adfc Landesverbände Berlin und Brandenburg

radzeit

Die Radwelt-Lokalausgabe für Berlin und Brandenburg 1/2022

Highlights dieser Ausgabe

Sternfahrt im Juni S. 4
Rauf aufs Rad!

Weg zur Vision Zero S. 6
Sicherheit vor Flüssigkeit

Tipp: Kinder-Radtour S. 12
Spur der Steine in Brandenburg

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,
schon steht der Sommer vor der Tür und wir können auf die ersten Monate des Jahres zurückblicken: Gemeinsam zeigten wir auf dem Klimastreik von Fridays For Future Flagge für den Klimaschutz, stellten eine spontane Friedens-Fahrraddemo auf die Beine und protestierten gegen den Weiterbau der Stadtautobahn A100 durch Friedrichshain und Lichtenberg. Laut und sichtbar geht es mit dem großen Kidical Mass-Aktionswochenende weiter, dem Ride of Silence und der ADFC-Sternfahrt.
Auch das Team der Geschäftsstelle des ADFC Berlin ist in den letzten Monaten gewachsen: Dank der Verstärkung in den Bereichen Politik, Öffentlichkeitsarbeit, Demonstrationen und Aktionen können wir uns noch mehr für den Radverkehr einsetzen.
In dieser Ausgabe widmen wir uns besonders dem Thema Verkehrssicherheit in Berlin und Brandenburg, stellen erstmals einen Fahrrad-Tourentipp für die ganze Familie vor und werfen einen Blick zurück auf die VELOBerlin.

Viel Freude beim Lesen wünscht
Lisa Feitsch
Chefredaktion radzeit und
Pressesprecherin des ADFC Berlin

©ADFC Berlin/Lisa Feitsch

Berlin protestiert gegen den Weiterbau der umstrittenen Stadtautobahn A100.

Kilometer statt Meter machen!

Unter dem Motto, Berlin zur „Zukunftshauptstadt" zu machen, trat die neue Berliner Landesregierung Ende 2021 den Auftrag der Berliner Bevölkerung an. Auch in vielen Bezirken wurden in den vergangenen Monaten die Karten im Bereich Verkehr neu gemischt. Dem geht jahrzehntelanger Druck aus der Zivilgesellschaft voraus. Von LISA FEITSCH.

Steter Tropfen höhlt den Stein. Was lange währt, wird endlich gut. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Zeichnet sich erstmals in der Berliner Fahrradpolitik ab, wofür es so viele Sprichwörter gibt?

Wer regelmäßig in der Stadt unterwegs ist, der weiß: Vieles fehlt noch, vieles ist noch unfertig auf dem Weg zur Fahrradstadt. Wer Rad fährt, merkt überdeutlich, wo man von Autofahrenden zu eng überholt wird, wo Falschparker:innen Radwege blockieren, wo man ständig an Ampeln warten muss, weil die Grünphasen für Kfz-Geschwindigkeiten programmiert sind und wo man sich geradeaus fahrend auf dem Rad das grüne Licht schließlich mit rechtsabbiegenden Lkw-Fahrer:innen teilen muss. Wir folgen alten Markierungen, die mehr zu erahnen als zu sehen sind und holpern über schrecklich ungepflegte, durchwurzelte Radwege, die – oft nur handtuchbreit – dem wachsenden Radverkehr nicht mehr gerecht werden. Aufgepinselte Streifen zwingen den Radverkehr in den oft viel zu schnellen Autoverkehr, dem vielerorts mehrere Fahrstreifen zur Verfügung stehen, holprige Hochbordradwege drängen uns auf engsten Raum mit Fußgänger:innen. Stellenweise gibt es nicht einmal zu wenig, sondern schlichtweg überhaupt keinen Platz fürs Rad.

Doch wer regelmäßig Fahrrad fährt, dem fällt auch auf: Hier und da tut sich etwas. Zarte Radinfrastrukturpflänzchen pressen sich mühevoll aus dem Asphalt. Ein paar hundert Meter sichere Radwege kosten oft ebenso viel Anstrengung, wie ein keimendes Saatkorn im ausgedörrten Stadtboden zum Wachsen zu bringen. Umso größer ist die Freude, heute mit dem Rad auf ▸

(Teilen) der Hermannstraße in Neukölln unterwegs zu sein, in der Kantstraße (Charlottenburg-Wilmersdorf), der Bellermannstraße (Mitte), dem Tempelhofer Damm (Tempelhof) oder auf der Oberbaumbrücke (Friedrichshain-Kreuzberg). Oft sind es nur ein paar hundert Meter und somit Glückssache, ob man ein „gutes“ Stück Straße erwischt oder auf den üblichen ollen Wegen unterwegs ist – und trotzdem: Diese paar Meter sind die Vorboten der Zukunftshauptstadt, von der die neue rot-grün-rote Landesregierung spricht. Diesen Metern geht oft jahrelanges Drängen der Zivilgesellschaft voraus – wie etwa beim Tempelhofer Damm, für den der Radweg bereits 2017 von der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen worden ist, erste Abschnitte jedoch erst im April 2022 fertiggestellt worden sind.

Nach unzähligen Demonstrationen, Mahnwachen, steter Politik- und Öffentlichkeitsarbeit im Wahlkampf heißt es im Koalitionsvertrag im Kapitel „Mobilität“ (S. 60): „Die Koalition möchte, dass alle sicher mit dem Rad und zu Fuß unterwegs sein können. Die Koalition will den Radverkehrsplan und des Radverkehrsnetzes [sic] umsetzen. Bis zum Jahr 2026 soll die Realisierungdes Vorrangnetzes und geschützter Radinfrastruktur an Hauptstraßen erfolgen.“ Lange bemängelte der ADFC Berlin das Fehlen von verbindlichen Zielen und Meilensteinen für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes. Das Nennen eines Termins ist schon mal ein Anfang.

Ein weiterer Schritt in die richtige Richtung, für den die Berliner Zivilgesellschaft jahrelang gestritten hat und der nun im Koalitionsvertrag verankert wurde, ist die Verlagerung der „Zuständigkeit für Planung, Bau und Instandhaltung der Hauptverkehrsstraßen für den gesamten Querschnitt“ von der Bezirks- auf die Landesebene (Kapitel „Verwaltung“, S. 133). Es war und ist eine zentrale Forderung des ADFC Berlin, den Zuständigkeitswirrwarr der dreizehn Berliner Verkehrsverwaltungen zu beenden. Mit einer neuen Projekteinheit soll der (Aus-)Bau von Busspuren und Radwegen beschleunigt werden.

„Wir begrüßen die Gründung der neuen Projekteinheit für den Busspur- und Radwegeausbau und erwarten, dass diese auch mit ausreichend Geld und Personal ausgestattet wird, um ihre Ziele tatsächlich zu erreichen. Damit der Radverkehrsplan jetzt tatsächlich auf der Straße landet, muss es zügig weitergehen“, fordert Solveig Selzer, politische Referentin des ADFC Berlin.

©ADFC Berlin/Lisa Feitsch

Mehr als 3.000 Menschen schlossen sich im April dem spontanen Protest gegen den Weiterbau der A100 an.

In Zukunft soll das Land für den gesamten Straßenquerschnitt von Hauptstraßen verantwortlich sein – also auch für Gehwege, Radwege, Busspuren und für die Sicherheit an Kreuzungen. Das lässt auf eine deutliche Beschleunigung der Verkehrswende hoffen. Der Koalitionsvertrag sieht unter anderem vor, Berlins Hauptverkehrsstraßen bis 2026 mit sicheren, geschützten Radwegen auszustatten – allein die Hauptstraßen ergeben jedoch schon rund 1.600 Kilometer.

Innerhalb der ersten 100 Tage im Amt veröffentlichte die neue Mobilitätssenatorin Bettina Jarasch erste mit den Bezirken abgesprochene Radwegeprojekte. In welcher Größenordnung geplant wird, ob Kilometer oder eher Meter, bleibt bisher offen.

Die Bekenntnisse der Politiker:innen gehen in die richtige Richtung. Den Druck von unten braucht es weiterhin für die Realisierung der „Zukunftshauptstadt“. Denn auch dazu gibt es ein Sprichwort: *Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben.*

©ADFC Berlin/Schirin Rajabi

„Stopp A100 – für ein lebenswertes Berlin“ war das Motto der Protestfahrt im April.

STADTRADELN 2022: Berlin radelt für ein gutes Klima

Der ADFC Berlin unterstützt die Aktion STADTRADELN: Vom 3. bis 23. Juni 2022 treten wieder tausende Berlinerinnen und Berliner in die Pedale und fahren möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Rad.

Ob Arbeitsweg, Einkaufstour oder Ausflug ins Grüne: Jeder geradelte Kilometer vermeidet CO2 und schont das Klima. Nebenbei lässt sich Berlin neu erleben und etwas für die Gesundheit tun. Alle Teilnehmenden haben auch in diesem Jahr die Chance auf attraktive Gewinne. Einfach anmelden, dem ADFC-Team oder einem Unterteam beitreten und im Aktionszeitraum Fahrrad-Kilometer sammeln: *stadtradeln.de/berlin*

„Berlin zählt Mobilität" – ADFC Berlin und DLR rufen zur Teilnahme an Citizen-Science-Projekt auf

Berliner:innen schaffen Wissen: Im Rahmen des Projekts „Berlin zählt Mobilität" sollen 100 Zählgeräte den Verkehr auf Berlins Straßen erfassen. Dazu brauchen wir euch!
Wer seinen Kiez lebenswerter und sicherer gestalten will, kann durch die vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zur Verfügung gestellten Zählgeräte lokale Verkehrsdaten in Echtzeit erheben. Damit entsteht die Chance für Anwohner:innen und Initiativen, auf Basis der realen Mobilitätsdaten Verwaltungshandeln für die lebenswerte Stadt einzufordern. Laufen soll das Projekt zunächst für zwei Jahre.

Weitere Informationen findet ihr hier: *adfc-berlin.de/berlinzaehlt*

Einladung zur Mitgliederversammlung am 25. Juni

Hiermit laden wir alle Mitglieder des ADFC Berlin zur Mitgliederversammlung (MV) ein.
Nachdem die Wahl der Vorstandsmitglieder auf der letzten MV sehr viel Zeit beanspruchte, hat eine Kommission im Auftrag des Landesvorstands eine Satzungsnovelle erarbeitet, die u.a. das Wahlverfahren vereinfacht. Die Tagesordnung mit diesem und weiteren TOPs sowie weitere Unterlagen zu Jahresabschluss, Haushaltsplan und Anträgen können hier online abgerufen werden:

https://mv.adfc-berlin.de
Passwort: MV.adfc2

©ADFC Berlin/Daniel Pepper

Wann, wie und wo?
Samstag, 25. Juni 2022
13–18 Uhr (Einlass ab 12:00 Uhr)
Ort: Mercure Hotel Moa Berlin, Stephanstraße 41, 10559 Berlin-Moabit
Anmeldung: Wir bitten um eine Anmeldung online unter: *adfc-berlin.de/anmeldung-mv*

© ADFC Berlin/Deckbar

Mehr als 20.000 Menschen waren im vergangenen Jahr auf der ADFC-Sternfahrt für sicheres Radfahren auf der Straße.

Rauf aufs Rad: ADFC-Sternfahrt am Sonntag, 12. Juni

Am 12. Juni 2022 findet die große ADFC-Sternfahrt statt. Aus Berlin und der ganzen Region fahren zehntausende Radfahrerinnen und Radfahrer zum Großen Stern – auch über Autobahnen. Die Menschen wollen „Rauf aufs Rad – #Verkehrswende jetzt umsetzen!“ und zeigen Flagge fürs Fahrrad.

Gemütlich über die Autobahn

Einmal im Jahr gehört den Radfahrenden die Fläche, die sonst von Autos aufgefressen wird. Auf 18 Routen fahren wir zum Großen Stern, unter anderem über die Stadtautobahnen A100 (Südring) und A115 (AVUS) und durch die ganze Stadt. Während wir uns tagtäglich selbst die wenigen Fahrradstraßen mit den Kfz-Fahrenden teilen müssen, bleiben Autobahnen dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Einmal im Jahr wollen wir genau dort für bessere Bedingungen für den Radverkehr kämpfen – auf diesen zwei Autobahnen.

Umweltfestival: Zurück am alten Standort!

Das 27. Umweltfestival lädt am Sonntag, den 12. Juni 2022 von 11 bis 19 Uhr wieder vor das Brandenburger Tor ein und verwandelt die Straße des 17. Juni in eine bunte ökologische Erlebnismeile. Die Grüne Liga Berlin freut sich auf viele Besucher:innen, engagierte und vielfältige Ausstellende, die Umweltschutz, nachhaltige Produkte und Dienstleistungen zum Anfassen bieten, unterhaltsame Bühnen mit Musik, Talk, Theater und Spaß für Klein und Groß sowie viele Aktionen auf der Festivalmeile. Thematisch geht es in diesem Jahr um das Elixier des Lebens: das Wasser.

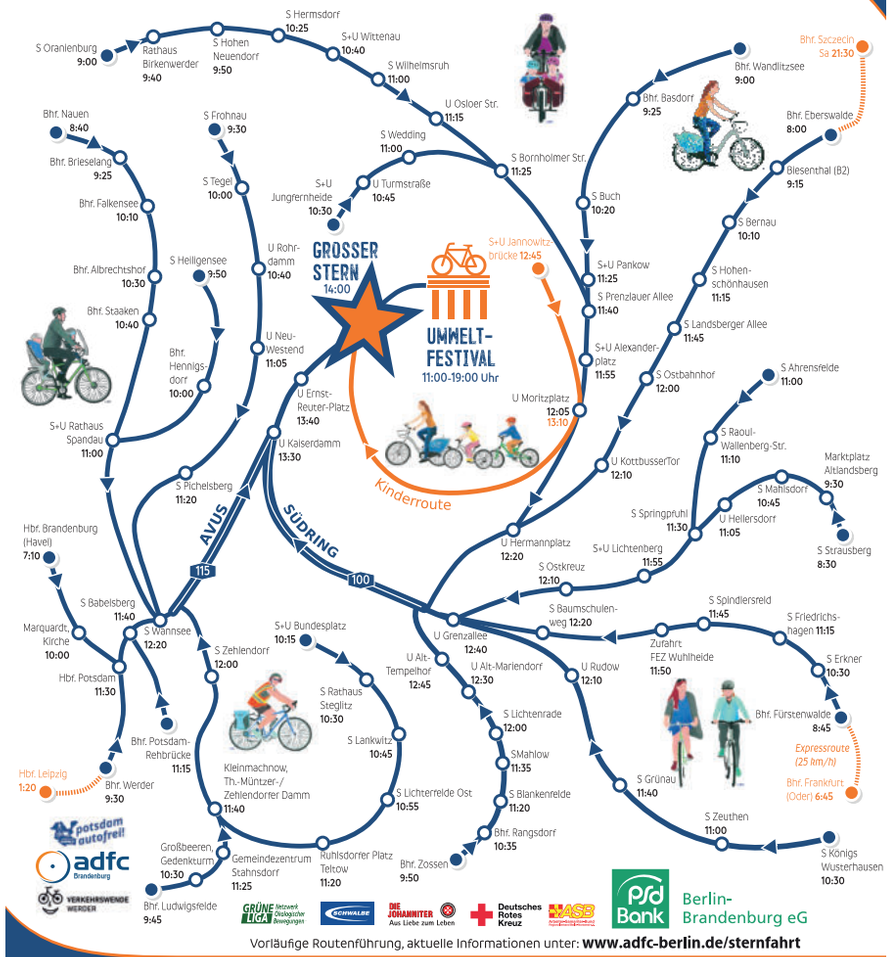
Am Großen Stern treffen sich alle Radfahrenden, Ziel ist das Umweltfestival der Grünen Liga am Brandenburger Tor.

Alle Details und Startorte der 18 Routen der Sternfahrt findest du auf:
adfc-berlin.de

STERNFAHRT

adfc Berlin

RAUF AUFS RAD – #VERKEHRSWENDE JETZT UMSETZEN!



Vorläufige Routenführung, aktuelle Informationen unter: **www.adfc-berlin.de/sternfahrt**

Sonntag, 12. Juni 2022

© Grüne Liga Berlin

Nach der Pandemiepause wieder zurück: Das Umweltfestival am Brandenburger Tor.

Wir haben Fahrräder!

Wetten, ihr habt noch nicht alle der 2.857 brandenburgischen Seen geseh'n?

Für einen Ausflug ins Grüne passen Fernglas und Proviant in die wasserdichten Packtaschen von Ortlieb oder, wenn's mal mehr wird, in unsere Anhänger Mule oder Y-Frame.

Hier geht´s zu unserem aktuellen Fahrradbestand:
velophil.berlin/fahrraeder

Beratung & Probefahrt nur mit Termin. Wir nehmen uns gerne Zeit für euch: www.velophil.berlin

NORWID | FALKENJAGD | RENNSTAHL
PATRIA | TOUT TERRAIN | VELOTRAUM
STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR
BROMPTON | BÖTTCHER | R-M BIRDY

velophil. Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten
Mo bis Fr 14–19 Uhr
Sa 10–16 Uhr
Beratung nur mit Termin!

Alt-Moabit 72, 10555 Berlin
Telefon 030 399 02 116
team@velophil.de

www.velophil.berlin

© ADFC Berlin

Für zehn getötete Radfahrende haben wir letztes Jahr Geisterräder aufstellen müssen. Das sind zehn zu viel.

Auf dem Weg zur Vision Zero: Sicherheit vor Flüssigkeit

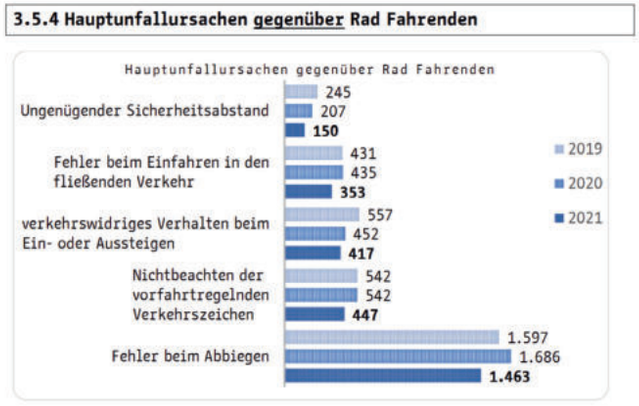
Zum weltweiten „Ride of Silence"-Aktionstag am dritten Mittwoch im Mai erinnern wir jedes Jahr an die im Straßenverkehr getöteten Radfahrer:innen und demonstrieren für mehr Verkehrssicherheit. Dafür kleiden wir uns weiß und fahren schweigend als Fahrraddemonstration einige jener Orte ab, an denen wir in den vergangenen Monaten nach dem Tod von Menschen auf dem Rad weiße Geisterräder aufstellen mussten. Auch in diesem Jahr muss der ADFC Berlin für mehr Verkehrssicherheit mahnen. Von SOLVEIG SELZER.

Im Jahr 2022 mussten wir bereits drei Geisterräder für drei im Berliner Straßenverkehr getötete Radfahrer*innen aufstellen. Am 9. Februar wurde eine 81-jährige Radfahrerin von einem Sattelschlepper erfasst, dessen 27-jähriger Fahrer aus dem Grundstück Saargemünder Straße 25 in Dahlem ausfuhr und ihr die Vorfahrt nahm. Am 24. Februar wurde ein 57-jähriger Fahrradkurier an der Kreuzung Wilhelmstraße/Unter den Linden von einem 27-Jährigen im Pkw gerammt. Am 23. März verstarb ein 71-jähriger Radfahrer, der fünf Tage zuvor an der Falckensteinstraße/Schlesischen Straße mit dem Transporter eines 41-Jährigen kollidierte. Drei Unfälle – sechs Menschen. Hunderte Freund:innen, Kolleg:innen, Angehörige. Hinter all den Zahlen stehen Schicksale von Menschen, deren Leben von einem auf den anderen Tag endet oder sich drastisch ändert.

Im Februar 2022 veröffentlichte die Polizei Berlin ihre Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2021. Bei mindestens 127.626 Verkehrsunfällen hatte Berlin 14.742 Verletzte und 40 Verkehrstote zu beklagen. Das sind insgesamt 1.340 Unfälle mehr als im Vorjahr und zehn Tote weniger als letztes Jahr. Die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrer:innen ist etwas gesunken: Die Polizei führt in ihrer Statistik für das Jahr 2021 4.049 leicht- und 605 schwerverletzte sowie zehn getötete Radfahrer:innen auf. Hinter diesen Zahlen stehen nach wie vor viel zu viele betroffene Menschen.

Wie in den Jahren zuvor sind Fehler beim Abbiegen bei weitem die häufigste Ursache dafür, dass Radfahrende im Berliner Verkehr verletzt oder getötet werden: In 1.463 Fällen wurden Radfahrende durch fehlerhaft abbiegende Kfz-Lenker:innen geschädigt, in vier davon starben sie infolgedessen. Die zweithäufigste Unfallursache gegenüber Radfahrer:innen ist die Missachtung der Vorfahrt (447 Fälle), gefolgt von verkehrswidrigem Verhalten beim Ein- oder Aussteigen (417), Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr (353) und mangelndem Sicherheitsabstand (150).

In den Vorbemerkungen zur Unfallstatistik führt die Polizei aus, Ziel der Analyse sei es, „Ansatzpunkte für geeignete Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsüberwachung insbesondere bezogen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu gewinnen […]". Doch alleine mit Appellen an das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden werden wir die Vision Zero nicht erreichen. Denn dieses ist in hohem Maße davon gelenkt, wie die Infrastruktur beschaffen ist. Die Fortführung des Belags der Geh- und Radwege an Grundstückszufahrten kann deutlicher machen, dass die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hier Vorrang haben. Über ein sogenanntes Kissen oder eine Schwelle auf der Fahrbahn fährt sehr bald kaum noch jemand schneller, als es diese erlauben. Um einen engen Kurvenradius fährt man automatisch langsamer und aufmerksamer. Und wenn der der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr getrennt vom geradeaus fahrenden Radverkehr Grün signalisiert bekommt, werden Abbiegefehler vermieden. All dies sind



© Unfallstatistik 2021, Polizei Berlin 2022

Beispiele für Infrastrukturänderungen, die helfen können, die Zahl der Unfälle in Berlin zu reduzieren. „Unsere Forderung, dass im Verkehr Sicherheit vor der Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs stehen muss, findet sich sowohl im Mobilitätsgesetz als auch im Koalitionsvertrag wieder. Es ist an der Zeit, dass sich dieser Grundsatz auch im Verwaltungshandeln niederschlägt und die Verkehrsinfrastruktur so neu- bzw. umgebaut wird, dass alle Menschen in Berlin ihre Wege sicher bewältigen können, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind“, fordert SuSanne Grittner, die als stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Berlin für Verkehrssicherheit zuständig ist. Eine Maßnahme, die sowohl die Sicherheit als auch die Flüssigkeit des Verkehrs erhöht, ist die Einführung von Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts. Wir begrüßen, dass Berlin am 15. März einer Initiative von mehr als 100 Kommunen beigetreten ist. Die Kommunen fordern vom Bundesverkehrsministerium, es ihnen zu ermöglichen, nach eigenem Ermessen flächendeckend Tempo 30 einzuführen, was bisher aufgrund des Bundesrechts nicht geht. Und nachdem das Verkehrssicherheitsprogramm 2020 in Berlin ohne Nachfolge ausgelaufen war, wird es nun auf Druck von und unter Beteiligung des ADFC Berlin fortgeschrieben.

Doch für viel zu viele verletzte und getötete Radfahrer:innen kommen diese Maßnahmen zu spät. Um ihrer zu gedenken und unserer Forderung nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr Nachdruck zu verleihen, veranstalteten wir am 18. Mai erneut den Ride of Silence. Dabei fuhren wir gemeinsam zu einigen der im letzten Jahr aufgestellten Geisterräder, weiß gekleidet und schweigend. Danke an alle, die mit uns für dieses wichtige Signal auf der Straße waren.

© ADFC Berlin / Philipp Poll

Moabiter Kissen wie hier in der Knobelsdorffstraße können Nebenstraßen für Autofahrende unattraktiv machen und die Durchschnittsgeschwindigkeit senken. Sie müssen so gestaltet werden, dass Radfahrende ohne Einschränkungen an ihnen vorbeikommen.

© ADFC Brandenburg

Genau 28.584 Unterschriften hat die „Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“ für ein Mobilitätsgesetz gesammelt.

Mobilitätsgesetz für Brandenburg: Auf Unfallzahlen müssen Taten folgen

Die Zahlen malen ein düsteres Bild: 2021 wurden laut Unfallstatistiken des Landesinnenministeriums 18 Radfahrende auf Brandenburger Straßen getötet, im Jahr davor waren es 25. Hinzu kommen Tausende verletzte Radfahrer*innen. Auf Zahlen müssen Taten folgen. Konkret heißt das: bremsen und bauen. Von NICHOLAS POTTER.

Jedes Jahr werden in Brandenburg fast so viele Radfahrende im Straßenverkehr verletzt, wie der ADFC Brandenburg Mitglieder hat – rund 3.000. Auch die Zahl der Unfälle, an denen Radfahrende beteiligt sind, nimmt kaum ab: Im vergangenen Jahr waren es rund 3.600. Und das trotz eines weiteren Corona-Jahrs, das von Home Office, Lockdown, Online-Unterricht und damit auch weniger Straßenverkehr geprägt war. Von der Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr – ist Brandenburg noch Meilen entfernt. Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg, beschreibt die neuesten Unfallstatistiken als „immer noch besorgniserregend“.

Den offiziellen Angaben zufolge trage mehr als die Hälfte der verunglückten Radfahrenden die Hauptschuld an den Verkehrsunfällen, ist den Statistiken zu entnehmen. Doch die Zahlen suggerieren ein falsches Bild. Denn mitgezählt werden hier auch sogenannte „Alleinunfälle“ von Radfahrenden, die 2021 rund 20 Prozent ausmachten. „Also wenn eine Radfahrerin auf einem schlechten Radweg stürzt und sich dabei selbst verletzt, würde sie im Unfallbericht als Verursacherin mit Personenschaden geführt“, kritisiert Overkamp. Rechnet man diese Alleinunfälle heraus, tragen beim Zusammenstoß von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmenden die Radfahrenden nur in etwa zu einem Drittel die Hauptschuld. „Durch diese Darstellung wird der Blick auf das eigentliche Unfallgeschehen verzerrt“, so Overkamp weiter. „Es ist traurig, dass von offizieller Seite diese einseitige Darstellung zum Nachteil der Menschen auf dem Rad vorgetragen wird.“

Anzeigen

Ulis Fahrradladen
seit 1983
Alltagsräder · Ersatzteile · Service
Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersättel
13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15

Konstanzer Straße 6
10707 Berlin-Wilmersdorf
Tel. (030) 85 61 78 960
www.c-hain.de
Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989
• Verkehrsrecht • Regulierung von Radunfällen mit schweren Körperverletzungen usw. •

Fahrrad.Frank
Fahrräder, Anhänger, Zubehör...
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service
Torstr. 220
(Höhe Novalisstr.)
10115 Berlin-Mitte
☎ 285 99 750
285 99 751
fahrrad.frank@vsf-mail.de
Öffnungszeiten:
Mo-Fr 10-19°°
Sa 10-17°°

Auf Zahlen müssen Taten folgen

Das eigentliche Unfallgeschehen zeigt deutlich: Auf Zahlen müssen Taten folgen. Konkret heißt das: bremsen und bauen. Wo keine sicheren Radwege vorhanden sind, muss das Tempolimit auf 30 km/h innerorts und 70 km/h außerorts reduziert werden, fordert der ADFC Brandenburg. Das kann Leben retten – und zwar nicht nur das von Radfahrenden. Denn 2021 kam fast jeder zweite Verkehrsunfalltote im Bundesland insgesamt wegen überhöhter Geschwindigkeit ums Leben – ein leichter Anstieg im Vergleich zu 2020. Zu einer sicheren Verkehrsinfrastruktur gehört auch, gefährliche Kreuzungen, an denen sich Unfälle häufen, umzubauen. Zusätzlich braucht es ein flächendeckendes Radwegnetz – in Brandenburg und darüber hinaus.

An Ambitionen mangelt es nicht

Eine besondere Gefahr für Radfahrende sind Lkw. Kaum ein Monat vergeht ohne die nächste tragische Schlagzeile über einen rechtsabbiegenden oder zu knapp überholenden Lastwagen und einen Menschen auf dem Rad, der dadurch sein Leben verliert. Der ADFC Brandenburg fordert, dass Lkw ohne Abbiegeassistent nicht mehr in Städten und Gemeinden fahren dürfen. Denn eine Verbesserung der Verkehrssituation wird nicht von alleine kommen, betont Overkamp: „Nur wenn Radfahren für alle sicher und attraktiv ist, steigen mehr Menschen aufs Rad."

An Ambitionen zumindest mangelt es auf politischer Ebene in Brandenburg nicht. Das Klimaziel der rot-schwarz-grünen Koalition bis 2030 ist die Steigerung des Verkehrsanteils des sogenannten Umweltverbunds (nicht-motorisierter Verkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing) am sogenannten `modal split` auf 60 Prozent. Da ist aber noch viel zu tun: Aktuell liegt er bei rund 40 Prozent. Ziel der Landesregierung ist es auch, bis 2045 den Verkehr in Brandenburg komplett klimaneutral zu machen. Nachdem die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!" formal abgelehnt wurde, wie im Bundesland üblich, wenn sie nicht eins zu eins von der Landesregierung übernommen wird, begann ein Dialogprozess zwischen dem für Verkehr zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung und Vertretern der Volksinitiative wie dem ADFC, um ein Mobilitätsgesetz zu verhandeln.

© ADFC Brandenburg

Druck aus der Zivilgesellschaft: Brandenburg auf dem Weg zum Mobilitätsgesetz.

Fahrradanteil verdoppeln

Um diese Ziele zu erreichen, muss der Fahrradanteil im Verkehr allerdings verdoppelt werden. „Das passiert nicht mit ein bisschen Kosmetik", warnt Christian Wessel, stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg, der auch am Verhandlungstisch für das Mobilitätsgesetz sitzt. „Dafür müssen wir wirklich massiv in die Radverkehrsinfrastruktur investieren. Und da ist im Moment ein großes Fragezeichen, ob das noch in dieser Legislatur begonnen wird." Laut einem Gutachten sind dafür jährlich rund 100 Millionen Euro Investitionen in den Radverkehr nötig.

Aktuell wird der Doppelhaushalt der Landesregierung für 2023 und 2024 noch hinter verschlossenen Türen verhandelt. Doch nach zwei Corona-Jahren ist das Land Brandenburg auf Sparkurs, von politischer Seite heißt es momentan: Das Geld für solche Maßnahmen fehle. „Das ist eine große Herausforderung", räumt Wessel ein. „Wir brauchen aber nicht unbedingt mehr Geld im Verkehrsbereich, sondern wir müssen das Geld weg vom Auto, hin zum Fahrrad und ÖPNV umverteilen."

Denn es geht nicht nur um Radverkehr, sondern auch um Bus und Bahn, wie Wessel betont: „Das kann nur in Kombination funktionieren, vor allem im ländlichen Raum, von dem wir in Brandenburg viel haben."

Während die Verhandlungen in Potsdam andauern, appelliert der ADFC-Landesvorsitzende Overkamp an die Politik: „Wir können die Landesregierung nur ermutigen, im Mobilitätsgesetz die Weichen für eine durchgehend sichere Infrastruktur für Radfahrer in unserem Land zu stellen." Der Preis dafür, nicht zu handeln, könnte ansonsten in der Unfallstatistik für 2022 schmerzhaft sichtbar werden.

© ADFC Berlin/ Schirin Rajabi

Am ADFC-Stand konnten die Besucher:innen fLotte-Lastenräder testen und sich über die Arbeit und Angebote des ADFC Berlin informieren.

Das Fahrrad auf der VELOBerlin feiern

Fahrradfans konnten sich am 9. und 10. April über das Comeback der VELOBerlin mit einem vielfältigen Angebot im Flughafen Tempelhof freuen. Während das Radfahren in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erlebte, fehlten Messe-Events, um das Fahrrad in seiner Vielfalt und „live" erlebbar zu machen. Die zehnte Auflage der VELOBerlin bereitete dem Fahrrad nach zweijähriger Pandemiepause wieder die große Bühne als Festival für Produkttrends, Testerlebnis und Austausch zwischen 15.000 Fahrradfans, Marken, Politik und Zivilgesellschaft.

Neue Mobilität am ehemaligen Flughafen: Für zwei Tage präsentierte sich der ADFC Berlin neben rund 200 Aussteller:innen und über 300 Marken im historischen Hangar und dem überdachten Flugfeld.

Während in den letzten zwei Jahren Fahrradevents allenfalls online stattfinden konnten, gewann das Fahrrad als pandemieresiliente, gesunde und nachhaltige Verkehrsform enorm an Bedeutung. Fragen nach sicherem Radverkehr in der Stadt und der Bedarf an neuer und sicherer Infrastruktur, Flächenumverteilung, Nutzung des öffentlichen Raums, aber auch Genderfragen in der Gestaltung der Mobilität bestimmen den Diskurs. Themen, die die VELOBerlin als Aufhänger für das umfangreiche Rahmenprogramm nutzte.

Die Mobilität von morgen

Nicht nur in der Pandemie, auch im Diskurs um Energiepolitik und Ressourcenschonung kann der Radverkehr einen wichtigen Teil zur Lösung beitragen. Doch wie ernst wird das Fahrrad genommen? In der Podiumsdiskussion „In die Gänge kommen" diskutierten Theresa Pfaff und Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) mit Gästen die politische Wirkung der Interessenvertretung für das Rad.

Viele Verbände und Initiativen, darunter natürlich auch der ADFC Berlin, waren auf den Bühnen mit Vorträgen und Podien zu den Zukunftsideen aktiv. So erklärte ADFC Berlin Vorständin Katja Leyendecker, warum wir in einer Stadt für alle eine inklusive Verkehrspolitik brauchen. Solveig Selzer, politische Referentin des ADFC Berlin, und Frank Masurat, ADFC Berlin Landesvorstand, zogen ein Zwischenfazit nach drei Jahren Mobilitätsgesetz in Berlin. Einen Blick in die oft als Vorbild

© ADFC Berlin/ Joachim Schleicher

Katja Leyendecker aus dem Vorstand des ADFC Berlin spricht auf der VELO über inklusive Verkehrspolitik.

genommenen Niederlande gab das Talkformat „Vision Zero – learn with the Dutch“ der Dutch Cycling Embassy.

Anfassen, ausprobieren, Probe fahren

Das Fahrrad ist ein physisches Produkt, das „live“ erlebbar sein muss. Das dachten sich auch 15.000 Fahrradbegeisterte, darunter besonders viele Familien mit Kindern, die sich vom wechselhaften Aprilwetter nicht abschrecken ließen. Auf tausenden Testfahrten auf den zwei riesigen Parcours konnten sie sich von allen Neuheiten selbst überzeugen. Vor allem für Kinder und Jugendliche boten Pumptrack, Mountainbike- sowie Laufrad- und Kinderradparcours beste Voraussetzungen für Test- und Fahrtechnikrunden. Die freien Lastenräder des ADFC-Projekts fLotte Berlin standen ebenfalls für Testfahrten bereit.

© ADFC Berlin/ Schirin Rajabi

Die VELOBerlin war gut besucht: Fahrradbegeisterte kamen auf ihre Kosten.

Unser Verein macht sich stark fürs Miteinander!

Viele Organisationen, Vereine und große Initiativen kennen und schätzen ihn schon längst. Und auch uns steht er gut! Der Leitfaden „Wertschätzende Zusammenarbeit“. Wir haben ihn 2021 in drei gemeinsamen Workshops mit Aktiven, dem ehrenamtlichen Vorstand und Mitarbeiter:innen der Landesgeschäftsstelle des ADFC Berlin ausgearbeitet und verabschiedet. Er soll erleichtern, was manchmal schwerfällt – den guten Umgang miteinander über den eigenen Standpunkt hinaus. Wir wollen gerne diskutieren und Meinungen austauschen – aber das natürlich fair und freundlich, mit übergeordnetem Ziel im Sinn. Der Leitfaden enthält Tipps und Tricks für eine gute Kommunikation auf Augenhöhe, natürlich mit Respekt, Kritikfähigkeit und Selbstreflexion, aber eben auch wohlwollend, fehlerverzeihend, milde und nachgiebig. Denn uns verbindet ein gemeinsames Ziel – die Verkehrswende! Wie in unserem Forderungskatalog verankert, wollen wir gemeinsam im Verband auftreten, um sicheres Radfahren mit baulich getrennten Radwegen zu fordern, um Jung und Alt aufs Rad zu bringen und um die Vision Zero endlich Wirklichkeit werden zu lassen. Dafür braucht es gute und starke Teams, die sich als Gruppe begreifen und engagieren.

Passend dazu haben wir auch unsere VELO-Bibliothek um Fachliteratur zu Softskills und Gruppendynamik erweitert – schaut doch mal rein!

Wir suchen Multiplikator:innen für unsere Aktiven-Gruppen, die sich des Themas „Gutes Miteinander“ besonders annehmen wollen.
Meldet euch bei *britta.seidl@adfc-berlin.de*

© Stefan Jacobs

Gletscher haben die Steine aus Skandinavien in die Uckermark geschoben. Hier müssen sie von den Feldern geräumt werden.

Spur der Steine – ein zarter Brocken

Uckermark: Auf dieser Tour durch Brandenburgs Norden lässt sich die schöne Landschaft mit buntem Kinderprogramm kombinieren. Von STEFAN JACOBS.

Die Aussicht auf eine hübsche Gegend mag Erwachsenen genügen, aber Kinder lockt man damit nicht unbedingt aufs Rad. Was also darf man ihnen für die „Spur der Steine“ versprechen? Na ein Märchenschloss, eine uralte Ruine, einen klasse Eisladen und die dicksten Eichen der Welt. Je nach Saison außerdem Badegelegenheiten und Obst, das sich fast während der Fahrt pflücken lässt.

Die mit Rad-und-Findling-Logo beschilderte Tour längs durch die Uckermark ist ein reines Brandenburger Projekt: 55 Kilometer von Templin bis an die Landesgrenze zu Meck-Pomm, wo die Beschilderung einfach aufhört. Also fährt man noch 23 Kilometer weiter bis zum Bahnhof Blankensee mit Direktverbindung nach Berlin. Macht 78 Kilometer (oder mit Abkürzung 68), die hervorragend in ein Wochenende passen. Von Templin aus nordwärts wie hier beschrieben – oder umgekehrt, wenn nach der Übernachtung in Boitzenburg die zweite Etappe die kürzere sein soll und man sich zum Abschluss vielleicht noch ein warmes Bad in der Templiner Therme gönnen mag.

Wo die Brummeldieselbahn in Templin-Stadt endet, wechseln wir also aufs Rad und rollen wahlweise eine Runde durchs Städtchen mit ein paar hübschen Fachwerkhäusern und Angela Merkels Schule; oder gleich weiter parallel zum Gleis. Nach ein paar Schlenkern geht’s neben zur B109 aus Templin heraus. Das altehrwürdige gelbe Gebäude des Joachimsthalschen Gymnasiums links am Weg soll 2024 als „Europäische Schule Templin“ öffnen. Der hübsche Staudengarten daneben öffnet schon jetzt, aber nur mittwochs von 10 bis 12 oder wenn jemand darin werkelt.

Nach ein paar radweglosen Metern in Fährkrug geht’s zweimal links auf einen Bahntrassenweg. Der führt asphaltiert zwischen Baumreihen entlang, passiert als Damm nasse Erlenbrüche und öffnet immer wieder hübsche Blicke auf die Felder und Hügel ringsum. Dabei verläuft er dank seines früheren Lebens fast steigungsfrei zwischen teils steilen Hängen. Hin und wieder gibt’s auch Steine: sehr alte Schweden, von der Eiszeit hergeschoben und von mittelalterlichen Bauern an die Feldraine geschleppt. Ein hübsches Panorama; je nach Jahreszeit sogar mit Obstgarnitur: Mirabellen, Äpfel, Pflaumen. Dazu viel Ruhe und Natur.

Ein paar Spuren der Bahn wurden in Hardenbeck bewahrt – als Mobiliar eines kuriosen Rastplatzes: Klappsignale, Infotafel, Schranke und eine Trabi-Nase, die aus einer Replik der Berliner Mauer ragt. Die Tafel erzählt die Geschichte der Bahn, die seit 1913 nicht nur Menschen transportierte, sondern auch Agrarprodukte aus der Uckermark nach Berlin. Bis 1945, als das Gleis als Kriegsreparation in die Sowjetunion gebracht wurde. Der Damm verwaiste.

Die nächsten drei Kilometer nach Boitzenburg sind hügelig, aber dort gibt’s Gelegenheit zum Ausruhen: Das prächtige

Schloss der Adelsfamilie von Arnim strahlt mit seinen Erkern und Türmen unverschämt weiß in der Landschaft – und bietet Quartiere von schlicht bis schick. Nach dieser kurzen ersten Etappe bleibt noch genug Zeit zum Schlemmen vor der Marstall-Bäckerei gegenüber dem Schloss oder vor der Mokka-Milch-Eisbar (August-Bebel-Str. 31) und für eine kleine Wanderung von der alten Klostermühle – das Kloster war die Backsteinruine dahinter – durch den Tiergarten. Der hat seinen Namen von den Tieren, die die Bauern hierher zum Fressen trieben. Die Jahrhunderte der Beweidung ließen nur wenige Jungbäume groß werden – aber die dann richtig: Uralte Eichenriesen lassen die Waldgesellschaft ringsum fast mickrig wirken. Als Imbiss in diesem Naturtheater gibt's Waldhimbeeren. Wenn dann noch Kondition und Zeit übrig sind: Am Küchenteich beim Schloss gibt's Boote zu mieten.

Wald und Eiszeithügel

Einen besonderen Wald streift auch die weitere Route, die von Boitzenburg nordwärts führt – ausnahmsweise ohne Radweg auf der etwas rumpligen, aber ruhigen Landstraße nach Krewitz: Die Zerweliner Heide ist durchzogen von steilen Eiszeithügeln. Zur DDR-Zeit militärisches Sperrgebiet, wurde sie nach der Wende dem WWF übertragen, der sie zur Wildnis entwickeln will. Der Wegweiser zum Hof Kokurin in Naugarten kann als Wink für den nächsten Urlaub verstanden werden.

© Stefan Jacobs

Signalwirkung: Am Rastplatz Hardenbeck wird auch die Geschichte der Bahntrasse erklärt.

Für den Anfang reicht es, hundert Meter hineinzufahren und die gigantischen Linden vom Ende des 18. Jahrhunderts zu bewundern, die den Weg säumen.

Aber die eigentliche Route führt auf der Landstraße weiter nach Krewitz, wo sie wieder als separates Asphaltband autofrei durchs weite Land führt. An Weggun vorbei geht's nach Parmen, wo aus einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme das reizend gelegene Kräutercafé entstanden ist, in dem Andrea Tietz mit ihrem Mann opulente Kuchen und Torten serviert und Radler an warmen Tagen mit hausgemachtem Eistee beglückt.

Bei Bedarf lässt sich die Tour hier um knapp zehn Kilometer verkürzen, ohne dass man viel verpasst: von Parmen direkt auf der Allee nach Warbende. Die reguläre Route macht eine Schleife durch Fürstenwerder, von wo sie wieder südwärts schwenkt und über steile Hügel nach Warbende an die Landesgrenze führt. Auf Mecklenburger Gebiet geht's über radweglose, aber ruhige Alleen via Lichtenberg und Wendorf nach Krumbeck, wo sich die Pferde im Lenné-Park rechts der Straße vielleicht über Besuch freuen.

Der Bahntrassenweg ab Bredenfelde wird nach kurzer Zeit zum Waldpfad. Aber in Quadenschönfeld hat einen die Zivilisation wieder – und grüßt freundlich in Gestalt eines Café-Ladens in einem alten Eisenbahnwagen. Schnurgerade und glatt geht es westwärts weiter nach Blankensee, wo man je nach Saison vor Abfahrt des Zuges noch eine Birne oder einen Apfel pflücken kann. Beides hochverdient.

Die gpx-Trackdaten gibt es online auf *radzeit.de* zum Download.

Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE

Redaktionskollektiv „Autokorrektur“ (Hrsg.)

Aktionsbuch Verkehrswende

Acker, Wiese & Wald statt Asphalt, Oekom Verlag, 2021

Ein breit aufgestelltes Redaktionskollektiv berichtet von konkreten Aktionen des Protests für eine echte Verkehrswende. Exemplarisch stehen die Besetzung des Dannenröder Walds gegen den Autobahnausbau, die Blockade der Frankfurter Messehallen während der IAA oder die verhinderte Ansiedlung eines riesigen Logistik-Gewerbegebietes in ländlicher Gegend. Die Aktivist:innen eignen sich während ihres bürgerschaftlichen Engagements ein enormes Fachwissen an. Ganz praktische Hinweise unterstützen diese Wissensaneignung mit Tipps für effektives Arbeiten, seriöses Quellenstudium bei der Internetrecherche, Infos für Pressearbeit, rechtliche Fragen, Vernetzungsarbeit und nicht zuletzt für den Umgang mit den Mühen der Ebenen. Die Autor*innen geben Argumentationshilfen, warum E-Mobilität keine Lösung ist, was SUVs mit Geschlechterungerechtigkeit zu tun haben oder welche zerstörerischen Auswirkungen der Anspruch „Heute bestellt, morgen geliefert“ nach sich zieht. Es gibt viele Gründe, über umweltfeindliches Verhalten wütend zu sein und die Wut-Energie in kraftvolle Proteste zu investieren. Dieses Buch ermutigt und zeigt, wie es geht.

Katja Diehl

Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt

S. Fischer Verlag, 2022

„Mein Name ist Katja und ich wende den Verkehr.“ So stellt sich die Autorin ihrer Leserschaft selbstbewusst vor. Witzig, erfrischend und mit Faktenwissen beleuchtet sie die Geschichte der Automobilindustrie von den Anfängen bis heute, stellt liebgewordene Gewohnheiten in Frage oder führt sie ad absurdum. Katja Diehl ist keine Auto-Gegnerin. Sie fragt: Wer braucht wirklich ein Auto und wo ist es überflüssig? Sie blickt auf unterschiedliche Bedürfnisse in der Stadt und im ländlichen Raum. Ihr sozialer Fokus schließt Menschen in Armut ein, ebenso mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen. Und sie wirft einen erhellenden Blick auf die Geschlechterfrage. Die Autorin arbeitete viele Jahre in der Mobilitäts- und Logistikbranche, sitzt im Beirat der österreichischen Klimaschutzministerin, berät den Verkehrsminister in Baden-Württemberg und ist als Verkehrsaktivistin unterwegs. Sie spricht aus Erfahrung, kennt die unterschiedlichen Perspektiven und setzt sich leidenschaftlich für eine gerechte Mobilität für alle ein.

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

velokiez@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 4434 05 20

Bibliothek und Information

Freitags 15:30 – 18:30 Uhr
April–Sept. zusätzlich:
Dienstags 15:30–18:30 Uhr
Radführer, Karten, Bücher zu Verkehrspolitik, Infos rund ums Radfahren und den ADFC.
adfc-berlin.de/velo-bibliothek
Tourberatung nach Terminvereinbarung über *kontakt@adfc-berlin.de*

Radforum

Acht Mal im Jahr am 1. Mittwoch des Monats diskutieren wir mit Euch zu einem aktuellen Thema:
adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren Terminen, siehe: *adfc-berlin.de/codierung*

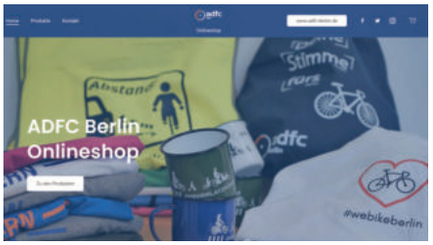
Tourberatung plus

In Einzelberatungen (30 Minuten) planen wir mit dir Wochenendtour und Urlaub rund ums Rad: Radregionen, Einschätzung der Strecke, Kilometerermittlung, Kartenmaterial und kurze Einführung in digitale Planung. Das Angebot ist kostenfrei, eine Spende ist erwünscht.

Per Telefon

Rechtsberatung

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen.
Jeden Dienstag 18–19 Uhr
adfc-berlin.de/rechtsberatung



Onlineshop

Du willst im Verkehr zeigen, dass dein Herz fürs Radfahren schlägt und damit unsere Arbeit unterstützen? Ab jetzt kannst du unsere T-Shirts, Masken, Westen und Tassen bequem von zu Hause aus in unserem neuen Onlineshop bestellen: *www.adfc-berlin-onlineshop.de*

adfc Brandenburg

Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam

brandenburg@adfc.de
adfc.de/brb
Tel (0331) 28 00 595
Fax (0331) 27 07 077

Öffnungszeiten:
01. März–31.Oktober Di 16 –18 Uhr
(im Winter an jedem ersten Dienstag im Monat 16–18 Uhr)

In der Landesgeschäftsstelle Brandenburg befinden sich ein Infoladen und eine Selbsthilfewerkstatt. Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können Ihr Rad auch codieren lassen.

radzeit DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

adfc Berlin

HERAUSGEBER/VERLEGER
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V., Yorckstraße 25, 10965 Berlin
Tel. (030) 44 84 724, kontakt@adfc-berlin.de
Tel. (030) 44 84 724, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2022

VERTRIEB: ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg kostenfrei. Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw., kein Rechtsanspruch auf Belieferung

SPENDENKONTO:
Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION
Lisa Feitsch (Chefredaktion)
Schirin Rajabi (Layout)
Philipp Poll

ANZEIGEN
Schirin Rajabi, Tel. (030) 70238-716, anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 33.

DRUCK: Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Druckauflage: 16 .000 Exemplare **ISSN 1439-8702**

Exklusiv für ADFC-Mitglieder: 100 Euro für die Vereinskasse

Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit 150 Jahren
- Grünes Konto – auf Wunsch mit nachhaltig produzierter Kreditkarte aus Maisstärke
- Ratenkredit mit gleichem Zins für alle
- Langjähriger Partner und Förderer des ADFC Berlin e. V.

Jetzt mehr erfahren: psd-bb.de/adfc-berlin

PSD Bank Berlin-Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen