

# Berichtsantrag zum geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs

Nürnberg, 15. Januar 2026

**Berichtsantrag zur tatsächlichen/baulichen Umsetzung des geplanten „kreuzungsfreien“ Ausbaus des Frankenschnellwegs (N4), sowie zur potentiellen Nutzbarkeit – insbesondere unter Berücksichtigung des Aspekts der Luftqualität**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die politbande beantragt hiermit eine detaillierte Berichterstattung zum aktuellen Stand des Ausbaus des Frankenschnellwegs (N4, hier „FSW“) gemäß Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 10.07.2020 („PFB 2020“) mit Blick auf: Rechtssicherheit, Finanzierung, Wirtschaftlichkeit, Vereinbarkeit mit Umwelt-, Klima- und Mobilitätszielen der Stadt Nürnberg, sowie künftige Nutzbarkeit.

Aufgrund einer nachträglichen Änderung der Rechtslage, die im Verlauf der verwaltungsgerichtlichen Verfahren noch nicht berücksichtigt werden konnte bzw. wurde, ergeben sich Bedenken bzgl. der rechtskonformen Umsetzbarkeit des geplanten Vorhabens. Der Bericht soll ganz wesentliche Bedenken bezüglich etwaiger Verstöße gegen unbedingt einzuhaltende Vorgaben über die Luftqualität adressieren. Insbesondere soll er eine Einschätzung darüber enthalten, inwiefern der geplante „kreuzungsfreie“ Ausbau des Frankenschnellwegs vereinbar mit unionsrechtlichen und bundesrechtlichen Vorgaben, sowie den Selbstverpflichtungen der Stadt Nürnberg zum Thema Luftreinhaltung ist.

Im Lichte der ab 2030 gültigen Stickoxid- und Feinstaubgrenzwerte (NO<sub>2</sub>: 20 µg/m<sup>3</sup>; PM<sub>2,5</sub>: 10 µg/m<sup>3</sup>; PM<sub>10</sub>: 20 µg/m<sup>3</sup> - jeweils Jahresmittel) sowie offizieller Stellungnahmen des Referats für Umwelt und Gesundheit (Pressemitteilung Nr. 1163 / 23.10.2025) scheint es fragwürdig, ob bei Verwirklichung des PFB 2020 diese Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung - in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise - eingehalten werden können.

Konkret soll geklärt werden, ob, bzw. in welchem Umfang, Handlungsbedarf besteht, um die Einhaltung von Luftschadstoffgrenzwerten (NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>2.5</sub> und PM<sub>10</sub>)), während Bau und späterer Nutzung des (potentiell) ausgebauten FSW im Sinne der Planungsziele (Erhöhung der Verkehrskapazität und Bündelung des Verkehrs), zu ermöglichen.

**Begründung:** Laut offizieller Prognosen im PFB 2020 wird der so genannte "kreuzungsfreie" Ausbau des Frankenschnellwegs sowohl während der Bauphase, als auch im späteren Betrieb zu einer Verschlechterung der Luftqualität führen. Dauerhafte, massive Überschreitungen der ab 01.01.2030 verbindlichen Grenzwerte sind angesichts der konkreten Daten aus PFB 2020 zu erwarten (siehe S.40f., S.57f.; Details unter 3.3.4.7, insbesondere 3.3.4.7.2 „Ergebnisse der Luftschadstoffberechnungen“). Aus den Angaben im PFB 2020 geht hervor, dass dies Abschnitt Mitte, Abschnitt West und angrenzende Abschnitte der A73 betrifft. Entsprechend scheint eine Unvereinbarkeit zwischen den ab 01.01.2030 gültigen EU-Grenzwerten (siehe RICHTLINIE (EU) 2024/2881 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa) und dem geplanten Ausbau des FSW gegeben zu sein, so dass bei tatsächlicher Umsetzung des PFB 2020 zumindest umfangreiche Zusatzmaßnahmen (Luftreinhalteplan) erforderlich zu sein scheinen. Zudem könnten sich rechtliche und finanzielle Risiken für die Stadt Nürnberg ergeben.

#### **Folgende Punkte erscheinen klärungsbedürftig:**

1. Was ist der aktuelle Stand der Luftreinhalteplanung - insbesondere in Bezug auf den geplanten Ausbau des FSW? Welche konkreten Maßnahmen sind realistisch zu erwarten (z.B. Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen)?

2. Wie bewerten die zuständigen Stellen in der Stadtverwaltung die praktische Erreichbarkeit der ausschlaggebenden Planungsziele (Erhöhung der Verkehrskapazität und Bündelung des Verkehrs) des FSW-Ausbaus gemäß PFB 2020 unter Berücksichtigung geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen, insbesondere der EU-Richtlinie zu Luftschadstoffen, und der sich daraus ergebenden praktischen Konsequenzen?

3. Wie bewerten die zuständigen Stellen in der Stadtverwaltung die Rechtssicherheit des PFB 2020 mit Blick auf die ab 2030 gültigen NO<sub>2</sub>-Grenzwerte und die entsprechenden Prognosen im PFB 2020? Könnte es in diesem Zusammenhang zu Verstößen gegen sonstige Rechtsnormen und/ oder Selbstverpflichtungen der Stadt kommen?

4. Wurde oder wird in Erwägung gezogen – entsprechend der Selbstverpflichtung aus dem Mobilitätsbeschluss – die Wirksamkeit verbesserter Verkehrsmanagementmaßnahmen im Bereich des FSW im Rahmen von Verkehrsversuchen zu erproben? Falls nein, bitte begründen.

5. Verstößt die unterlassene Prüfung von Alternativen zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs gegen Art. 20a GG i. V. M. Art. 1, 2 GG insbesondere dem hier zu beachtenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beim Eingriff in die Freiheitsgrundrechte der von diesem Ausbau betroffenen Bevölkerung unter Berücksichtigung der Erwägungen, die das BVerG in seiner Entscheidung v. 24. März 2021, - 1 BvR 2656/18 -, - 1 BvR 78/20, - 1 BvR 96/20, - 1 BvR 288/20 - angestellt hat?

6. Verstößt der Ausbau des FSW lt. PFB 2020 mit hinreichender Wahrscheinlichkeit gegen Vorschriften des Bundesklimaschutzgesetzes? Falls ja, gegen welche? Falls nein, warum nicht?

7. Falls eine Rechtsverletzung möglich erscheint, welche Schadensersatzansprüche könnten hieraus gegen die Stadt Nürnberg resultieren? Die prognostizierte Überschreitung der ab 2030 gültigen Luftschadstoffgrenzwerte scheint auch das Stadtgebiet Fürth ("angrenzender Streckenabschnitt der A73") zu betreffen. Falls das zutrifft, könnten sich hieraus rechtliche und/ oder finanzielle Risiken für die Stadt Nürnberg ergeben?

8. Welche Konsequenzen ergeben sich aus den verschärften Grenzwerten für die Bewertung von konzeptuell vom geplanten FSW-Ausbau abweichende Alternativen (z.B. Stadtkanal, Frankenboulevard)?

9. Welche zusätzlichen Schutz- und Anpassungsmaßnahmen während Bau und Betrieb des FSW könnten hinsichtlich Luftreinhaltung erforderlich sein, und welche Folgen hätten diese für Kosten, Bauzeit, Flächeninanspruchnahme und tatsächliche Nutzbarkeit?

10. Besteht aufgrund der o.g. Umstände, insbesondere in Bezug auf die Luftqualität, die Notwendigkeit oder Möglichkeit, ein Planänderungs- und/ oder Planergänzungsverfahren einzuleiten oder dies zumindest zu prüfen? Ist eine Aktualisierung der Datengrundlage des PFB 2020 (z.B. Prognosen zu Immissionen und Verkehr) erforderlich?

11. Welche Auswirkungen hätte eine erneute Prüfung oder die Aufnahme eines Planänderungs- und Ergänzungsverfahrens auf die Umsetzung des PFB 2020, insbesondere in Bezug auf vorbereitende vergaberechtliche Schritte und Rechtssicherheit insgesamt?

12. Wurde bzgl. der vorstehend genannten Punkte Rücksprache zwischen Oberbürgermeister, Stadtrat und Stadtverwaltung und/ oder der Regierung von Mittelfranken (als genehmigende Behörde der Planfeststellung) gehalten? Ggf. mit welchem Ergebnis?

13. Was ist der tagesaktuelle Stand bzgl. Fördermittelbeantragung bzw. verbindlicher (schriftlicher) Fördermittelzusagen durch Freistaat Bayern und/ oder Bund (falls zutreffend bitte auch Fördermittel aus anderen Quellen berücksichtigen)?

14. Welche Risiken für städtischen Haushalt, Rechtssicherheit und Bauablauf ergeben sich ggf. aus verlängerten Bauzeiten, notwendigen Zusatzmaßnahmen und unklarer Finanzierung und wie gedenken die Verantwortlichen damit umzugehen?

Wir bitten um Bearbeitung des Antrags. Soweit Daten oder Bewertungen nicht vorliegen, wird um Benennung von Kenntnisstand, offenen Fragen und weiterem Prüfbedarf gebeten. Wir danken Ihnen für die zügige Beantwortung der Fragen.

Mit freundlichen Grüßen

Ernesto Buholzer Sepulveda  
politbande