

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs
Dr. Andreas Scheuer
vom 23. Dezember 2010**

Grundlage für die Standortwahl ist das aus der Netzbetrachtung abgeleitete Ausbaukonzept für alle Strecken der Autobahndirektion Nordbayern. Dieses sieht zwischen der Tank- und Rastanlage Oberpfälzer Alb und dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost zwei unbewirtschaftete Rastanlagen vor. Dazu zählt neben dem Neubau der geplanten Anlage Moosbach auch der Ausbau der unbewirtschafteten Anlage Zankschlag. Durch den Bau dieser beiden Anlagen wird die bestehende Versorgungslücke von 58 Kilometern zwischen den beiden bewirtschafteten Anlagen Kammersteiner Land und Oberpfälzer Alb geschlossen. Der Ausbau der bewirtschafteten Anlage Kammersteiner Land ist ebenfalls ein wichtiger Baustein des Ausbaukonzeptes zur Behebung des bestehenden Lkw-Parkstanddefizites.

Es wurden die Eignung des Standortes bei Moosbach geprüft und mögliche Alternativstandorte auch außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ untersucht. Dabei hat sich jedoch trotz der Lage im Vogelschutzgebiet kein besser geeigneter Standort ergeben.

110. Abgeordneter **Uwe Kekeritz** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Wie viele kleinere Parkplätze wurden entlang der Autobahn 6 zwischen dem Kreuz Nürnberg-Ost und dem Kreuz Altdorf in den letzten Jahren geschlossen, und wie viele Lkw-Stellplätze gingen dadurch verloren?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs
Dr. Andreas Scheuer
vom 23. Dezember 2010**

Im Abschnitt der Autobahn 6 zwischen dem Kreuz Nürnberg-Ost und dem Kreuz Altdorf hat zu keiner Zeit ein Parkplatz bestanden. Somit wurde auch kein Parkplatz geschlossen und es sind auch keine Stellplätze entfallen.

111. Abgeordneter **Ulrich Kelber** (SPD) Welche Entlastungen plant die Bundesregierung für die beiden rheinischen Bahnstrecken zwischen Köln und Mainz, nachdem diese schon heute laut Feststellung der Bundesregierung in der Schienenbedarfsplanüberprüfung völlig überlastet sind, es der möglichen Entlastungsstrecke Hagen-Gießen aber nicht bedarf, um des weiter steigenden Güterverkehrs auf dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung Herr zu werden, und wann ist mit ersten Maßnahmen zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 23. Dezember 2010

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat unmittelbar nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung mit ersten Arbeiten für einen neuen Bundesverkehrswegeplan begonnen. In diesem Zusammenhang werden auch verkehrliche Konzepte für das Mittelrheintal zu untersuchen sein.

112. Abgeordneter
Ulrich Kelber
(SPD)
- Plant die Bundesregierung an den beiden rheinischen Bahnstrecken ein Sonderprogramm für Bahnunterführungen/-querungen, um die betroffenen Kommunen verkehrstechnisch (Schranken sind immer länger geschlossen) zu entlasten, und wird sie die Kommunen dabei auch finanziell entlasten, indem sie nicht auf einer anteiligen Finanzierung besteht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 23. Dezember 2010

Ein Sonderprogramm für Bahnunterführungen/-querungen ist nicht geplant. Dies gilt auch für die rheinischen Bahnstrecken.

113. Abgeordneter
Ulrich Kelber
(SPD)
- Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Bevölkerung an diesen beiden Strecken vor dem weiter zunehmenden Lärm zu schützen, und wann ist mit diesen Maßnahmen zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 23. Dezember 2010

Im Rahmen des Konjunkturpakets II werden innovative Lärmschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Schienenstegbedämpfer, Schienenschmiereinrichtungen und niedrige Lärmschutzwände erprobt und gefördert, die auch zwischen Köln und Mainz und insbesondere entlang den Ortsdurchfahrten des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal zum Einsatz kommen. Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ fördert der Bund ferner die Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen. Fördervoraussetzung ist u. a., dass die umgerüsteten Güterwagen vorrangig im Rheintal verkehren.

114. Abgeordneter
Stephan Kühn
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Welche Maßnahmen zum passiven Schallschutz lassen sich aus der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Eisenbahnstrecke Halle (Saale)–Leipzig (Strecke 6403) im Bereich Schkeuditz ableiten, und wann sollen diese umgesetzt werden?