

für das betroffene Fahrzeug die Rechtsfolge gemäß § 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfolgen.

56. Abgeordneter
Matthias Gastel
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- In welchem Zustand befinden sich die Radwege entlang von Bundesstraßen in Bayern und Hessen (bitte je Bundesland nach Zustandskategorien und Radweglängen aufschlüsseln), und welcher Anteil der Radwege an Bundesstraßen in Bayern und in Hessen weist eine Breite von weniger als 2,5 Metern auf (Mindestbreite entsprechend der Empfehlung für Radverkehrsanlagen)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Norbert Barthle vom 29. Dezember 2016

Es wird auf die Antwort vom 8. Dezember 2016 auf Ihre Schriftliche Frage 70 auf Bundestagsdrucksache 18/10596 verwiesen.

57. Abgeordneter
Dr. André Hahn
(DIE LINKE.)
- Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr im Oberen Elbtal (von Schöna bis Meißen) in den Jahren 2015 und 2016 entwickelt, und inwieweit sieht die Bundesregierung Notwendigkeiten und Möglichkeiten, die Lärmemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner des Oberen Elbtals kurzfristig (weiter) zu senken?
58. Abgeordneter
Dr. André Hahn
(DIE LINKE.)
- Was hat die Bundesregierung in den Jahren 2015 und 2016 zur Senkung der Lärmbelastungen infolge des Schienenverkehrs im Oberen Elbtal getan, und was wird sie diesbezüglich in den Jahren 2017 und 2018 tun?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 5. Januar 2017

Die Fragen 57 und 58 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Lärmemissionen sind abhängig von der Anzahl und der Art der Züge, die auf der Strecke verkehren. Dabei verursachen Güterzüge, die mit Grauguss-Bremssohlen versehen sind, höhere Lärmemissionen als Personenzüge. Nach Auskunft der DB Netz AG stellen sich die Zugzahlen auf der Strecke 6240 für das Jahr 2015 im Vergleich zu dem Jahr 2014 wie folgt dar: Durch die Wiederaufnahme des Halbstundentakts bei der S-Bahn nach Beendigung von Bauarbeiten erhöhten sich die Zugzahlen im Schienenpersonenverkehr im Abschnitt Schöna–Pirna von 60 Zügen im Jahr 2014 auf 94 Züge im Jahr 2015. Für den Güterverkehr ist im Streckenabschnitt Schöna–Pirna eine Zunahme von 110 Güterzügen im Jahr 2014 auf 127 Güterzüge im Jahr 2015 zu ver-

zeichnen. Der nächtliche Güterverkehr erhöhte sich dabei von 43 Güterzügen im Jahr 2014 auf 48 Güterzüge im Jahr 2015. Für den Abschnitt Dresden–Coswig konnte die DB Netz AG in der kurzen Frist keine Daten mitteilen. Die Zugzahlen für das Jahr 2016 liegen erst zu Beginn des Jahres 2017 vor.

Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden im Oberen Elbtal seit dem Jahr 2004 in rund 1 800 Wohneinheiten mehr als 5 600 Lärmschutzfenster eingebaut und über 50 Dach- und Fassadensanierungen durchgeführt. Des Weiteren wurden die Gleisstrecken in Wehlen, Rathen und Königstein im Jahr 2011 aus den Mitteln des Konjunkturpakets II mit innovativen Schienenstegdämpfern ausgestattet. Im Rahmen des Sonderprogramms Lärmschutz Schiene des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden im Jahr 2013 zwischen Pirna und Bad Schandau rund 50 Isolierstöße am Gleis entfernt, die aufgrund einer neu in Betrieb genommenen elektronischen Stellwerkstechnik nicht mehr erforderlich waren. Damit konnten die von den Anwohnern als störend empfundenen Klopfgeräusche reduziert werden. Darüber hinaus wurden die Bremsbeläge der Doppelstockwagen der S-Bahnlinie S 1 Meißen–Dresden–Schöna erneuert. Damit wurde eine erhebliche Lärminderung erreicht.

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Im Mittelpunkt steht dabei die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestands Güterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Bis zum Jahr 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008.

Ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen. Die Bundesregierung hat im Dezember 2016 im Kabinett den vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen beschlossen.

59. Abgeordneter **Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
- Aus welchem Grund ist im Gegensatz zu den anderen Fahrzeugen ein Stickoxid-Messwert des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) beim Audi A3 im Rahmen des Abgasskandals weniger dokumentiert worden, und welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich einer unabhängigen Abgaskontrolle auf europäischer Ebene (bitte die stattgefundenen Gesprächsinhalte in den vergangenen drei Monaten mit der EU-Kommission und den anderen EU-Mitgliedstaaten angeben)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Norbert Barthle vom 3. Januar 2017

Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, dass die europäischen Vorschriften einen qualitativen und quantitativen Rahmen für Nachuntersuchungen vorgeben, damit diese in Europa einheitlich durchgeführt werden. Die Europäische Kommission sollte dabei auf europäischer Ebene