



LVI

INFO 3

Lëtzebuurger Velos-Initiativ

Léiw Velosfrënn(dinnen),

trotz der reduzierter Zuel vun aktive Memberen huet d'Velosinitiativ d'lescht Joer dach nach muenches op d'Bee bruecht. Eis Aktiounen stongen haaptsächlech am Zeeche vun der Öffentlecheetsaarbecht a vun de Kontakter mat aaneren euro-päeschen Velosinitiativen.

Mir haaten d'lescht Joer op der Journée nationale de la Bicyclette zu Dikrech e Stand opgeriicht, wou mer eng Rei Informationsmaterial verdeelt an ausgestellt hun.

Eis Velosmanif an der Stat ass de leschte September am Kader vum Ökofest vum Mouvement Ecologique ofgelaaf, a mer haaten duerno um Ökofest e vill besichte Stand opgeriicht, wou mer mat den interessierte Leit iwert all méiglech Aspekter vum Velofuere konnte schwätzen.

Vir de Kontakt mat eise Memberen méi intensiv ze gestalten, hu mer en Info mat enger Rei vun ënnerschiddlechen Informatiounen iwer Veloen a Velosfuere erausgin.

Als weidere Service hu mer ugefang, Velostiir opzezeechnen an un eis Memberen ze verschécken.

Op internationalem Plang hu mer en intensiven Informationsaustausch mat europäeschen Velosinitiativen opgeholl, déi et erlaaben, nützlich Rootschléi un eis Membere weiderzegin a Kontakter ze vermëttelen.

Vir de Bilan vum leschte Joer ze zéien, vir d'nächst Joer ze plangen a vir weider Ideen vir d'Zukunft ze kréien, ass

d'Assemblée générale geduecht,

déi en Denschdeg, de 26. Mee 1987  
um 8 Auer

am Ökozenter  
6, rue Vauban, Lëtzebuerg stattfënd.

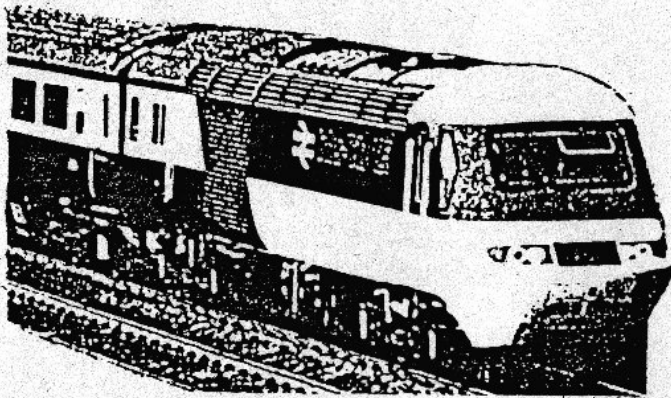
Wann der eis Aarbecht als sënnvoll ugesit an eis weiderhin ënnerstëtze wëllt, biede mer iech, äre

Membersbeitrag vun 100.- frs  
vir 1987

op de Postscheckkonto 82564-17 vun der LVI ze iwerweisen.

Merci am viraus, a mer hoffen iech dann all op eiser Generalversammlung erëmzegesinn.

## Fahrrad und Eisenbahn in Europa



Wer mit dem Rad ins Ausland will, kann das auf verschiedene Weise tun: man kann selbst mit seinem Rad über die Grenze radeln oder die Bahn benutzen. Wer mit dem Zug fährt, muß bestimmte Regeln in den anderen Ländern beachten.

Fahrräder können im voraus verschickt werden oder selbst als Gepäck mitgenommen werden. Von Luxemburg aus kann man Räder durch ganz Europa mit dem Zug verschicken. (Das kostet Flux 194.- bis 500 km und ab 500 km Flux 290.-) Der Nachteil des Verschickens ist, daß das Rad vorher - einige Tage bis zu einer Woche - abgegeben werden muß. Viele Fahrräder werden außerdem während der Fahrt beschädigt oder kommen überhaupt nicht an. Je südlicher man verreist, desto weniger sorgfältig werden die Fahrräder behandelt; vor allem dem Transport von Paris nach Spanien ist nicht zu trauen.

Eine Gepäckversicherung (von der CFL angeboten) ist hier in Luxemburg auch nicht immer die Lösung. Wir haben schlechte Erfahrungen damit gemacht!

Es ist besser, das Fahrrad selber mitzunehmen, dann kann man auch selber darauf achten und braucht sein Gepäck auf den Bahnhöfen nicht zu schleppen. Der Zug muß aber einen Gepäckwagen haben. Mit seiner Fahrkarte kauft man am Gepäckaufbewahrungsschalter eine Karte für das Rad. Dort wird auch dafür gesorgt, daß das Fahrrad in den Zug kommt. (Man muß mindestens eine

Stunde vorher am Bahnhof sein.) Innerhalb von Luxemburg setzt man sein Fahrrad selber in den Zug.

Der Transport von Fahrradanhängern und Tandems ist nur in England, Dänemark und Osteuropa möglich. Falträder dürfen umsonst mit, außer in der BRD, in Spanien und in Italien. In manchen Ländern kann das Fahrrad nur als Gepäck verschickt werden.

In Belgien kostet der Transport mit dem Zug FB 135.-. An 58 Bahnhöfen kann man außerdem ein Fahrrad mieten; zurückgeben kann man es an 147 Bahnhöfen. Dieses System gibt es auch in Österreich und in der Schweiz. Es ist dort also möglich mit dem Zug bergauf zu fahren und mit dem Fahrrad wieder runter (oder umgekehrt).

In der BRD gibt es die Möglichkeit, Fahrräder mit dem Zug mitzunehmen (DM 16,50), wenn ein Gepäckwagen vorhanden ist (angegeben durch einen Koffer im Kursbuch). Die Abfahrtszeiten im deutschen Kursbuch sind schwer zu lesen, man irrt sich leicht. Das Einstellen von Bahnlinien geht in der BRD so schnell vor sich, daß es empfehlenswert ist, sich im voraus zu erkundigen, ob ein Ort noch mit der Bahn zu erreichen ist. Die U-Bahnen in Hamburg, Frankfurt, Nürnberg, Berlin und München nehmen Fahrräder mit. Das ist bequem, wenn man schnell durch diese Städte hindurch kommen will.

Das Verschicken von Fahrrädern nach Großbritannien ist so um-

ständig, daß es ratsam ist, mit dem Fahrrad auf die Fähre zu fahren. In der Gegend von London gibt es strenge restriktive Regeln, was den Fahrradtransport betrifft. In den Intercity-125-Zügen bezahlt man £ 3.- für ein Fahrrad. In allen anderen Zügen ist der Transport umsonst.

Die Inlandszüge in Dänemark nehmen keine Fahrräder mit; in Norwegen, Schweden und Finnland ist dies jedoch möglich. In Dänemark gibt es aber elf private Eisenbahngesellschaften, die gerne Fahrräder transportieren. Im Übrigen ist der Fahrradtransport in Nordeuropa sehr kostspielig.

In Osteuropa ist es viel billiger zu verreisen. Das Fahrrad kann man immer mitnehmen, außer manchmal in Schnellzügen. Ein extra großes Trinkgeld für den Schaffner kann trotzdem helfen. In Jugoslawien und Griechenland fahren jedoch auf manchen Strecken nur 2 bis 3 Züge pro Tag.

In der Schweiz, dem Mekka aller Eisenbahnfanatiker, wird das Fahrrad als ein vollwertiges Transportmittel angesehen. Es kann für FS 5.- in allen Zügen und in den berühmten Postbussen mitgenommen werden. Fast alle Bahnhöfe vermieten gute Fahrräder für FS 9.- pro Tag und die bewachten Abstellplätze sind ebenfalls billig. Die Stadt Zürich ist der einzige Ort in Europa, wo in allen öffentlichen Transportmitteln Fahrräder mitgenommen werden können (Bus, Straßenbahn, S-Bahn und Eisenbahn).

Der Transport mit dem Zug in Italien und Spanien ist lästig, ziemlich teuer und dauert manchmal Tage.

Wer in Frankreich das Glück hat, auf einen Zug zu stoßen, der ein spezielles Fahrradabteil hat, darf das Rad umsonst mitnehmen. Es fahren 2000 solcher Züge pro Tag durch das ganze Land. In anderen Zügen kostet der Transport FF 30.-. Züge nach Paris sollte man in den Sommermonaten besser meiden, weil beim Umladen in Paris viel beschädigt wird. Von daher ist es besser, Paris zu umfahren.

#### Noch einige Hinweise:

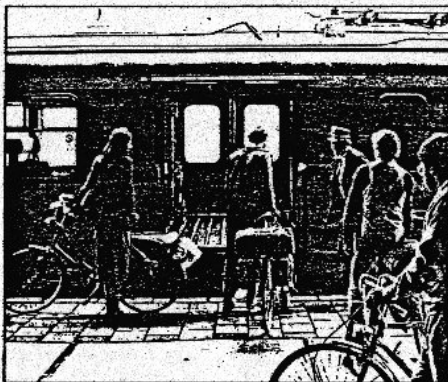
\* Suche soweit möglich die direkte Zugverbindung aus. Paß auf, was unterwegs mit dem Gepäckwagen passiert; dieser hat oft einen anderen Zielort, als der Rest des Zuges.

\* Baue beim Transport durch die DDR alle losen Teile vom Fahrrad ab. Lampe, Pumpe, Dynamo verschwinden sonst leicht unterwegs.

\* Nimm den Zug durch die Alpentunnels, wenn drei Pässe an einem Tag dir etwas viel sind.

\* Rechne an großen Bahnhöfen etwa eine Stunde, um die Fahrkarte zu kaufen und den Abfahrtsbahnsteig zu erreichen.

Mehr Informationen gibt es in Fahrrad- und Zugbroschüren in den verschiedenen Ländern. Sie können auch bei den nationalen Verkehrsbüros bestellt werden. Auch die LVI gibt gerne Informationen weiter, die ihr von anderen europäischen Fahrradinitiativen zugeschickt werden.





# Fußgänger und Radfahrer

## - ein Konflikt?

In unserer autobestimmten Welt bleibt immer weniger Platz für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer, die meistens von den Verkehrsplanern vernachlässigt werden. In unserer ordnungsliebenden Gesellschaft wurden den Fußgängern die Fußgängerzonen und Parks in den Stadtzentren und einige Spazierwege in Feld und Wald als Revier zugewiesen. Die erholungssuchenden Freizeitradler wurden auf spezielle Radwege außerhalb der Stadt verwiesen.

Anstatt sich jetzt über die allgemeine Ausbreitung des Automobils auszulassen, das sie in ihre Reservate verdrängt hat, verteidigt jedes dieser Stiefkinder des Verkehrs sein kleines Territorium verbissen gegen das andere. Fußgänger regen sich auf über Radfahrer in der Fußgängerzone oder wenn sie plötzlich ihren Sonntagnachmittag-Spazierweg mit Radfahrern teilen müssen. Radfahrer ärgern sich über herumtschlendernde Fußgänger auf den Radpisten.

Die Lëtzebuerger Velosinitiativ tritt ein für ein gegenseitiges Verständnis und ein Zusammenleben von Radfahrern und Fußgängern im gleichen Verkehrsraum.

Wenn Radwege durch eine schöne Landschaft angelegt werden, so soll keinem Fußgänger verwehrt werden, seinen Spaziergang über diesen Weg zu machen. Die Fußgänger sollten jedoch nicht die Piste in ihrer ganzen Breite in Anspruch nehmen oder auf ein Klingelzeichen des Radfahrers mit Beschimpfungen reagieren. Ein Autofahrer hupt, wenn er sich ärgert und das Hupen ist ein Anbrüllen. Der Radfahrer jedoch klingelt, um auf sich aufmerksam zu machen, weil man ihn sonst nicht bemerkt - er zieht nämlich nicht überall seinen Lärnteppich mit sich herum. Das Klingeln des Radfahrers ist also vom Fußgänger nicht gleich mit Beschimpfungen zu erwidern.

Die bestehenden Radwege sind hauptsächlich für die Freizeitradler angelegt worden. Sie sollen also nicht



als Rennpisten beansprucht werden, besonders wenn bei schönem Wetter reger Fußgängerverkehr anzutreffen ist.

Die Radwege sind für die Radfahrer angelegt und sollen primär diesen zugute kommen. Ihre Benutzung soll jedoch den Fußgängern nicht verweigert werden, wobei diese aber hier den Radfahrern ihr Vorrecht zugestehen sollen.

Auf der anderen Seite tritt die Lëtzebuerger Velosinitiativ auch dafür ein, daß Radfahrer in den Fußgängerzonen und Parks geduldet werden sollen. In diesen Bereichen soll jedoch der Fußgänger das absolute Vorrecht haben. Der Radfahrer hat mit angemessener Geschwindigkeit zu fahren und bei stärkerem Fußgängerverkehr auch abzustiegen.

Wir sehen es als sehr bedauerlich an, wenn Fußgänger und Radfahrer gegeneinander ausgespielt werden oder sich gegenseitig bekämpfen. Diese beiden umweltfreundlichen Fortbewegungsarten können sich unserer Meinung nach sehr gut den selben Raum teilen, ohne in Konflikt zu geraten, wenn ein gegenseitiges Verständnis vorhanden ist und angemessene Verhaltensregeln befolgt werden.