Bürgerentscheid zum Ausbau des Frankenschnellwegs
hier: gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen der CSU und SPD vom 20.05.2026
gemeinsamer Antrag der Piraten&Humanisten, politbande, Tierschutzpartei und Linke Liste vom 01.06.2026
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen - Volt vom 27.05.2026

Gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen der CSU und SPD vom 20.05.2026 sowie gemeinsamer Antrag der Piraten&Humanisten, politbande, Tierschutzpartei und Linke Liste vom 01.06.2026

In ihrem gemeinsamen Antrag bitten die Stadtratsfraktionen der CSU und SPD die Verwaltung um eine verstärkte Information der Bürgerschaft über den geplanten kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs im Vorfeld des Bürgerentscheids am 28. Juni 2026, insbesondere über Ziele, Planungen (Dauer, Umleitungen), Förderkulisse, Folgen einer Ablehnung des Ausbaus und damit verbundener Sanierungskosten (Antrag CSU / SPD)

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs in seiner planfestgestellten Form zielt darauf ab, den Verkehr zu bündeln, Durchgangsverkehr durch den Tunnel zu leiten und die anliegenden Wohngebiete zu entlasten. Der Ausbau betrifft die gesamte Mobilität im Stadtraum: Mit dem Projekt sollen auch Geh- und Radwege verbessert werden, neue Wege kommen dazu. Daneben sorgt der Ausbau für ein Stück Stadtreparatur: Sandreuth und Gibitzenhof sowie St. Leonhard und Gostenhof werden jeweils besser miteinander verbunden. Außerdem schafft der Tunnel im Abschnitt Mitte oberirdisch Raum für eine neue Gestaltung mit dem geplanten Stadtteilpark und somit für mehr Grün in der Stadt.

Die Arbeiten finden nicht gleichzeitig auf der ganzen Länge des Frankenschnellwegs statt, sondern werden abschnittsweise durchgeführt. Die Bauzeit für den Abschnitt Mitte mit dem 1,8 km langen Tunnel beträgt rund zehn Jahre, bevor der Frankenschnellweg in Betrieb geht. Der Abschnitt West soll im Februar 2027 beginnen und bis Mitte 2030 fertiggestellt werden. Hier erfolgen der Bau einer dritten Fahrspur in Richtung Hafen einschließlich kompletter Erneuerung der beiden Fahrbahnen sowie der Straßenentwässerung, ein Neubau von Lärmschutzwänden auf beiden Seiten des Frankenschnellwegs sowie ein Ersatzneubau der Brücke Sigmundstraße.

Die Bauarbeiten werden unter laufendem Verkehr durchgeführt, der Verkehr wird in wechselnden Verkehrsführungen durch das jeweilige Baufeld geleitet. Damit werden weitgehend alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten und Sperrungen vermieden. Das gilt sowohl für den Abschnitt West wie auch für den Abschnitt Mitte.

Die Verkehrsführung während der Bauzeit im Abschnitt West ist in Fahrtrichtung Hafen wie folgt geplant:

- Der Verkehr wird in wechselnden Führungen mit zwei Fahrspuren je Richtung durch das Baufeld geführt (4+0 Verkehrsführung). Hierfür ist der Bau von zwei temporären Mittelstreifenüberfahrten im Bereich der Jansenbrücke und westlich der Sigmundbrücke erforderlich.
- Zwischen Sigmundbrücke und Eisenbahnüberführung Ringbahnzufahrt kann aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse größtenteils nur eine Fahrspur in Fahrtrichtung Hafen aufrecht erhalten bleiben. Nach Fertigstellung der Sigmundbrücke Nord können dem Verkehr wieder zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Verfügung gestellt werden.

- Für die Arbeiten im Bereich der Einfahrt von der B 8 auf den Frankenschnellweg (Einfahrt Doos) sowie der Ausfahrtsrampe Jansenbrücke wird eine temporäre Vollsperrung dieser Ein- und Ausfahrten erforderlich.

In Fahrtrichtung Fürth gilt:

- Der Verkehr wird mit einer 4+0 Verkehrsführung auf die neu gebaute Richtungsfahrbahn Hafen umgelegt.
- Es stehen zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Verfügung.
- Für die Arbeiten im Bereich der Einfahrt von der Jansenbrücke auf den Frankenschnellweg wird eine temporäre Vollsperrung der Einfahrtrampe Jansenbrücke notwendig.

Die Kosten- und Förderkulisse sieht wie folgt aus: Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs im Abschnitt West und im Abschnitt Mitte ist mit rund 1,1 Milliarden Euro veranschlagt. Der Ausbau wird vom Freistaat Bayern mit 80% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Die Förderung erfolgt aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) und beträgt nach derzeitigem Kostenstand 650 Mio. Euro. Das Projekt wird zusätzlich über Sonderfinanzierungen des Freistaats Bayern mit rund 150 Mio. Euro unterstützt. Hierin sind auch Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes enthalten, welche den Ländern für Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung gestellt worden sind.

Ein Votum für „Ja“ würde bedeuten: Die derzeitigen Planungen und Maßnahmen müssten gestoppt werden. Es käme zu einer Phase des Stillstands, da neue Planungen erfolgen müssten. Auch eine ohne den Ausbau notwendige Sanierung des Bauwerks müsste erst im Detail geplant und genehmigt werden, bevor SÖR hier in eine Umsetzung gehen könnte.

Gemeinsamer Antrag der Piraten&Humanisten, politbande, Tierschutzpartei und Linke Liste vom 01.06.2026:

1. Kommunikation der Vorteile des geplanten Ausbaus durch die Stadt (Antrag CSU / SPD) bzw. Aufforderung, den Antrag der CSU- und SPD-Stadtratsfraktionen dahingehend zu ändern, dass Informationen der Stadt zum Bürgerentscheid neutral und ausgewogen zu erfolgen haben (Antrag politbande) und

2. Einhaltung des „Neutralitätsgebots" nach Art. 18a Abs.15 BayGO durch die Verwaltung (Antrag politbande) und

3. Nennung von Argumenten für und gegen den geplanten Ausbau des Frankenschnellwegs in den Informationen der Stadt Nürnberg (Antrag politbande)

Grundsätzlich gilt: Die bisherigen Darstellungen zum Frankenschnellweg durch die Stadt beruhen auf den aktuellen Planfeststellungsunterlagen und den Beschlüssen des Stadtrats der Stadt Nürnberg.

Es ist der Stadt nicht strikt untersagt, einseitige Aussagen zu treffen. Hier wird missverstanden, dass das Paritätsgebot in Art. 18a Abs. 15 BayGO ungleich eines „Neutralitätsgebots" ist. Es existiert kein Neutralitätsgebot, welches das Bürgerbegehren schützt (Müller in: Widtmann/Grasser/Glaser, BayGO, 35. EL Mai 2025, BayGO Art. 18a Rn. 51). Dies ist verfassungsgerichtlich bestätigt (BayVerfGH, Entscheidung vom 19-01-1994 - Vf. 89, 92 - III – 92, NVwZ-RR 1994, 529). An die Stelle des Neutralitätsgebots tritt das Sachlichkeitsgebot, welches ausdrücklich nicht untersagt, Vorhaben inhaltlich zu bewerten (BayVerfGH a.a.O.). Dies ist ständige Rechtsprechung (VG München, Beschl. v. 22.1.2024 – 7 E 24.6, BeckRS 2024, 686, Rn. 31). Zu trennen hiervon ist das neben dem Sachlichkeitsgebot zusätzlich geltende Paritätsgebot des Art. 18a Abs. 15 BayGO.

SÖR hat deshalb, auf den eigenen Websites zum Projekt Frankenschnellweg auch die Position des Bürgerbegehrens „Lieber zurück auf Los" veröffentlicht. Dazu steht SÖR in Kontakt mit der Initiative. Daneben erfolgt aktuell weiterhin ein Austausch mit der Initiative zu Informationsmaterialien und weiteren Fragestellungen sowie eine Abstimmung gemeinsamer Informationsstände in der Innenstadt am 13. und 27.06.2026.

4. Sicherstellung, dass die Folgen des geplanten Ausbaus (insbesondere Kosten, Klima, Verkehr, Bauzeit, alternative Konzepte) auch durch die Stadt Nürnberg kommuniziert werden (Antrag politbande)

SÖR als der für das Projekt zuständige Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg pflegt bereits seit Jahren eine umfangreiche Website zum Projekt „Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs" mit mehreren Unterseiten. Hier werden auch Kosten und Förderkulisse dargestellt und immer wieder, der Projektentwicklung entsprechend, aktualisiert. Auch die zu erwartenden Kosten für eine Sanierung, die ohne den kreuzungsfreien Ausbau notwendig wäre, werden genannt. Die durch den Ausbau erwarteten Effekte auf Klima und Verkehr waren bereits Bestandteil der (ergänzenden) Planfeststellungsunterlagen mit der dazugehörigen Umweltverträglichkeitsstudie, die hier ebenfalls für jeden einsehbar sind. Auch zur Bauzeit und zu den Auswirkungen der Bauarbeiten finden sich auf der Website Informationen; diese werden weiter ergänzt und noch detaillierter dargestellt.

Grundsätzlich sind auf der SÖR-Website zum Projekt alle offiziellen Pläne, Gutachten, Beschreibungen etc. im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen zu finden. Auch die Alternativen und Varianten, die zu Beginn der Projektentwicklung untersucht wurden und die zur jetzigen genehmigten Planung

geführt haben, können hier nachvollzogen werden. Da diese Variante vom Stadtrat der Stadt Nürnberg beschlossen und von der Regierung von Mittelfranken planfestgestellt wurde, lag die Arbeit von SÖR darin, den Ausbau in dieser Form voranzutreiben und umzusetzen. Deshalb sind auch Sanierungsoptionen nicht detailliert ausgearbeitet.

Als alternatives Konzept wird von den Gegnerinnen und Gegnern des Projekts vor allem eine Betrachtung des so genannten „Plan B" gefordert. Bei dieser genannten Variante ist die Planungstiefe gering, lediglich die grundsätzliche Machbarkeit wurde nachgewiesen. SÖR als für den Ausbau des Frankenschnellwegs zuständiger Eigenbetrieb hat und hatte keinen durch Stadtrat oder Werkausschuss legitimierten Auftrag, den „Plan B" zu begutachten oder zu bearbeiten. Weitere Alternativen, mit denen die genehmigten Planungen verglichen werden könnten, liegen der Verwaltung nicht vor. Bei den Ideen, die von den Gegnerinnen und Gegnern des Projekts kommuniziert werden, handelt es sich lediglich um Ansätze ohne konkrete Ausarbeitung. Deshalb kann die Verwaltung auf diese Vorschläge nicht näher eingehen. SÖR ist jedoch bereit, sich zu weiteren Maßnahmen zur Kommunikation mit der Initiative „Lieber zurück auf Los" auszutauschen, wie unter Punkt 2 / 3 beschrieben.

5. Bericht des Oberbürgermeisters über die Einhaltung des „Neutralitätsgebots"

Selbstverständlich beachtetet die Stadt den Art. 18 Abs. 15 BayGO. Dies ist in den vorgehenden Antworten bereits dargestellt.

Antrag der Stadtratsfraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN - Volt vom 27.05.2026

In ihrem Antrag fordert die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN - Volt die Verwaltung auf, die Bürgerschaft im Vorfeld des Bürgerentscheids zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs am 28. Juni 2026 zu informieren; der Fokus soll dabei auf der Vorstellung geprüfter Alternativvarianten sowie einem Vergleich der städtischen Planung mit Alternativen liegen. Die Verwaltung nimmt zu den einzelnen Antragspunkten wie folgt Stellung:

1. Information der Bürgerschaft zum Bürgerentscheid auch über die geprüften Alternativvarianten, insbesondere über die am 26.06.2025 im Verkehrsausschuss vorgestellte Alternativlösung „Plan B" und

3. Darstellung der wesentlichen Unterschiede zwischen dem geplanten Ausbau und den Alternativlösungen und

4. Information der Bürgerschaft nicht nur über die Folgen eines Stopps, sondern auch über realistische, geprüfte und kostengünstigere Alternativen zum sogenannten kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs

Es gibt nur eine planfestgestellte Variante für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs.

Es wird auf den Bericht von TOP 3 des Verkehrsausschusses vom 26.06.2025 verwiesen. Hier wurde eine Planungsalternative zum Kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges vorgestellt (siehe Anlagen). Die Planungstiefe entspricht der einer Machbarkeitsstudie, für die ein Planfeststellungs- oder Änderungsverfahren separat durchlaufen werden müsste. Für diese Variante gibt es keinen Beschluss des Stadtrats und ebenso keinen Auftrag des Stadtrats an die Verwaltung, sie – im Falle einer Bürgerentscheidung gegen den planfestgestellten Ausbau – weiter zu planen. Sie dient daher nicht als kurzfristige Alternative und ist nicht Bestandteil des Bürgerentscheids.

Weitere Alternativen, mit denen die genehmigten Planungen verglichen werden könnten, liegen der Verwaltung nicht vor. Bei den Ideen, die von den Gegnerinnen und Gegnern des Projekts kommuniziert werden, handelt es sich lediglich um Ansätze ohne konkrete Ausarbeitung. Deshalb kann die Stadt keine Vergleiche anstellen oder Unterschiede aufzeigen.

Die Alternativen und Varianten, die zu Beginn der Projektentwicklung untersucht wurden und die zur jetzigen genehmigten Planung geführt haben, können nachvollzogen werden unter https://www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/fsw_historie.html

Gleichwohl steht die Verwaltung zur Information der Bürgerschaft im Vorfeld des Bürgerentscheids über die unterschiedlichen Sichtweisen des Projekts im Austausch mit den Initiatoren des Bürgerbegehrens. Aktuell führt von der SÖR-Website zum Projekt eine Verlinkung sowohl zum Wahlamt mit den organisatorischen Informationen zum Bürgerentscheid als auch zur Website der Initiative „Lieber zurück auf Los". Daneben finden Gespräche zwischen SÖR und Initiative zum gegenseitigen Informationsaustausch und zur Aufnahme von Inhalten auf die jeweiligen Websites statt. Auch sind gemeinsame Informationsstände von Initiative und SÖR in der Nürnberger Innenstadt geplant (13. und 27.06.2026); hier werden beide Seiten ihre Argumente präsentieren können.

2. Information über Chancen einer kurzfristigen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Schadstoff- und Lärmminderung (Antrag „Lärmschutz am Frankenschnellweg" vom 27.02.2026)

Dieses Thema wurde bereits im SÖR-Werkausschuss am 10.06.2026 behandelt, eine ausführliche Stellungnahme von SÖR liegt dazu vor. Fazit: Die zulässige Geschwindigkeit auf dem Frankenschnellweg zwischen der Stadtgrenze (Doos) im Norden und der Otto-Brenner-Brücke im Süden ist auf einem Großteil der Strecke bereits heute auf 50 und 60 km/h beschränkt. Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist nur möglich, wenn keine baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm möglich sind und mit der Geschwindigkeitsreduzierung eine Pegelminderung um 3 dB(A) erzielt werden kann. Beide Voraussetzungen treffen auf den Frankenschnellweg im Stadtgebiet nicht zu.