



Änderungsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Verena Osgyan, Tim Pargent, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Stephanie Schuhknecht, Kerstin Celina, Andreas Hanna-Krahl, Sanne Kurz, Eva Lettenbauer, Julia Post, Gabriele Triebel, Dr. Sabine Weigand, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Haushaltsplan 2026/2027;

**hier: Sonderfinanzierung für kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) streichen und einsparen
(Kap. 13 03 Tit. 883 05)**

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf des Haushaltsplans 2026/2027 werden folgende Änderungen vorgenommen:

In Kap. 13 03 wird die Verpflichtungsermächtigung im Tit. 883 05 (Zuweisungen an die Städte Nürnberg und Erlangen für Verkehrsmaßnahmen von überregionaler Bedeutung) von 96.800,0 Tsd. Euro um 90.000,0 Tsd. Euro auf 6.800,0 Tsd. Euro gekürzt.

Die Erläuterung zu Tit. 883 05 erhält folgende Fassung:

„Die Mittel werden für Lärmschutzmaßnahmen an der A73 und deren Fortsetzung als Kreisstraße N4 zwischen der AS Nürnberg/Fürth und der AS Nürnberg-Westring verwendet.“

Begründung:

Ein kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs mitten durch das Stadtgebiet von Nürnberg würde noch mehr PKW-Verkehr in die Stadt ziehen sowie mehr LKW-Durchgangsabkürzungsverkehr wegen Mautfreiheit der dann durchgebauten Bundesautobahn 73 erzeugen, womit die Stadt Nürnberg ihre im Luftreinhalteplan formulierten Ziele verfehlen würde. Die Verwirklichung einer aus den 1960er Jahren stammenden Verkehrsplanung konterkariert alle klimapolitischen Zielsetzungen. Die vorgesehene Sonderfinanzierung für einen kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg verstößt gegen das Bayerische Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) (insbesondere Art. 1, Art. 2 und Art. 7). Der Verkehrssektor trägt wesentlich zu den klimaschädlichen Emissionen bei. Ein Kapazitätsausbau ist das Gegenteil von der gesetzlich niedergelegten Handlungsanweisung des Art. 1 Satz 3 BayKlimaG: „All das verlangt nach unterschiedenen Anstrengungen, um Ursachen und Folgen des Klimawandels einzudämmen ...“. Das im Haushaltsvermerk zu Kap. 13 03 Tit. 883 05 unterstellte „besondere[n] Staatsinteresse[s] an der Maßnahme“ steht in offenem Konflikt zu vorgenannter gesetzlicher Grundlage. Seit Einfügung dieses Haushaltstitels im Haushaltsgesetz 2013/2014 bleibt die Staatsregierung die substantielle und nachvollziehbare Begründung dieser bloßen Behauptung schuldig.

Der Freistaat darf keine Zuwendungen an Kommunen zu Investitionen ausgeben, wenn die Aufbringung der erforderlichen Eigenleistung durch die Kommune nicht gesichert ist

und die Folgekosten der Investition die Grenzen ihrer dauernden Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der anstehenden Pflichtaufgaben übersteigen. Dieser haushaltsrechtliche Grundsatz dient sowohl dem Schutz der Zuwendungsgeberin als auch der Zuwendungsempfängerin. Weil die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Nürnberg ausgereizt ist, kann die Eigenleistung für einen kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs nicht mehr aufgebracht werden. Der Stadtkämmerer im Stadtratsplenum am 24.09.2025: „Wir haben also schon im konsumtiven Bereich ein Problem, weil unsere dauerhafte Leistungsfähigkeit nicht mehr gesichert ist. Das gilt leider nicht nur für das nächste Jahr, sondern vor allem auch für die folgenden.“ Die Nettoneuverschuldung beträgt für das Jahr 2026 circa 68 Mio. Euro; der Schuldenstand bis Ende 2026 voraussichtlich circa 1.980 Mio. Euro (Pressemitteilung „Nachrichten aus dem Rathaus“ Nr. 1289 / 20.11.2025). Der Stadtkämmerer: „Wir müssen mittlerweile über 100 Mio. Euro pro Jahr zum Tilgen früherer Schulden aufbringen. Mehr als 40 Mio. Euro an Zinsen fallen an.“ (24.09.2025)

Die Kosten für das Bauvorhaben kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs werden von der Stadt Nürnberg im Mittelfristigen Investitionsplan 2026 bis 2029 mit insgesamt 1.092 Mio. Euro veranschlagt; für den Bauabschnitt Mitte (mit 1 800 Metern Tunnel) 1.002 Mio. Euro (Basis: Kostenberechnung Stand 2019, über Baupreisindex hochgerechnet auf Stand 2023) und für den nun haushalterisch herausgelösten Bauabschnitt West 90 Mio. Euro (Basis: Kostenberechnung Stand 2024).

Der Freistaat ist aufgefordert, die Stadt Nürnberg nicht durch den falschen Anreiz einer in Aussicht gestellten Sonderfinanzierung für einen kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs in Nürnberg vollends in den Ruin zu treiben. Auch wenn die unzweideutige Verpflichtung der Zuschussgeberin aus den Verwaltungsvorschriften (VV) zur Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) in der Fassung vom 24. November 2023 – „Eine Anfinanzierung von Vorhaben, deren Gesamtfinanzierung nicht hinreichend gesichert ist, ist unzulässig.“ (VV zu Art. 44 BayHO) – in der jüngsten Fassung vom 24. November 2025 in die dehnbarere Formulierung „Zuwendungen dürfen nur zu Vorhaben gewährt werden, deren Gesamtfinanzierung gesichert ist.“ weiter abgeschwächt wurde (vgl. Drs. 18/13870), so hat die potenzielle Zuschussnehmerin lange vor dieser Regelung belegt, dass sie auch Satz 2 von Ziffer 1.4 der VV zu Art. 44 BayHO der seit Kurzem gültigen Fassung [„Bei Zuwendungen für Baumaßnahmen und Beschaffungen erstreckt sich dies auch auf die nachgelagerten Ausgaben, die durch die ordnungsgemäße Verwendung und Unterhaltung entstehen.“] nicht in der Lage ist, zu erfüllen:

Am 22.07.2021 hat der städtische Verkehrsausschuss beschlossen: „Die Verwaltung wird beauftragt, die nötigen Schritte zu unternehmen für eine angestrebte Umwidmung der Südwesttangente zur Bundesautobahn. [...]“. Begründung: „Spätestens seit 1996 gibt es immer wieder Bemühungen der Städte, die Strecke in die Verantwortung des Bundes zu übergeben. [...] Wesentlicher Vorteil für beide Städte ist die mindestens mittelfristige Abgabe der Unterhaltslasten der Strecke, die eben keine kommunale Straße ist, die vorrangig lokalen Bedürfnissen dienen würde.“ [Anmerkung: „Städte/beide Städte“ meint die Stadt Nürnberg und die Stadt Fürth] (Beschlussvorlage Vpl/038/2021).

Die Unterhaltskosten eines Autobahntunnels wie des geplanten betragen ein Vielfaches der Unterhaltskosten des Nürnberger Anteils an der Südwesttangente.

In diesem Monat, in dem jetzt der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen die jahrzehntealte geplante Verschwendung von Steuergeld in seinen Beratungen des Haushaltsgesetzes 2026/2027 beenden kann, werden Gespräche der beteiligten Behörden zur Umwidmung der Südwesttangente geführt.