelt, Kernkompetenzen "synergetisch zugeordnet" und Servicegesellschaften in Ostösterreich fusioniert werden. Dass der Wegfall der Werkverträge mit den Bundesländern zwecks Autobahnerhaltung automatisch neun Prozent Kostenersparnis bringt, sagte die Asfinag nicht. Weitere 20 Prozent wären bei weniger nach Bundesländerwünschen ausgerichteten Neubauten einsparbar, sind aber nicht angestrebt. Teilverkauf oder Partnerschaften für Asfinag oder ÖBB lehnt Faymann ab.

DIE PRESSE 15.3.2008

INFRASTRUKTUR

Sparprogramm für Österreichs Autobahnen

WIEN (mk). „Die Vorgabe an die Asfinag, zehn Prozent der Ausgaben einzusparen, soll nicht nur eine Ankündigung sein“, sagte Infrastrukturminister Werner Faymann (SPÖ) am Freitag. Mit ihm am Podium saßen die zwei neuen Chefs der staatlichen Autobahngesellschaft Alois Schedl und Klaus Schierhackl sowie Asfinag-Aufsichtsratspräsident Eduard Saxinger. Und sie berichteten, wo sie Einsparungspotenziale orten.

► **Weniger Lärmschutzwände:** In Zukunft will die Autobahngesellschaft – auch aufgrund geänderter gesetzlicher Vorschriften – nicht mehr so großzügig sein, was das Aufstellen von Lärmschutzwänden betrifft.

► **Bundesländer müssen mitzahlen:** Soll ein Bauprojekt auf Wunsch eines Bundeslandes vorgezogen werden, so müssen die Bundesländer die dadurch entstehenden zusätzlichen Finanzierungskosten übernehmen. Auch wenn zusätzliche Anschlussstellen an ein neues Industriegebiet beispielsweise gewünscht werden, kann es sein, dass die Betroffenen dafür mitzahlen müssen.

► **Bessere Planung:** Bei der Planung von Straßenprojekten soll stärkeres Augenmerk auf die Kosten gelegt werden. Ist eine Trasse deutlich günstiger als eine andere, soll diese gewählt werden.

Mit weniger Lärmschutzwänden und besserer Planung sollen die Kosten beim hochverschuldeten staatlichen Straßenbetreiber gesenkt werden.

► **Anderes Licht auf Raststätten:** Mit neuem Lichtkonzept und einer standardisierten Bauweise will die Asfinag auch bei den Raststätten sparen. 19 moderne Rastplätze entlang der Autobahnen wurden bereits errichtet, rund 50 weitere sind in Planung.

► **Neue Struktur:** Die Zahl der Asfinag-Tochtergesellschaften wird reduziert. Auch beim Einkauf von Fahrzeugen, Büromaterial und Versicherungen und bei Verträgen mit Kreditkartenunternehmen wird mehr aufs Geld geachtet. Die Sicherheit der Autofahrer soll unter dem Sparkurs nicht leiden, auch bisher gegebene Zusagen, etwa an Anrainer bezüglich Lärmschutzmaßnahmen, werden nicht gebrochen. Das Sparprogramm ändert auch nichts am Schuldenberg des Unternehmens. Dieser soll im Jahr 2021 mit 16,4 Mrd. Euro seine Spitze erreichen. „Wie sich der Schuldenstand genau entwickelt, hängt von der Zinsentwicklung, aber auch von den Mauterlösen ab“, so Schierhackl. Derzeit gibt die Asfinag rund 400 Mio. Euro im Jahr für Zinsen aus, in den Straßenausbau werden 1,3 Mrd. Euro investiert. Faymann, der wie berichtet gegen einen Börsegang der ÖBB in dieser Legislaturperiode ist, sprach sich am Freitag auch gegen eine rasche Privatisierung der Asfinag aus.