

Berliner Senat verpasst Radwege-Ziele: Ein Umstieg bleibt ungewiss

Berlin bleibt beim Ausbau von Radwegen hinter den Erwartungen zurück. Nur 4,2 km wurden freigegeben, während 50 km geplant waren. Ein Rückblick auf die unzureichende Bilanz.



Berlin. Die Realisierung der Radwege in der Hauptstadt stößt auf immer größere Hindernisse, was die Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrswende in Frage stellt.

Herausforderungen beim Radweg-Ausbau

Der Berliner Senat hat sich ehrgeizige Ziele für den Ausbau von Radwegen gesetzt, um den Verkehr in der Stadt umweltfreundlicher zu gestalten. Doch die Realität weist bisher eine andere Richtung auf: Im aktuellen Jahr wurden lediglich sieben Radweg-Projekte mit insgesamt knapp 4,2 Kilometern fertiggestellt. Dies ist ein erhebliches Defizit im Vergleich zu den planerischen Vorgaben und Zielen, die sich die Stadt gesetzt

hat.

Diskrepanz in den Bauzahlen

Der gemeinnützige Verein Changing Cities, der sich für eine bessere Radinfrastruktur einsetzt, meldete im ersten Halbjahr 2023 den Bau von 10,6 Kilometern Radwegen. Die Differenz zwischen diesen Zahlen und den Angaben des Senats bleibt unklar. Diese Intransparenz in der Berichtserstattung könnte das Vertrauen der Bürger in die Behörden weiter untergraben.

Politische Ambitionen und Ergebnisse

Der unzureichende Fortschritt zeugt von einem großen Missverhältnis zwischen den ambitionierten Plänen der Regierung und der tatsächlichen Umsetzung. Der Regierende Bürgermeister Kai Wegner hatte zum Ziel erklärt, die Bilanz der Vorgängerregierung „locker überbieten“ zu wollen. Unter der damaligen grünen Verkehrssenatorin Bettina Jarasch wurden 2022 immerhin 26,5 Kilometer Radwege neu eröffnet. Wegners Aussage und die gegenwärtigen Statistiken werfen Fragen zur Wirksamkeit der neuen Regierungspolitik auf.

Wichtige Gesetze und ihre Ziele

Ein zentrales Element in der Strategie für mehr Radverkehr ist das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz. Das Gesetz fordert bis 2030 den Ausbau eines dichten Fahrradwegenetzes mit 2.700 Kilometern aus Radschnellwegen und normalen Radrouten. Diese sollen eine ernstzunehmende Alternative zum Autoverkehr bieten und die CO₂-Emissionen erheblich senken.

Öffentliche Skepsis und Proteste

Die Skepsis in der Bevölkerung wächst. Viele Berlinerinnen und Berliner glauben nicht an die Fähigkeit ihrer Regierung, die gesetzten Pläne tatsächlich umzusetzen. Dies zeigte sich

kürzlich bei einer Sternfahrt, an der Hunderte teilnahmen, um gegen die bisherige Radverkehrspolitik des Senats zu protestieren. Die Bürger forderten mehr Transparenz und Anstrengungen beim Ausbau der Radwege.

Ausblick - Auf dem Weg zu mehr Fahrradfreundlichkeit

Der Senat plant für 2024 insgesamt 24 Radwege-Projekte mit einer Länge von 16,7 Kilometern. Das ist jedoch immer noch weit entfernt von den erforderlichen 50 Kilometern, die das Mobilitätsgesetz vorsieht. Die Umsetzung dieser Pläne hängt von verschiedenen Faktoren ab, sodass eine klare und erreichbare Zielsetzung notwendig ist, um die Radfahrinfrastruktur in Berlin entscheidend zu verbessern.

Langfristig müssen nicht nur neue Radwege geschaffen, sondern auch bestehende Strecken saniert werden, um Sicherheit und Komfort für die Radfahrenden in der Stadt zu gewährleisten. Ein Umdenken in der Verkehrspolitik ist unerlässlich, um Berlin zu einer echten Fahrradstadt zu transformieren.

csr/dpa

- **NAG**

Details

Besuchen Sie uns auf: n-ag.de