



PRESSEMITTEILUNG | 28.03.2023

Kostenexplosion beim Bundesautobahnbau erwartet

Bau von A 14 und B 190n wird zukunftsfähige Regionalentwicklung in der Altmark verhindern

Eine aktuelle Greenpeace-Studie mit dem Titel **Schotterpisten. Warum in den Autobahnplänen des Verkehrsministeriums Kostensteigerungen in Milliardenhöhe lauern** kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Ausgaben für den Autobahnausbau verdreifachen werden: Statt 50,9 Milliarden Euro würde der weitere Ausbau eines der schon heute dichtesten Fernstraßennetze der Welt die deutschen Steuerzahler*innen rund 153 Milliarden Euro kosten. Davon werden auch die Nordverlängerung der A14 und der Bau der B 190n betroffen sein. Dieses Geld fehlt in der Fläche des ländlichen Raumes sowie für den dringend benötigten Ausbau eines zukunftsfähigen ÖPNV und SPNV. Der milliardenteure Bau der A 14 und der B 190n könnten so dazu beitragen, dass eine zukunftsfähige nachhaltige Regionalentwicklung in der Altmark nicht mehr machbar ist.

„Wenn wir Pech haben, wird die Autobahn einfach weiter gebaut – trotz fehlendem Bedarf, trotz massivem Eingriff in Naturschutzzonen und trotz fehlendem Geld“, so Andrea Berger vom Bündnis Verkehrswende Elbe-Altmark. „Die Logik des Vorhabens ist kaum mehr nachzuvollziehen. Wir merken deutlich, dass immer weniger Menschen in der Altmark vom Bau der Großstraßen in ihrer Region begeistert sind.“

In der Greenpeace-Studie heißt es: *„Schon, um das bestehende Netz an Bundesfernstraßen und Schienen zu sanieren und in Stand zu halten, werden riesige Summen benötigt. Für den Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen werden pro Jahr derzeit knapp 5 Milliarden Euro ausgegeben. Das reicht aber bei weitem nicht, um die Straßen auch tatsächlich in Schuss zu halten. 10.000 Kilometer Autobahn sind dringend sanierungsbedürftig, 4.000 Autobahn- und Bundesstraßenbrücken bröckeln dahin. Die wahre Größe des Sanierungslochs bei den Straßen lässt sich nur schätzen.“*

Nach Meinung des Verkehrswende-Bündnisses ist das derzeitige Denken des Bundesverkehrsministeriums, aber auch des Landesverkehrsministeriums sowie der lokalen Politiker nicht zukunftsfähig. Verkehrswegebau im Großmaßstab wird noch immer als ausschließliches Instrument der Regionalentwicklung angesehen. *„Es hat den Rang eines Dogmas, an dem nicht gerüttelt werden darf“, sagt Diana Harnisch, Landesvorsitzende der NaturFreunde Sachsen-Anhalt e. V. „Regionen, die heute in Richtung Nachhaltigkeit gehen, achten darauf, dass ihre Kulturräume nicht zerschnitten werden und eine regionale Mobilitätswende staatlich organisiert wird. Ein gutes Beispiel dafür ist das benachbarte Wendland, das zur Modelregion für nachhaltigen Verkehr geworden ist.“*



Quelle: https://www.greenpeace.de/publikationen/S04361_greenpeace_Schotterpisten_03_23_last.pdf

Bündnis VERKEHRSWENDE ELBE-ALTMARK

A14 - B190n - A39: Ein Problem für unsere Zukunft.

E-Mail: info@verkehrswende-elbe-altmark.de

Homepage: www.verkehrswende-elbe-altmark.de

Pressekontakt: <https://www.verkehrswende-elbe-altmark.de/presse/>