



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: Subventionierung für kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW) streichen
(Kap. 13 24 Tit. 883 76)**

Der Landtag wolle beschließen:

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

In Kap. 13 24 wird der Tit. 331 76 (Zuweisungen des Bundes für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs) mit Einnahmen für das Jahr 2027 in Höhe von 25.000,0 Tsd. Euro gestrichen.

In Kap. 13 24 wird der Tit. 883 76 (Zuweisungen an die Stadt Nürnberg für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs) mit Mitteln für das Jahr 2027 in Höhe von 25.000,0 Tsd. Euro gestrichen.

Begründung:

Der Haushaltsvermerk zum neu eingefügten Kap. 13 24 Tit. 883 76 ist wortgleich mit dem Haushaltsvermerk zu Kap. 13 03 Tit. 883 05, der seit dem Haushaltsgesetz 2013/2014 durch alle Haushalte des Freistaates unverändert mit der vermeintlichen, nun recycelten, Begründung mitgeschleppt wird. Der neu eingefügte Art. 143h des Grundgesetzes (GG) bestimmt dagegen „ein Sondervermögen mit eigener Kreditermächtigung für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität“.

Eine weitere Erläuterung, warum „Zuweisungen an die Stadt Nürnberg für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs“ keine zusätzlichen Investitionen im Sinne des Art. 143h GG sein können, erübrigt sich. Außerdem wird Art. 2 Abs. 3 Satz 2 des Bayerischen Klimaschutzgesetzes (BayKlimaG) ins Gegenteil verkehrt. Und auch Art. 2 Abs. 2 BayKlimaG wird ignoriert, denn nach den Veröffentlichungen der Stadt Nürnberg zu dem geplanten Bauvorhaben würde die Tunnelbaustelle nicht vor dem Jahr 2040 beendet werden. Und allein der Beton für den Tunnelbau würde rund 80 000 Tonnen CO₂ freisetzen.

Im Jahr des geplanten Baubeginns für den Tunnel ist das globale CO₂-Emissionsbudget, das maximal noch ausgestoßen werden darf, um das im Pariser Klimaabkommen von 2015 vereinbarte 1,5-Grad-Ziel maximale globale Erderwärmung noch zu erreichen, bereits verbraucht.