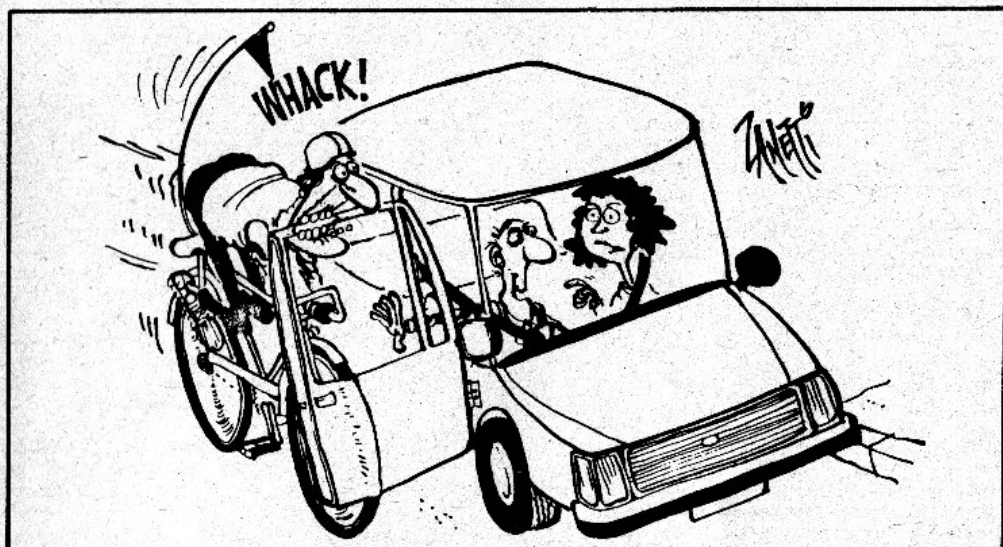




**LVI**

**INFO 2**

Lëtzeburger Velos-Initiativ



Léiw Velosfrënn(dinnen),

elo ass d'Fräijoer erem do an 't denkt een drun, fir de Velo nes aus dem Keller ze huelen, de Wanterstëpps ewechzewäschen, de Platten ze flecken an d'Kette gudd ze schmieren. Wann een da nach Chance huet, kennt tësched de Reeschauerer d'Sonn e bëßchen eraus an 't kann een e klengen Tiirche fueren.

Außer de Wiederkonditiounen huet sech awer net vill geännert. Et si bis elo nach net méi Velosweer do, wéi virum Wanter. Vlächgt gin awer bis zu de Gemengewahlen e puer Feld- a Bëschweer makadamiséiert a mat groußem Pomp vum Gemengeroot als Fräizäitpisten ageweit.

An der Stad selwer bleiwen d'Strosse weiderhin mat Blech vollgestoppt. Wann ee wëllt an der Stad secher mam Velo fueren, muß een en um Hellech-Geescht an de Lift setzen an e puermol op an of fueren.

Fir déi Leit, déi trotzdem nach net d'Flemm hun an sech vlächgt esouguer e neie Velo uschaafe wëllen, weise mer emol e puer méi besonnesch Gefierer. Domat fällt e wéinstens esou vill op wéi mat engem dëcke Porsch - an dat zu engem Brochdeel vum Präis. Avis aux frimeurs!!

## Das Fahrrad in der Stadt Luxemburg

Beim ersten Frühlingssonnenschein wird das Fahrrad wieder aus dem dunklen Keller hervorgeholt und man will sich die erwachende Natur per Velo anschauen. Außerdem muß auch der Winterspeck weg und die Muskeln sollen ein bißchen geübt werden.

Doch wohin sollen die Leute ihren Sonntagnachmittag - Familienausflug machen? Nicht einmal für das Freizeitradeln, dessen Nutzen und Sinnhaftigkeit von den Politikern anerkannt wird, werden geeignete Wege angeboten.

Wenn man die einzige Radpiste von Grund nach Hesperingen einige Male abgefahren hat, kennt man sie auswendig. Außerdem: wie kommt man zur Fahrradpiste und wie geht es in Hesperingen weiter?

Wohl wurde schon vor zwei Jahren verkündet, die Gemeinde plane das Anlegen von Fahrradwegen durch den Grüngürtel der Stadt. Auch wurde ein Plan veröffentlicht, der dieses "Radwegenetz" darstellt und der nun vom Gemeinderat gutgeheißen wurde. Dieses Projekt sieht den Bau einer Radpiste von 44,8 km vor. Davon führen 30,28 km über das Gebiet der Gemeinde Luxemburg und die restlichen Teilstücke liegen in den Gemeinden Kopstal, Roeser, Bartringen, Hesperingen, Strassen und Walferdingen. Sicher wird vor den Gemeindewahlen wenigstens ein Teil dieser Radpisten pressewirksam eingeweiht werden.

Dieses Radwegenetz ist einzig und allein auf das Freizeitradeln ausgerichtet und führt den Radfahrer um die Ortschaften herum, um den Ortskern vom störenden Durchgangsverkehr freizuhalten.

Wirft man einen genaueren Blick auf die Trassenführung und vergleicht diese mit einem Stadtplan, so muß man feststellen, daß nicht viel neues an diesen Wegen ist. Vielleicht werden einige blaue Schildchen mit Fahrrad entlang des Weges aufgestellt, oder es wird sogar ein glatter Asphaltbelag aufgebracht, damit der Hintern nicht zu arg strapaziert wird und man sich

die zarten Felgen nicht verbiegt. Auf jeden Fall stellt dieses Projekt nur einen allzu zaghaften Beginn dar, wie er eben in einen Wahlkampf paßt, um noch einige Stimmen zu ergattern.

Vollkommen unberücksichtigt in den Gedanken der Politiker und in den Entwürfen der Planer bleibt weiterhin der Alltagsradverkehr. Diese Leute können sich nicht vorstellen, selber mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, und deshalb will es ihnen absolut nicht in den Kopf, daß das Fahrrad ein Verkehrsmittel ist. Beispiele des Auslandes, wo der Fahrradverkehr in den letzten Jahren einen großen Aufschwung genommen hat, werden mit der lapidaren Behauptung abgetan, daß der Luxemburger eben "anders" sei und das Fahrrad auf keinen Fall als Verkehrsmittel akzeptieren würde. Aus diesem Grund sei jede Maßnahme, die man zum Schutz der Radfahrer treffen würde, verlorene Mühe. Am liebsten würden diese Herren das Radfahren in der Stadt ganz verbieten, sozusagen "um die Radler, die sich verantwortungslos in die Gefahren des Stadtverkehrs begeben, vor ihrer eigenen Dummheit zu schützen".

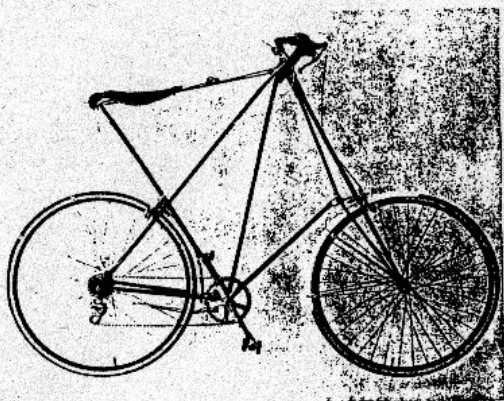
Somit wird weiterhin der Autoverkehr begünstigt, wodurch neue Realitäten geschaffen werden, die die Radfahrer noch stärker gefährden als bisher. Es wird noch lange dauern, bis erste Maßnahmen in der Stadt geschaffen werden, um das Radfahren sicherer zu machen. Auch nach der Fertigstellung des Heilgeist-Tunnels wird die Verkehrsberuhigung des Boulevard Roosevelt und die angekündigte Anlage einer Fahrradpiste in dieser Straße nicht von selber geschehen. Ganz abgesehen davon, daß eine zwei- oder dreihundert Meter lange Fahrradpiste das Problem auch nicht lösen kann und in eine längere Strecke eingebunden sein muß.

Vor den Gemeindewahlen kann man vielleicht einigen Politikern Zugeständnisse aus dem Mund ziehen, aber Politikergedächtnisse sind kurz, vor allem wenn der rechte Wille fehlt.

# Ein Traum von einem Fahrrad

## Die bequeme Hängematte

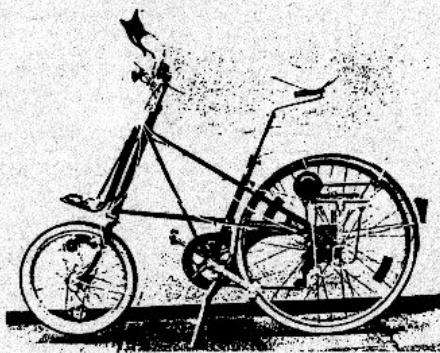
Das Dursley-Pedersen-Rad wurde schon 1894 patentiert. Die Rahmenkonstruktion weicht sehr stark von den heute üblichen Fahrradrahmen ab. Er besteht aus dünnen leichten Rohren und aus Stahlseilen. Der ausgezeichnete Fahrkomfort wird durch den gefederten "Hängemattensattel" erreicht, der in Seilen aufgehängt ist, die sich durch das Gewicht des Fahrers spannen und so dem Rahmen zusätzliche Steifigkeit verleihen.



Dieses Rad wurde bis 1914 gebaut. Die Idee war aber so gut, daß die Produktion jetzt wieder aufgenommen wurde (mit einigen Verbesserungen wie z.B. Gangschaltung). Neuerdings ist sogar eine Ausführung als Tandem erhältlich.

## Der Packesel im Nahverkehr

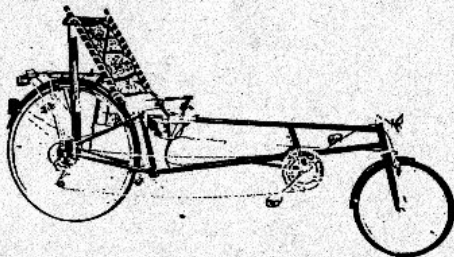
Eine Neukonstruktion, die jetzt in Serie produziert wird, stellt das Ergorad dar. Dieses Fahrrad ist so gestaltet, daß es besser an den menschlichen Körper und dessen Bewegungen angepaßt ist. Die aufrechte Sitzhaltung und der gefederte Sattel sollen die Wirbelsäule schonen. Außerdem verschafft diese Sitzposition dem Fahrer eine gute Übersicht im Stadtverkehr, wo dieses Rad besonders durch seine Handlichkeit und Wendigkeit überzeugt.



Eine weitere Stärke dieses Rades ist die große Tragfähigkeit. Der vordere Gepäckträger verträgt eine Zuladung von 30 bis 40 kg. Zusätzlich können hinten noch Packtaschen eingehängt werden.

## Der Langstreckenfahrer

Schon seit langer Zeit werden Liege- und Sesselfräder entwickelt. Diese Bauweise bietet den Vorteil, daß man die Körperkraft besser ausnutzen kann, einen geringeren Luftwiderstand aufweist und in einem bequemen Sessel sitzt.



Meist wurden diese Räder von Bastlern zusammengebaut oder als Hochleistungsräder für Rekordversuche entworfen. 1975 wurde in Amerika am MIT das "Avatar" entwickelt und in Serie gefertigt. Dieser Klassiker wird jetzt auch in Europa nachgebaut, jedoch schreckt bei diesem Rad der hohe Preis sicher viele Interessenten ab.

Eine preiswertere Ausführung des Liegerades stellt das "Roulant"-Rad dar, das in größerer Serie und mit etwas billigeren Komponenten produziert wird und deshalb auch im Preis erschwinglicher ist.



# Mitteilungen

## Konferenzen, Seminare, Termine

Der 6. Bürgerinitiativen-Verkehrskongreß des ARBEITSKREISES VERKEHR und Umwelt e.V. - UMKEHR- findet vom 30.4-3.5.1987 in Karlsruhe statt. Auf diesem Kongreß, der unter dem Motto "total mobil?" steht, soll der derzeit gängige Mobilitätsbegriff an verschiedenen Einzelthemen diskutiert werden und Forderungen zu deren umweltfreundlicheren Entwicklung formuliert werden. Zum anderen wird auch die Arbeit der Bürgerinitiativen vorgestellt. Weitere Informationen hierzu bei der LVI.

Das Jährliche Treffen der European Cyclists' Federation (ECF) findet vom 19.-21.8.1987 in Basel statt. In dieser Organisation haben sich 23 europäische Fahrradinitiativen zusammengeschlossen, darunter auch die LVI als Vertreter der luxemburger Radfahrer.

Dieses Jahr findet wieder eine "Velo-City"-Konferenz statt, und zwar vom 22.9.-25.9.1987 in Groningen. "Velo-City" ist eine internationale Fahrrad-Planungskonferenz, wo Verkehrs- und Stadtplaner aus allen Ländern das Thema "Fahrrad in der Stadt" beleuchten.

\*\*\*

## "WIJSENBERG-Report"

Der Verkehrsausschuß des Europäischen Parlamentes ließ einen Bericht erstellen, der dazu dienen soll, Richtlinien für eine einheitliche Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer in der Gemeinschaft festzulegen und auf die Schaffung einer diesbezüglichen Gesetzgebung zu drängen.

Dieser Bericht stellt eine Bestandsaufnahme und Forderungen für die zukünftige Entwicklung in den Bereichen Verkehrssicherheit, wirtschaftliche Bedeutung, Infrastruktur, Fahrrad und öffentlicher Verkehr, internationaler öffentlicher Verkehr, Technik und Erholung dar. Auch wenn dieser Bericht nicht in allen Punkten als ideal angesehen werden kann, bietet er trotzdem eine umfassende Diskussionsgrundlage für das Thema Fahrradverkehr. (Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über das Fahrrad als Verkehrsmittel, Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente, PE 107 416)

\*\*\*

## Annonce

Vends vélo course hauteur 53 cm - très bon état  
Prix 12000.- tél: 2 12 72 (jusqu'à 17.00 heures)  
Michèle Grethen

\*\*\*

## LVI-Generalversammlung

Die diesjährige Generalversammlung der LVI wird voraussichtlich am 26. Mai stattfinden. Weitere Einzelheiten hierzu werden folgen.

\*\*\*

## Mitgliederbeitrag '87

Das neue Jahr ist jetzt in vollem Gang und die Mitgliederbeiträge für alle möglichen Vereine werden fällig. Auch die LVI lebt nicht allein von Luft und Sonne! Wir versuchen zwar, unsere Kosten in Grenzen zu halten, doch ganz ohne Geld geht es auch nicht.

Wir bitten alle Mitglieder und Sympathisanten unsere Sache weiterhin zu unterstützen und ihre Mitgliedschaft durch Überweisung ihres Beitrages von 100.- frs auf das CCP 82584-17 der LVI zu erneuern.

Vielen Dank!



# LVI

Lëtzebuurger Velos-Initiativ

## Fahrradtour 1

**Ausgangspunkt: Gare      Länge: 16 km**

Gare - Grund - Alzettetal - Hesperange - Howald - Bonnevoie - Gare

## Beschreibung

Beim Verlassen des Bahnhofplatzes führt der Weg nach rechts in die Avenue de la Gare und gleich wieder rechts in die Rue du Fort Neipperg. Diese Straße wird durchfahren bis sie am anderen Ende auf den Boulevard d'Avranches stößt. (Vorsicht beim Kreuzen der stärker befahrenen Vorfahrtsstraßen!)

Der Weg biegt nun nach links in den Boulevard d'Avranches, kreuzt die Avenue de la Gare und führt geradeaus einige Meter auf dem Boulevard de la Pétrusse, um dann nach rechts in die Rue de Prague einzubiegen, die hinunter ins Petrußtal führt. (Achtung: gutfunktionierende Bremsen sind hier absolut notwendig!)

Am Ende der Abfahrt biegt die Straße mit einer Linkskurve in die Rue St. Ulric. Die nächste Rechtsabbiegung führt über die Alzettebrücke und gleich dahinter fängt rechts im Bisservag die beschilderte Fahrradraste an.

Nun beginnt der angenehmere Teil dieser Tour. Absichts vom Stadtverkehr kommt man an der Alzette entlang bis nach Hesperange. Zuerst über den Bisservag, der am Ende nach rechts in die kurze Kopfsteinpflaster-Abfahrt der Rue du Fort Dumoulin einmündet. Nach einem kurzen Stück in Gegenrichtung zum Einbahnverkehr wird der Boulevard Général Patton an einer vom Radfahrer zu betätigenden Ampel überquert.

Dann führt der Weg gemütlich weiter über die Rue de Pulvermühl, Rue de Godchaux, vorbei an der Schlüßmilles, der Gantebeensmilles, der Isiger Stee bis in die Rue de l'Alzette in Hesperange. (Vorsicht beim Überqueren der Vorfahrtsstraßen auf der Fahrradraste!)

Hier kommt man nun nach rechts auf die vielbefahrene Route de Thionville und biegt nach etwa 300m nach links auf einen kleinen Parkplatz. (Achtung: diesen Streckenabschnitt, besonders das Linksabbiegen, sollten ungeübtere Radfahrer zu Fuß bewältigen!)

Am Ende des Parkplatzes beginnt ein Waldweg, der am Drosbach entlangführt bis nach Howald. Bei der Rue Dr. Jos Pfeffer (Einbahnstraße) steigen wir ab und laufen 20m nach links bis zur Rue du 9 mai 1944. Auf dieser Straße führt der Weg nach links weiter und biegt am Ende rechts in den Rangwe, den wir jedoch gleich wieder nach links verlassen, um über die Rue d'Orchimont und die Rue de Neufchâteau zur Route de Thionville zu gelangen.

Diese Hauptverkehrsstraße wird überquert und man kommt über die Rue du Cimetière zur Bonneweger Kirche, wo der Weg nach links in die Rue des Ardennes abbiegt und über den Dernier Sol wieder zur Route de Thionville führt. Auf dieser Straße geht es nach rechts über die Eisenbahnbrücke zum Bahnhof. (Achtung: dieses letzte Teilstück ist wiederum gefährlich und sollte vor allem von Kindern auf dem Bürgersteig zurückgelegt werden!)

# LUXEMBOURG

