

# **Bessere Radwege für die Binzstraße!**

An die Bezirksverordneten der CDU-Fraktion  
BVV Pankow

Der Vorstand des CDU Ortsverbandes Pankow Süd  
Berliner Str. 38, 13189 Berlin



## Forderung:

**Der CDU Ortsverband Pankow Süd fordert die Bezirksverordneten dazu auf, dafür Sorge zu tragen, dass im Bereich der Binzstraße eine angemessene Infrastruktur für Radfahrer hergestellt wird.**

## Begründung:

Die Binzstraße stellt neben Kissingen-, Elsa-Brändström- und Thulestraße die einzige durchgängige, direkte Verbindung zwischen der Prenzlauer Promenade (Bundesstraße 109) und Berliner Straße dar. Sie kreuzt die Neumannstraße im stark frequentierten Bereich des Edeka-Supermarktes und anderen Örtlichkeiten, die für den gesamten Kiez rund um die Neumannstraße einen relevanten Lebensmittelpunkt bilden.

Ferner werden im Verlauf der Binzstraße vier weitere Straßen gekreuzt:

- Obernburger Weg
- Zellinger Weg
- Neumannstraße
- Max-Lingner-Straße

Die Binzstraße mündet auf Höhe der Straßenbahn- und Bushaltestelle „Masurenstraße“ in die Berliner Straße. Auf der Einmündungshöhe besteht weiteres gewerbliches Angebot in Form einer Filiale des Discounters „Lidl“, einer Bäckerei, einem Gitarrenladen und einem Friseur. Die mit leichtem Versatz anschließende Masurenstraße bildet ferner einen Anschluss an die Mühlenstraße (Bundesstraße 96a), welche wiederum als Diagonale in Richtung Florastraße und Rathaus Pankow fungiert (s. Abbildung 1).



Abbildung 1: Straßenplan von Binzstraße & Umgebung

Aus diesen strukturellen Eigenschaften ergibt sich eine infrastrukturelle Beanspruchung, die sich in der Menge des fließenden Verkehrs ausdrückt. **Die Binzstraße nimmt durch ihren Verlauf, ihre Randbebauung und ihren Kontext im Straßennetz von Pankow Süd eine wichtige Rolle ein.**

Leider werden die straßenbaulichen Voraussetzungen dieser Rolle nicht gerecht. Für Radfahrer bestehen im Zusammenhang einer Durchquerung der Binzstraße lediglich folgende Möglichkeiten:

### 1. Nutzung des Radweges

Auf beiden Seiten sind zwischen Gehsteig und Straße ca. 1 Meter breite Radwege vorhanden (s. Abbildungen 2 u. 3). Diese besitzen im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen auch Absenkungen, sind also in der Theorie für problemfreien Radverkehr angelegt. In der Praxis sind diese Radwege jedoch auf fast ganzer Länge **nicht** nutzbar, da im Abstand von wenigen Metern immense Hindernisse, wie etwa Wurzeldurchbrüche, Senken oder Schlaglöcher auftreten (s. Abbildungen 4 – 6). Damit ist ein sicheres Führen des Fahrrades nicht mehr gewährleistet, weil gerade bei älteren Mitbürgern ein deutlicher koordinativer Mehraufwand vonnöten ist. Als Alternative kämen nur die Varianten 2 und 3 in Betracht.

### 2. Nutzung des Gehsteiges

Prinzipiell gilt: Nach § 2 Abs. 1 der StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn, sprich die Straße benutzen. Das schließt Fahrräder mit ein. Damit ist eine Nutzung des Gehsteiges unzulässig. Praktisch ist dies aber die vorrangig praktizierte Variante in der Binzstraße. Das birgt erhebliches Konfliktpotenzial, da der Kiez um die Binzstraße eine äußerst junge Sozialstruktur mit vielen Familien aufweist, ferner sind zwei (!) Kindergärten direkte Anlieger. Dass Kohorten von Fahrradfahrern und Kinderwägen bzw. kleine Kinder

nicht zusammenpassen, dürfte offenkundig sein. Darüber hinaus sind die ohnehin schon hohen Bordsteine im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen nicht nivelliert / abgesenkt. Für Radfahrer ist das ein zusätzliches Unfallrisiko.

### **3. Nutzung der Fahrbahn / Straße**

Nach Radweg und Gehsteig ist dies die letztmögliche Variante. Für die Binzstraße ist das jedoch die denkbar schlechteste. Einerseits beträgt die effektive Breite an manchen Stellen (durch beidseitige Parkraumnutzung, s. Abbildung 7) höchstens 3,5 Meter. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeugbreite von 1,7 Metern ist damit teilweise kein sicheres Überholen mehr gewährleistet. Kommt es gar zu Gegenverkehr von Kraftfahrzeugen stellt sich sowohl für die Auto- als auch für den Fahrradfahrer eine ungünstige, gar gefährliche Situation ein. Hinzu kommt ein ungeeigneter Straßenbelag, nämlich das berlinweit bekannte „Kopfsteinpflaster“. Bei trockenen Witterungsverhältnissen ist dies aufgrund der ausgelösten Vibrationen lediglich lästig, bei nassen Witterungsverhältnissen besteht durch die nassen Steine ein erhebliches Unfallrisiko, da ein einfaches „Wegrutschen“ ausreicht, um sich schwerwiegende Frakturen und Läsionen zuzuziehen. Daher ist diese Variante ebenfalls keine Alternative.

Aus der Darstellung dieser drei Möglichkeiten ergibt sich ein Gesamtbild, das nur den Schluss zulässt, dass einzig und allein die Radwege in näherer Zukunft eine sichere, komfortable und adäquate Nutzungsfläche für Radfahrer bieten. Daher ist eine angemessene Instandsetzung der als marode zu bezeichnenden Infrastruktur dringlichst geboten, auch weil es in der Vergangenheit bereits zu Unfällen und Konflikten kam. Letzten Endes geht es hier nicht nur um die Sicherheit der Radfahrer – sondern auch um die der Autofahrer, Passanten und Anwohner.



Abbildung 2

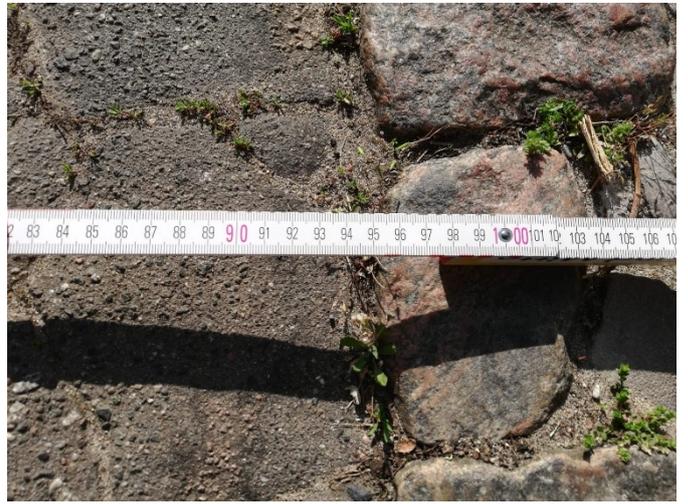


Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6



Abbildung 7