



LVI - INFO

Nr. 28

September 1997

Lëtzebuurger
Velos - Initiativ

SOMMAIRE

EDITORIAL	2
VISIONEN EINER FAHRRADGERECHTEN STADT	3
WAT DIR SCHO LAANG ENG KEIER SOE WOLLT	5
NOS RANDONNEES - UNSERE RUNDFAHRTEN	6
LE VELO SUR L'AUTRE PLANETE	8
CALENDRIER - TERMINE	9

Qu'est-ce qu'un *City-Velo* ?

Le *City-Velo* est un vélo conçu spécialement pour les déplacements en ville.

Le système est très simple.

Répartis à différents points-clés de la ville, les *City-Velo* s'empruntent exactement comme des caddies. Pour décrocher un *City-Velo*, il suffit de mettre une pièce de 50 francs et la chaîne se détache. Le *City-Velo* peut être utilisé dans toute la ville. Après utilisation on range le *City-Velo* dans un des points-clés prévus à cet effet et on récupère ses 50 francs.

La promenade en *City-Velo* n'aura donc rien coûté à l'utilisateur.

La gérance et l'entretien des *City-Velo* sont assurés par des services sociaux.

Les Points-clés des *City-Velo* :

- **Gare centrale** (station de service et location longue durée)
- **Avenue de la Gare**
- **Place de Paris**
- **Plateau du Saint-Esprit**
- **Place Guillaume**
- **Place d'Armes**
- **Rue Philippe II**
- **Rue Aldringen**
- **Roude Pëtz**
- **Place du Théâtre**
- **Fëschmaart**
- **Glacis** (station de service et location longue durée)
- **Kirchberg (Héichhaus)**
- **Biisserwee "Vélo en Ville"** (atelier, station de service et location longue durée)

Le *City-Velo* est une revendication de la

L V I Lëtzebuurger Velosinitiativ a.s.b.l.
6, rue Vauban L-2663 Lëtzebuerg



Pour l'Oeko-Foire '97, notre idée était de regrouper autour de notre parcours d'adresse pour enfants des exposants de vélos et de matériel pour cyclistes. En fait, un festival de la bicyclette lors de l'Oeko-Foire. Pour cette raison, une vingtaine de magasins de vélos luxembourgeois ont eu une invitation pour venir exposer leurs matériels. Malheureusement aucun n'a eu le courage de répondre à notre appel. Mais consolez-vous, il y aura tout de même un exposant de vélos et de remorques pour vélos cette année-ci. Il n'a pas été invité par la LVI et il vient de ... Saarbrücken.

Sur notre stand vous pouvez vous renseigner sur le "**City-Velo**". Un exemplaire d'un tel vélo nous a été gracieusement mis à disposition par la société "**StadtRAD**" de Hannovre. Cette société exploite depuis le mois de juin avec des jeunes chômeurs une entreprise de location de vélo. Le système est comparable à celui de Copenhague, c. à d. l'utilisateur paie seulement une caution pour le vélo. Financièrement le projet est assuré par la ville de Hannovre et par les espaces publicitaires sur les vélos même.

Et comme membre de la LVI, n'oubliez pas de retirer votre "forum N°176" auprès de notre stand d'informations.

Zur diesjährigen Oeko-Foire hatte die LVI fast 30 Fahrradhändler aus Luxemburg angeschrieben. Die Idee war Aussteller rund um unseren Stand zu haben, also ein Festival des Fahrrads während der Oeko-Foire. Leider hat kein einziger Fahrradhändler sich angemeldet. Aber seien Sie unbesorgt, es wird trotzdem ein Aussteller auf der Oeko-Foire vertreten sein. Er wurde nicht von der LVI eingeladen und kommt aus ... Saarbrücken.

Auf unserem Stand können Sie sich über unser Projekt "**City-Velo**" informieren. Die Vereinigung "**StadtRAD**" aus Hannover hat uns freundlicherweise eines ihrer Fahrräder zur Verfügung gestellt. Seit Juni betreibt diese Vereinigung in Hannover mit arbeitslosen Jugendlichen einen Fahrradverleih nach einem ähnlichen Prinzip wie in Kopenhagen, d.h. der Benutzer zahlt nur eine Kaution für die Benutzung des Fahrrads. Finanziell wird dieses Projekt von der Stadt Hannover und den Einnahmen für die Werbeflächen auf den Fahrrädern getragen.

Und als Mitglied sollten Sie ihre gratis "forum"-Nummer 176 an unserem Stand abholen.

Jang



“Visionen einer fahrradgerechten Stadt”

Konferenz von Prof. Heiner MONHEIM

Am 26. Mai hatte die “Letzeburger Velosinitiativ” - LVI in die Rotonde auf Limpertsberg zu einer Konferenz mit Professor Dr. Heiner Monheim eingeladen. Anschließend fand eine Podiumsdiskussion unter *forum*-Moderation statt, zu dem Vertreter der Parteien aus dem hauptstädtischen Gemeinderat eingeladen waren.

Von den geladenen Vertretern der Parteien waren an diesem Abend Marc Angel (LSAP), Théo Pfeffer (DP) und Fränz Bausch (Déi Gréng) anwesend, der vorgesehene Stuhl für den CSV-Vertreter blieb leer. Hilda Rau-Scholtus (NOMP) ließ sich entschuldigen.

Unter den etwa 50 Interessierten im Saal befand sich auch die Verkehrsministerin Madame Mady Delvaux-Stehres und Vertreter aus den staatlichen und kommunalen verkehrstechnischen Diensten, unter anderem dem Projekt BTB (Bus-Tram-Bahn).

Das Fahrrad ist heute nicht mehr das Armeleute-Auto, sondern wird fast nach dengleichen Kriterien vermarktet wie das Auto. Es zählen Sport und Chic und seine kulturelle und psychische Dimension. Monheim wies eingangs darauf hin, daß in Luxemburg, Deutschland und Frankreich, wo das Fahrrad vor allem zu Sport- und Freizeitzwecken genutzt wird, es oft technisch nicht verkehrsgemäß ausgerüstet ist. Anders in Holland oder Dänemark, wo dem Zweck- und Alltagsrad im täglichen Verkehr, auf dem Schulweg, dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen eine andere Rolle zukommt.

In der modernen Wirtschaft hat das Fahrrad in größeren Betrieben an Bedeutung gewonnen, da es von der Belegschaft aus technischen und rein praktischen Gründen auf dem Betriebsgelände und dem Arbeitsweg genutzt wird. Auch in Luxemburg könnten betriebliche Verkehrskonzepte helfen, neue Wege in der Verkehrsplanung zu finden.

In seinem spannenden und aufschlußreichen Vortrag wies Monheim mit einer Reihe von Dias zahlreiche Möglichkeiten auf, welchen Platz das Fahrrad im Personenverkehr und unter welchen Bedingungen einnehmen kann; wie man im voraus planen muß oder wie man nachrüsten kann. Verzweifelte Versuche werden oft unternommen um Fahrradspuren einzurichten, ohne Platz von der Fahrbahn für Autos wegzunehmen, und so führt das Kennzeichnen von Fahrradwegen oder -spuren oft zu einer noch größeren Verwirrung der Verkehrsteilnehmer.

Schnee und Scherben am Rand der Straße verderben die Stimmung und führen dazu, daß sich Fußgänger und Fahrradfahrer emotional in die Wolle kriegen.

Der Fahrradverkehr hat seinen festen Platz im Personenverkehr verdient. Dies sollte nach Monheim mit einer Aufklärungs- und Werbekampagne rund ums Fahrrad deutlich gemacht werden, die sich außer an die öffentliche Hand auch an die Medien richten sollte, um den Leuten Unfallverhütung und Mobilität auf dem Fahrrad zu zeigen.

Es ist nicht mehr angebracht, mit dem erhobenen Zeigefinger alle Mängel aufzuweisen. Fahrradinitiativen müssen auf Probleme hinweisen, aber das richtige Maß im Umgang mit der Kritik finden. Auch die Geschäftswelt sollte für eine Kampagne zugunsten des Fahrrads gewonnen werden, denn mit dem Fahrrad kommt der Kunde bis an die Ladentür, und moderne Fahrräder sind mit Gepäckkörben ausgestattet.

Marc Angel zeigte sich erfreut über die vielseitigen Informationen zum Thema Fahrrad. Er meinte, dass wir in Luxemburg mehr Fahrräder wollen und dafür etwas tun müssen. Er bedauerte, dass es in der Avenue de la Gare verpasst wurde einen Fahrradweg zu planen. In der Rue Glesener ist eine Spur vorhanden aber sie führt nirgendwo hin. Auf den Hauptverkehrsachsen in der Stadt wäre zu klären, ob die Busspuren nicht auch als Fahrradspuren mitzubenutzen sind. Die Idee, das Fahrrad auch in luxemburger Betrieben zu fördern, sollte aufgegriffen werden.

Fränz Bausch beschrieb den Teufelskreis, in dem die Fahrradpolitik in Luxemburg steckt: die LVI fordert verbesserte Bedingungen, auf die die Politiker nicht eingehen, mit dem Argument, es sei kein weiteres Bedürfnis an fahrradgerechten Straßen da. Er berief sich auf Zahlenmaterial aus der gerade in *forum* veröffentlichten ILRES-Umfrage. Aus ihr geht hervor, dass mehr Leute das Rad nutzen würden, falls die äußeren Umstände sich verbesserten.(cf. *forum* nr. 176 dossier: De Velo am Alldag).

Nach Fränz Bausch ist die Sicherheit der Radfahrer das eigentliche Problem. In Luxemburg besteht kein zusammenhängendes Konzept zum Thema Fahrradverkehrspolitik. Die Studie, *Dem Velo eng Chance*, die 1993 der Mouvement Ecologique und die LVI, mit ganz konkreten Vorschlägen, erstellen ließen, ist nie berücksichtigt worden. Auch eine defensive Geschäftswelt steht fahrradfreundlicheren Maßnahmen im Wege, meinte Fränz Bausch. Er ist pessimistisch, dass sich auf politischer Ebene im Hinblick auf das Fahrrad viel bewegen wird, denn die Blockade bestehe in den Köpfen.

Théo Pfeffer lobte die schönen Bilder, die Monheim gezeigt habe. Dass aber in Luxemburg nichts für das Fahrrad getan werde, ließ er nicht gelten. Er fand wenig Verständnis bei den Anwesenden als er auf die immerhin 13 km Fahrradwege in der Gemeinde Luxemburg hinwies. An die LVI richtete er den Appel, zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr aufzurufen.

Monheim ging dann weiterhin konkret auf die Situation in der Stadt Luxemburg ein.

In Luxemburg muss man das gesamte Straßennetz und das Flächenpotential betrachten und stellt fest, dass die Straßen oft überdimensioniert sind. Auf den Hauptverkehrsstraßen kann man mindestens 20 km Fahrradwege oder -spuren sofort realisieren, weil viele dieser Straßen überbreit sind.

Eine Gemeinde muss sich klare Regeln geben sowie ein Minimum, das sie in jedem Fall für Radfahrer tun will. An erster Stelle denkt Monheim an eine durchgehende Fahrradverbindung zwischen den Schulzentren Limpertsberg und Geeseknäppchen. So

darf es auf keinen Fall mehr vorkommen, dass ein Fahrradstreifen mitten auf der Straße aufhört, wie Monheim am Beispiel der Situation hinter dem Hauptbahnhof auf der Rocade de Bonnevoie belegt.

Konfliktsituationen an den Kreuzungen können mit einem straßenbegleitenden Radweg gelöst werden. Die Verantwortlichen müssen sich dem Problem der Beleuchtung von Fahrrad- und Fußgängerwegen stellen, die zur Sicherheit von Frauen, Kinder und Jugendlichen beiträgt.

Monheim schlägt vor, Bedingungen zu akzeptieren, die zum Handeln zwingen. Man überprüfe die Einbahnstraßen: in manchen ist der Fahrradverkehr in beide Richtungen auf Grund des vorhandenen Platzes möglich, andere lassen das aus Sicherheitsgründen nicht zu oder sind als Einbahnstraße ganz abzuschaffen, weil die Ursache inzwischen weggefallen ist..

Anstatt über Grundsatzregeln zu streiten, ist es besser von Fall zu Fall pragmatisch vorzugehen. Die Diskussion muss aufklärerisch mit Bedacht auf Durchlässigkeit und Mobilität verlaufen.

Warum solle man nicht beide historischen Brücken in Luxemburg “ knacken “ (den Pont Adolphe und den Viaduc) ? Luxemburg, als die Stadt der Brücken bekannt, kann seine Brücken mit langsamem Autoverkehr touristisch attraktiver gestalten, auf denen Fußgänger- und Radfahrerverkehr möglich ist.

Fahrradabstellmöglichkeiten müssen geschaffen werden, und Radwege mindestens bis zu diesen Orten markiert werden.

Radverkehr ist nicht nur als Durchgangsverkehr oder als Verbindungsverkehr zu sehen, sondern alle Anwohner und Geschäfte wollen berücksichtigt werden, so dass ein Radweg in einer von mehreren parallelen Straßen in eine Richtung nicht genügt. Eine Netzdichte von Fahrradwegen mit einer untersten Maschenweite von 150-200 m ist anzustreben.

Tempo 30 ist zwar sicherer für den Fußgänger und den Radfahrer, aber es ist trotzdem sinnvoll hier Fahrradstreifen einzuzichnen.

Das Fahrrad muss seinen verdienten Platz im Verkehrsverbund BTB (Bus - Tram - Bahn) in Luxemburg erhalten und gerade auf dem Plateau Kirchberg kann für Banker und Angestellte der Weg zur Arbeit in Kombination von Bus, Tram und Fahrrad kürzer und schneller werden.

Als Monheim die Situation in Gasperich ansprach, wo beim Bau einer Neusiedlung viele Chancen für menschenfreundlicheres Wohnen verpasst wurden, wehrte sich Théo Peffer energisch gegen diese Vorwürfe. Er meinte die Luxemburger brauchten so viele Garagen und breite Straßen, weil sie eben alle ein Auto haben wollten. Tempo 30 könne man ja immer noch einführen.

Die DP war sich allerdings nicht ganz einig über die Haltung zu Monheims Konzept. Peffers Parteikollege, der DP-Abgeordnete und Bartringer Bürgermeister Niki Bettendorf, widersprach dem Luxemburger Gemeinderat und lobte Monheims Vorschläge; er wolle sich für ihre praktische Umsetzung einsetzen, in der Gemeinde und falls nötig auch durch gesetzliche Initiativen im Parlament.

Marc Angel meinte, dass die Oeffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr eine Maßnahme sei, die schnell durchzuführen ist. Er beklagte sich weiter über die nicht kooperative Haltung des Geschäftsverbandes der Stadt Luxemburg, der übrigens seiner Einladung zu dieser Konferenz nicht gefolgt war.

Fränz Bausch betonte, er wolle nicht mit Schuldzuweisungen operieren, man müsse aber dahin gelangen, in Zukunft fahrradfreundlichere Maßnahmen aufweisen zu können. Aus der Verkehrsbefragung 1995/96 - einer Umfrage, die im Auftrag des Transportministeriums von der ILReS durchgeführt wurde - geht hervor, dass 40 % der täglichen Verkehrswege, die in der Stadt Luxemburg zurückgelegt werden, weniger als 5 km lang sind: Wege also, die leicht mit dem Rad zu bewältigen sind.

Ministerin Mady Delvaux-Stehres wies darauf hin, dass die staatliche Verkehrskommission Richtlinien ausgearbeitet hat zum Thema Tempo 30 auf den Straßen. Es habe keinen Sinn in einer Straße Tempo 30 einzuführen ohne die umliegenden Straßen zu berücksichtigen. Es müsse ein zusammenhängendes System geschaffen werden. Voreilige Entscheidungen könnten sonst teuer werden. Sie bekannte freimütig, dass ihre Verwaltung über kein Konzept für den Radverkehr verfüge, und kündigte ihre Bereitschaft an, sich mit Experten wie Prof. Dr. Heiner Monheim und den Verantwortlichen der LVI an einen Tisch zu setzen. Nach Auffassung der Ministerin sollten die Vorschläge überprüft werden, dann könnten auch Änderungen im Code de la Route vorgenommen werden, die mehr Mobilität und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger versprechen.

Anne



Aus dem Suedel

Gegenüber der Hauptpost im Luxemburger Bahnhofsviertel wurden vor einiger Zeit zehn gute und zweckmäßige Fahrradständer auf dem Autoparking errichtet.

Die Idee beginnt richtig. Vor öffentliche Gebäude gehören auch Fahrradständer.

Aber dann ...

Wieso wurden diese Ständer in die hinterste Ecke des Autoparkings versteckt, so daß man sie von der Post aus überhaupt nicht sieht und sie auch am weitesten vom Eingang entfernt sind.

Wieso kann ein einziges falsch parkendes Auto oder Motorrad sämtliche Ständer "zusetzen". Mit einer Aufstellung um 90 Grad gedreht wäre dies kaum möglich.

Lobenswerterweise wurden dann aber noch einige Fahrradständer in der rue d'Epernay, also direkt vor der TELE-Boutique der Post aufgestellt. Auch dies sind gute und zweckmäßige Ständer. Hier hat man sich die Sache mit dem Aufstellwinkel anders überlegt. Die rue d'Epernay ist nämlich eine Einbahnstraße und so hat man kurzerhand die Ständer schräg **gegen** die Fahrtrichtung aufgestellt.

Aber die sind wohl gedacht für Fahrräder mit Rückwärtsgang...

Anne



“Wat Dir scho laang eng Kéier soë wollt...”

De 9. Oktober 1996 bei der Foire um Kirchbierg ugefrot fir e Velosparking + Schliessfächer ze installéieren. De 25. März 1997 e Rappel un d'Foire gescheckt.	Bis elo nach keng Äntwert.
Den 23. September 1996 beim Transportministär ugefrot op Trailer zu Lëtzebuergerg erlaabt sin?	Bis elo nach keng Äntwert.
Le 9 janvier 1997 la LVI demande au Ministère des Transports de prévoir des pictogrammes dans les bus permettant le transport de vélos.	Pas encore de réponse.
Le 9 janvier 1997 la LVI demande une entrevue avec le Syndicat des Intérêts Locaux de Luxembourg-Gare concernant le réaménagement de l'avenue de la Gare. Le 25 mars 1997 nous avons envoyé un rappel.	Pas encore de réponse.
Le 18 avril 1997 la LVI a adressé au Collège Echevinal de la Ville de Luxembourg ses revendications concernant le réaménagement de l'Avenue de la Gare et du Viaduc. Pour plus de détails voir LVI-Info No 26.	<i>“J'ai l'honneur d'accuser réception de votre estimée du 18/04/1997 par laquelle vous proposez différentes mesures à réaliser dans le cadre du réaménagement de l'avenue de la Gare, en faveur des cyclistes. Le dossier porte le numéro de référence 83/8/95. Il a été transmis pour examen et avis au service compétent. Dès que l'instruction en sera achevée, je ne manquerai pas d'y revenir.” (Le bourgmestre, 2 mai 1997)</i>

Nos Randonnées / Unsere Rundfahrten

De Minetts - Tour 65 Km

Dimanche, 28 septembre 1997

Rendez-vous / Treff: Gare de Luxembourg, 9h30.

Luxembourg 9h54 —→ Rodange 10h47.

Départ / Start 11h00 à Rodange Gare.

Rodange —→ Luxembourg : toutes les heures / jede Stunde.

Renseignements / Auskunft Tél.: 40.72.40 Roby

(Re-)découvrir les beautés du sud du Luxembourg! Tour de Rodange (Gare) à Esch/Alzette (Gare) par les anciennes mines et industries sidérurgiques.

Le parcours de plus ou moins 65 km comprend quelques montées et descentes respectables et n'est pas indiqué pour des vélos de course, ni mountain-Bike vu la distance parcourue.

Un petit pic-nic pour un premier creux est à prévoir.

N'oubliez pas vos papiers d'identité et évent. de l'argent français!

Die Schönheiten des Südens Luxemburgs entdecken. Vom Bahnhof in Rodingen bis zum Bahnhof in Esch/Alzette über die stillgelegten Industrie- und Erzgrubengelände.

Die Rundfahrt hat ungefähr 65 km mit einigen Auf- und Abfahrten und ist nicht für Rennräder und wegen der Distanz auch nicht für Mountain-Bikes geeignet.

Man sollte einen kleinen Imbiß für unterwegs mitnehmen.

Ausweis und französisches Geld nicht vergessen.

Vérifiez l'éclairage de votre vélo ! Fahrradlichtanlage überprüfen !

Petites annonces

Cette rubrique du LVI - Info vous permet de placer une annonce en relation avec le vélo: Achats, ventes, vacances en vélo, accessoires etc... L'annonce privée est gratuite - profitez-en ! Merci d'envoyer votre annonce à la rédaction LVI - Info. L'annonce sera publiée le plus rapidement possible.

Vente:

Remorque pour 4 vélos resp. 1 moto.
Prix fixe: 10.000,- LUF
Tel.: 30.99.45
Fax: 30.99.54
N. Wester

Location:

La "LVI" cherche à louer un local, de préférence à Luxembourg-Ville ou alentours, pour ses réunions et travaux administratifs.
LVI 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Tél.: 43.90.30 (Mouvement Ecologique)

Internet

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club ADFC Trier:

<http://fsai.fh-trier.de>

Österreichischer Fahrrad Club ARGUS:

Homepage: Wagner Thomas

Bielefelder Verlagsanstalt BVA:

<http://argus.or.at/argus>

London Cycling Campaign LCC:

<http://www.radfahren.de>

Cyclist's network of the city of Maribor MKM:

<http://www.lcc.org.uk/lcc>

<http://kamen.uni-mb.si/other/mkm>

<http://www.ijs.si/slo/>

<http://maribor.uni-mb.si/>



Deutschland / Bonn

Fahrräder dürfen falsch herum durch Einbahnstraßen.

"Fahrradnovelle" verbunden ein ganzes Bündel von Einzelmaßnahmen.

dpa Bonn - Ein jahrelanger Traum vieler Radler geht am 1. September in Erfüllung: Sie erhalten im Straßenverkehr weitere Vorrechte und Erleichterungen. Endlich werden sie mit ihren Drahteseln auch Einbahnstraßen ganz legal gegen die Fahrtrichtung befahren dürfen - zumindest jene, die dafür besonders gekennzeichnet sind. Möglich macht dies eine Änderung der Straßenverkehrsordnung, die nach mühsamem Tauziehen vergangene Woche vom Bundesrat beschlossen wurde und für die nun auch Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) grünes Licht gab. Mit der sogenannten Fahrradnovelle verbunden ist ein ganzes Bündel von Einzelmaßnahmen, die unterm Strich das umweltfreundliche Fahrradfahren nach des Ministers Überzeugung sicherer und attraktiver machen.

Zugleich soll auch einem ewigen Ärgernis vieler Radfahrer abgeholfen werden: Die Benutzungspflicht für Radspuren ist künftig auf solche Wege beschränkt, die für den Radler "zumutbar", also in gutem Zustand und mindestens 1,50 Meter breit sind. Wissmann erklärte, daß "sich viele Radwege für den modernen Radfahrverkehr nicht mehr eignen."

Freuen werden sich die Millionen von Radfahrern auch darüber, daß sie künftig in den Innenstädten die Möglichkeit zur Mitbenutzung gesonderter Busspuren erhalten. Deren Freigabe liegt allerdings im Ermessen der Kommunen. Sie entscheiden auch darüber, wo das neue Verkehrszeichen "Fahrradstraße" aufgestellt wird und Autos und Motorrädern den Weg versperrt. In diesen Zonen dürfen Radler dann auch - offiziell erlaubt - nebeneinander fahren. Für die Benutzung von Gehwegen wurde die Altersgrenze für radfahrende Kinder von acht auf das vollendete zehnte Lebensjahr angehoben.

Die Möglichkeit, gesondert ausgeschilderte Einbahnstraßen mit dem Rad gegen die allgemeine Verkehrsrichtung zu befahren, ist zunächst als Versuch angelegt und bis zum 31. Dezember 2000 befristet.

(in DIE WELT, 10.7.1997)

Belgique / Bruxelles

Le vélo dans le métro.

Pour la modeste somme de 50,- BEF le métro de Bruxelles ouvre ses portes pendant une période d'essai de 2 mois aux cyclistes. Chaque utilisateur du vélo en métro doit se munir au préalable d'un VELO-PASS nominatif. A la fin de ce test la STIB, exploratrice du métro à Bruxelles, décide si le transport de vélos sera définitivement accepté. Ce qui est déjà le cas dans plus que 50 métros parmi le monde.

Belgique / Mons

"Ecole à Vélo"

Malgré la pluie, plus de sept cents jeunes Montois se sont rendus à l'**Ecole à Vélo**, mercredi le 14 juin 1997. Cette opération est due à l'initiative d'un tout petit groupe d'enseignants soutenus par le GRACQ. Le CRACQ Mons-Borinage prépare un dossier sur cette opération. Si vous le souhaitez, vous pourrez en remettre un exemplaire aux enseignants de votre ville pour qu'à leur tour, ils puissent organiser une journée "**Ecole à Vélo**".

Ren.: Tél.: (0032) 65/31.97.83

(dans Vélo-à Ville No 48, mensuel du GRACQ)

Luxembourg / Syrdall

Les communes de Contern, Niederanven, Sandweiler, et Schuttrange, réunies dans un syndicat intercommunal à vocation multiple, ont éditées une carte topographique très intéressante. En effet sur une seule carte on retrouve 3 circuits cyclables, 3 circuits autopédestres, ainsi que 2 circuits pédestres à caractère didactique. Les cartes sont disponibles aux différentes administrations communales. Exemple à suivre!



12.09 - 14.09.1997: Oeko - Foire , Kirchberg

La foire annuelle du Mouvement Ecologique.

Stand d'informations de la LVI et parcours d'adresse pour enfants.

13.09.- 14.09.1997: Intercycle Cologne, Köln

Die wohl grösste Messe für Fahrräder und allem was dazu gehört.

28.09.1997: De Minetts - Tour

(Re-)découvrir les beautés du sud du Luxembourg! Tour de Rodange (Gare) à Esch/Alzette (Gare) par les anciennes mines et industries sidérurgiques.

Die Schönheiten des Südens Luxemburgs entdecken. Vom Bahnhof in Rodingen bis zum Bahnhof in Esch/Alzette über die stillgelegten Industrie- und Erzgrubengelände.

Détails / Einzelheiten: p. /S. : 13

Soutenez notre travail !

Vous avez lu ce *LVI - Info* ?

Vous n'êtes pas encore membre de la LVI ?

Vous aimeriez soutenir le vélo comme moyen de transport ?

Devenez membre de la LVI en versant un minimum de 400,- LUF
sur notre compte CCP 82 564-17 avec la mention "Nouveau membre".

Comme membre vous allez recevoir notre "LVI - Info" quatre fois par an.

Unterstützen Sie unsere Arbeit !

Sie haben dieses *LVI - Info* gelesen ?

Sie sind noch nicht Mitglied der LVI ?

Sie möchten das Fahrrad als Transportmittel fördern ?

Werden Sie Mitglied der LVI indem Sie mindestens 400,- LUF auf das
Postscheckkonto 82 564-17 , mit dem Vermerk "Neues Mitglied", überweisen.

Als Mitglied erhalten Sie unser "LVI - Info" viermal im Jahr.

Réunions / Versammlungen

Nos réunions se tiennent à l'adresse ci-dessous.

Vous êtes toujours bienvenu.

Unsere Versammlungen finden an untenstehender Adresse statt.

Jeder ist herzlich willkommen.

Date / Datum: ☎ *Lydie* : Tel 44 19 26 > 19.00

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 28 September 1997 600
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg Mitglied der European Cy- clist's Federation (ECF)
Erscheint	Vierteljährlich
Druck	Rapid-Press
Heft Nr 29	erscheint Dezember 1997
CCP	82 564-17

Die Redaktion freut sich über jede Form der Mitarbeit. Informationen, Artikel, Berichte, Fotos, Karikaturen usw. zum Thema Fahrrad können an unsere Adresse gesandt werden.

La rédaction apprécie toute forme de collaboration. Des informations, articles, rapports, photos, caricatures concernant le vélo sont à envoyer à notre adresse.