

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Otto Fricke, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Christoph Meyer, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Einführung grüner Radfahrstreifen im Straßenverkehr**

Im Jahr 2018 hat das Land Berlin im Rahmen einer ersten Testphase damit begonnen, ausgewählte Radfahrstreifen grün einzufärben, statt das bislang deutschlandweit übliche Rot zu verwenden. Die so eingefärbten, vergleichsweise breiten Radfahrstreifen sollen Radfahrer als geschützte Fahrradwege, sogenannte Protected Bike Lanes, besser vor Verkehrsunfällen schützen. Neben einer baulichen Abpollerung soll dazu insbesondere die neue Farbgebung beitragen ([www.berliner-zeitung.de/berlin/-protected-bike-lane--der-gruene-radweg-an-der-holzmarktstrasse-31366492](http://www.berliner-zeitung.de/berlin/-protected-bike-lane--der-gruene-radweg-an-der-holzmarktstrasse-31366492)). Bis November 2018 wurden in Berlin die drei ersten grünen Radfahrstreifen in Betrieb genommen. Mittelfristig sind im Land insgesamt 20 Straßenabschnitte geplant, auf denen die neuen, grünen Radfahrstreifen eingeführt werden sollen ([www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.756319.php](http://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.756319.php)). Verwendet wird die neue, grüne Farbe in Berlin dabei bislang allerdings lediglich auf Streckenabschnitten am Fahrbahnrand, während in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen weiterhin die bekannte rote Farbe genutzt wird ([www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/infrastruktur/de/gruene-radwege/](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/de/gruene-radwege/)). Zumindest im Land Berlin ging die Einführung von Grün als ergänzende Farbe für geschützte Radfahrstreifen mit einer strittigen Debatte einher. Während der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) der Einführung der neuen Farbe positiv gegenübersteht, hält der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V. (ADAC) die Einführung von Grün als neuer Farbe zumindest solange für ein Sicherheitsrisiko, wie diese nicht bundesweit einheitlich eingeführt werde ([www.bz-berlin.de/radfahren/gruene-radwege-in-berlin-wohlfuehlzone-oder-sicherheitsrisiko](http://www.bz-berlin.de/radfahren/gruene-radwege-in-berlin-wohlfuehlzone-oder-sicherheitsrisiko)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung grundsätzlich im Zusammenhang mit der Einführung zusätzlicher Signal- und Markierungsfarben im Straßenverkehr?
  - a) In welchen Fällen und aus welchen Gründen hält die Bundesregierung die Einführung zusätzlicher Signal- oder Markierungsfarben für sinnvoll?
  - b) In welchen Fällen und aus welchen Gründen hält die Bundesregierung die Einführung zusätzlicher Signal- oder Markierungsfarben nicht für sinnvoll?
2. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung generell der bundesweit einheitlichen Verwendung von Signal- und Markierungsfarben im Straßenverkehr bei, und wie bewertet sie vor diesem Hintergrund das Ziel, ausgewählte Radfahrstreifen künftig mit grüner Farbe zu markieren?
3. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, ob auch in anderen Bundesländern oder Kommunen Radfahrstreifen mit grüner Farbe markiert werden sollen oder bereits markiert wurden?
4. Inwiefern stand die Bundesregierung mit Bundesländern oder Kommunen vor der erstmaligen Einführung grün markierter Radfahrstreifen über diese Maßnahme in Kontakt, und wie hat sie sich dabei hinsichtlich der Einführung mit grüner Farbe markierter Radfahrstreifen positioniert?
5. Welche verkehrsrechtlichen Gründe und Verkehrssicherheitsabwägungen machen es aus Sicht der Bundesregierung notwendig, dass grün markierte Radfahrstreifen bislang nur als Straßenrandmarkierung, nicht jedoch in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen umgesetzt werden (wo weiterhin die bekannten roten Markierungsfarben zum Einsatz kommen), und ist es aus Sicht der Bundesregierung perspektivisch sinnvoll, dass grüne Markierungsfarben künftig auch in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen angewendet werden?
6. Verfolgt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des öffentlich formulierten Rufes nach bundesweit einheitlichen Regelungen zur farblichen Markierung von Radfahrstreifen Überlegungen, grün markierte Radfahrstreifen bundesweit einzuführen, und falls ja, ab wann?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass für die Herstellung der für die grüne Markierungsfarbe notwendigen Chromoxidgrün-Pigmente Chrom(III)oxid verwendet werden muss, das wiederum aus Chrom(VI) gewonnen wird, vor dem Hintergrund, dass dies für die Herstellung der herkömmlichen roten Markierungsfarbe, der Eisenoxydrot-Pigmente zugrunde liegen, nicht notwendig ist (vgl. <http://bayferrox.de/de/produkte-anwendungen-bfx/farben/gruen/>; <http://bayferrox.de/de/produkte-anwendungen-bfx/farben/rot/>)?
8. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Verwendung von aus Chrom(VI)oxid gewonnenem Chrom(III)oxid für die Herstellung von Chromoxidgrün-Pigmenten mit einer höheren Umweltbeeinträchtigung bzw. einem höheren Umweltrisiko verbunden ist, als dies bei der Herstellung der herkömmlichen roten Markierungsfarbe, der Eisenoxydrot-Pigmente zugrunde liegen, der Fall ist?
9. Welche weiteren Kenntnisse liegen der Bundesregierung über mögliche Umweltgefahren durch die Herstellung und Verwendung von Chromoxidgrün-Pigmenten vor, und wie positioniert sie sich gegenüber diesen Gefahren?

10. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei der Verwendung von Markierungsfarben auf Basis von Chromoxidgrün-Pigmenten im Vergleich zur Verwendung der bislang bundesweit üblichen roten Markierungsfarben auf Basis von Eisenoxidrot-Pigmenten vor, und wie bewertet sie vor diesem Hintergrund die Verwendung der grünen Farbe aus ökonomischer Perspektive?
  - a) Was kostet die farbliche Markierung eines Fahrbahn-Quadratmeters nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bei der Verwendung der neuen grünen Markierungsfarben, die auf Chromoxidgrün-Pigmenten basieren?
  - b) Was kostet die farbliche Markierung eines Fahrbahn-Quadratmeters nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bei der Verwendung der etablierten roten Markierungsfarben, die auf Eisenoxidrot-Pigmenten basieren?
11. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse vor, ob durch die farblichen Markierungen, sowohl rot als auch grün, der Abrieb von Mikroplastik von der Fahrbahndecke begünstigt oder eingeschränkt wird (bitte für jede farbliche Markierung einzeln auflisten)?

Berlin, den 13. Februar 2019

**Christian Lindner und Fraktion**

