



Änderungsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Verena Osgyan, Claudia Köhler, Ludwig Hartmann, Jürgen Mistol, Tim Pargent, 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 und einsparen
(Kap. 13 10 Tit. 883 08)**

Der Landtag wolle beschließen:

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

In Kap. 13 10 Tit. 883 08 wird die Verpflichtungsermächtigung im Tit. 883 08 (Zuweisungen an Landkreise und Gemeinden für den kommunalen Straßenbau nach dem BayGVFG) für das Jahr 2026 von 830.000,0 Tsd. Euro um 650.000,0 Tsd. Euro auf 180.000,0 Tsd. Euro gekürzt.

In der Erläuterung werden die Sätze „Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs soll mit 650 Mio. € gefördert werden.“ und „Die veranschlagte Verpflichtungsermächtigung 2026 dient in dieser Höhe der Bewilligung des Förderantrags der Stadt Nürnberg.“ gestrichen.

Begründung:

In Bayern gibt es 2 056 Gemeinden und 71 Landkreise. Für all diese zusammen steht im Kap. 13 10 der Tit. 883 08 „Zuweisungen an Landkreise und Gemeinden für den kommunalen Straßenbau nach dem BayGVFG“ mit einem seit Jahren konstant bleibenden Volumen von 160 Mio. Euro zur Verfügung.

Nun soll der Landtag für eine einzelne Gemeinde den vierfachen Jahresbetrag dieses Titels für ein einzelnes Straßenbauprojekt genehmigen. Das wäre eine unverantwortliche Benachteiligung von 2 055 bayerischen Gemeinden und 71 bayerischen Landkreisen und ihrer Entwicklungschancen.

Hinzu kommt die unglaubliche Steigerung des Ansatzes für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs um das 2,7-fache gegenüber dem Ansatz aus dem Haushaltsgesetz 2024/2025, während die gleiche Staatsregierung an vielen anderen Haushaltstiteln einspart oder diese unverändert fortschreibt. Beispiel: Faktisch schrumpft der seit Jahren konstant bleibende Etat „Zuweisungen an Landkreise und Gemeinden für den kommunalen Straßenbau nach dem BayGVFG“ wegen der Baupreisentwicklung.

Der milliardenschwere Durchbau der Bundesautobahn 73 durch das Kerngebiet von Nürnberg mit all den negativen Folgen – zum Beispiel der Trennwirkung innerhalb des Stadtgebiets –, wie dies für die Städte Erlangen und Forchheim zu sehen ist, ist überflüssig. Das Verkehrsplanungsamt Nürnberg hat in den Jahren 2021/2022 eine Pla-

nungsvariante ausgearbeitet, die den in Rede stehenden Streckenabschnitt als leistungsfähige Hauptverkehrsstraße, jedoch nicht als kreuzungsfreie Schnellstraße sanieren würde. Weil: „Anlass für diese grob skizzierte Variante waren die bereits damals stark gestiegenen Kosten und die mit der langen Bauzeit verbundenen Kostenrisiken und damit auch Finanzierungsrisiken für die Stadt.“ (Berichtsvorlage Vpl/039/2025) Am 26.06.2025 hat das Verkehrsplanungsamt Nürnberg dem Verkehrsausschuss des Stadtrats von Nürnberg eine qualifizierte Machbarkeitsstudie aus vorgenannter Planungsvariante vorgelegt. Die Kostenschätzung für diese Planungsvariante beträgt 141,5 Mio. Euro – das sind gerade einmal 13 Prozent bzw. rund ein Achtel der von der im Mittelfristigen Investitionsplan 2026-2029 der Stadt Nürnberg veranschlagten 1.092 Mio. Euro für den Bauabschnitt Mitte (mit 1 800 Metern Tunnel). Weitere Vorteile sind eine nur halb so lange Bauzeit und Gewinnung großer Frei- und Grünflächen sowie Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. (Berichtsvorlage Vpl/039/2025)

So wie die Expertinnen und Experten des öffentlichen Diensts im Verkehrsplanungsamt finanzielle Verantwortung zeigen muss nun auch endlich der Landtag einen Schlussstrich unter diese aberwitzige Finanzplanung ziehen.

Große Gewinner wären auch die 2 055 bayerischen Gemeinden und 71 bayerischen Landkreise.