



# LVI - INFO

Nr. 29

Dezember 1997

Lëtzebuurger  
Velos - Initiativ

## SOMMAIRE

EDITORIAL .....	2
MIT WOLLMÜTZE UND WINTERREIFEN? .....	3
AUS DEM SUEDEL .....	4
WAT DIR SCHO LAANG ENG KEIER SOE WOLLT .....	4
NOTRE COURRIER .....	5
FAHRRADANHÄNGER FÜR KINDERTRANSPORT .....	6
LE VELO SUR L'AUTRE PLANETE .....	8

Wenn's an dem Abend zu stark schneit, müssen Sie nicht unbedingt mit dem Fahrrad kommen und trotzdem sind Sie herzlich willkommen.

Géing et deen Owend riichteran schneien, da bräicht der nët mam Velo ze kommen, an awer wäre mer frou fir lech do ze gesin.

S'il neigent vraiment trop ce soir-là, vous n'êtes pas obligé(e)s de venir à vélo mais vous êtes tout de même les bienvenu(e)s.

**Generalversammlung  
der LVI  
Freitag,  
23. Januar 1998  
6, rue Vauban  
Luxemburg  
19.00 Uhr**



**Assemblée Générale  
de la LVI  
Vendredi,  
23 janvier 1998  
6, rue Vauban  
Luxembourg  
19h00**

Berichte 1997  
Projekte 1998

Rapports 1997  
Projets 1998

**Vortrag von Herr P. REIMEN  
der Straßenbauverwaltung,  
zum Gesetzesprojekt eines  
nationalen Radwegenetzes.**

**Exposé de M. P. REIMEN de  
l'Administration des Ponts  
et Chaussées, sur le projet  
de loi d'un réseau national  
de pistes cyclables.**

Aussprache

open end

Discussion

En fin de réunion la LVI invite les participants à une petite agape.

Zum Abschluß unserer Versammlung laden wir alle Anwesenden zu einem kleinen Imbiß ein.



Nous terminons avec ce dernier LVI-Info pour l'année 1997, notre série d'anciennes photos en première page illustrant que l'usage du vélo était très populaire à Luxembourg aussi.

En comparant les photos publiées dans les quatre volumes de “Lëtzebuerg am Zäitvergläich” de J.-P. Fiedler, on retrouve des cyclistes sur 95 photos d'antan tandis qu'il y en a sur seulement 12 des photos contemporaines. Et il ne faut pas oublier que la sélection des photos pour les quatre albums n'a pas été faite en fonction de la présence d'un cycliste. Ce qui montre d'autant plus qu'une tradition “vélo” existait bel et bien à Luxembourg.

Autre détail surprenant: sur les photos actuelles on ne trouve aucun tramway tandis que sur les anciennes photos il y en a souvent. Mais peut-être qu'en développant des photos dans l'an 2002...

Mit diesem letzten LVI-Info für das Jahr 1997 schließen wir unsere Reihe von Titelfotos, die belegen, dass auch einst in Luxemburg das Radfahren sehr verbreitet war.

Vergleicht man die Fotos der vier Alben “Lëtzebuerg am Zäitvergläich” von J.-P. Fiedler, so stellt man fest, dass auf 95 alten Fotos Radfahrer zu finden sind gegen ganzen 12 auf aktuellen Aufnahmen. Dabei sollte man nicht außer Acht lassen, dass bei der Auswahl der Fotos für die vier Bücher nicht die Präsenz eines Radfahrers ausschlaggebend war. Diese Tatsache unterstreicht noch stärker, dass es auch in Luxemburg eine “Fahrrad-Tradition” gab.

Eine andere interessante Feststellung: auf keinem aktuellen Foto sieht man eine Trambahn, während dies auf alten Aufnahmen oft der Fall ist. Vielleicht wenn man im Jahr 2002 Fotos entwickelt ...

An deem Sënn fir 1998:

**“Op d'Zukunft vun onser Vergangeneheet”.**

Jang ■

### **Tombola de la LVI lors de l'Oeko-Foire 1997**

Lors de l'Oekofoire '97, la “LVI” avait organisé une tombola parmi les nouveaux membres inscrits. Voici la liste des gagnants:

Membre	Cadeau	Offert par
Pfeiffenschneider G., Luxembourg	Vélo Enfant	“Velo-Sport-Center”
Entringer St., Wormeldange	Casque	“Sécurité Routière”
Kieffer I., Dudelange	Produit d'entret.	“Velo-Sport-Center”
Lanners, Luxembourg	T-Shirt	LVI
Gilbertz A., Esch	Livre	“Mouvement Ecologique”
Rettel M., Luxembourg	Livre	“Mouvement Ecologique”
Foubert Ch., Esch	Livre	“Mouvement Ecologique”
Beidler J., Bettembourg	Sac Lvi	LVI
Gaubig W., Keispelt	Sac Lvi	LVI
Mangen M., Ettelbruck	Pin's Lvi	LVI
Hutmacher R., Bettembourg	Pin's Lvi	LVI

Nous souhaitons la bienvenue aux 34 nouveaux membres de la “LVI” et tenons à les remercier de l'intérêt qu'ils accordent à notre travail.

■

## Mit Wollmütze und Winterreifen?

*Ein Bericht von unserer Finnland-Korrespondentin, Antje Mortzfeldt*

### **Täglich radfahren in einer finnischen Großstadt?**

Turku, meine Wahlheimat für acht Monate, ist mit 170.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Finnlands. Trotzdem ist es klein genug, dass sich alles gut mit dem Rad erreichen lässt. Die 20.000 Studierenden der drei Universitäten sorgen für regen Radverkehr. Aber auch viele ältere Leute benutzen täglich das Velo.

Mitten durch die Innenstadt fließt der Fluß Aura. Die beiden Uferalleen hat man teilweise für Autos gesperrt. Hier wimmelt es im Sommer von Radlern und Fußgängern, und mobile Straßencafés schenken (allerdings zu skandinavisch hohen Preisen) Bier aus. Direkt am Ufer liegen auch der gotische Dom und - wenige Kilometer flussabwärts, an der Mündung in die Ostsee - die mittelalterliche Burg.

Die Idylle am Fluss hat ihre Schattenseiten: Die wenigen Brücken sind unangenehme Engpässe mit mehrspurigem Autoverkehr und viel zu schmalen Rad- und Fußwegen. Immerhin ist diesen Herbst eine zusätzliche Brücke eröffnet worden, die nur für Radfahrer und Fußgänger gedacht ist.

Die Turkuer behaupten stolz, ihre Stadt sei wie Rom auf sieben Hügeln erbaut worden. Ja, eine Gangschaltung kann das Radlerleben hier durchaus erleichtern, doch die Höhenunterschiede sind geringer als z.B. in der Stadt Luxemburg.

### **Und das Klima?**

Hier im äußersten Südwesten Finnlands sind die Winter verhältnismäßig mild. Der erste Schnee fiel zwar schon Mitte Oktober, doch eine bleibende Schneedecke für mehrere Wochen - die die dunkle Jahreszeit etwas aufhellen würde - ist in Turku nicht jedes Jahr zu erwarten.

Immerhin friert der Fluss im Winter manchmal so fest zu, dass man über das Eis laufen oder radeln kann. Wenn man nicht mehr auf die Brücken angewiesen ist, werden die täglichen Wege viel kürzer. (Deshalb reisten die Finnen in alten Zeiten vorzugsweise im Winter.)

Doch seit dem ersten Nachtfrost sind plötzlich viel weniger Leute täglich mit dem Velo unterwegs.

Dabei nimmt die Zahl derjenigen Finnen, die den ganzen Winter über radeln, jedes Jahr zu - so ein Fernsehbericht. Der Reporter empfahl dafür Winterreifen mit Metallspikes. Kein Witz: Die gibt es tatsächlich im Fahrradladen zu kaufen.

Auch Autofahrer und Straßendienste sind in Finnland viel besser auf Eis und Schnee eingestellt als in Mitteleuropa. Allerdings vergisst der Streudienst auch hier gerne mal die Radwege...!

Autos müssen in Finnland auch am Tag mit Licht fahren, Räder zumindest bei Dunkelheit. Doch beim Kauf haben finnische Velos keine Beleuchtung, und erschreckend viele Leute fahren "ohne". In den hellen Sommernächten drückt die Turkuer Polizei offenbar beide Augen zu, aber inzwischen greift sie durch.

Helme sind nicht vorgeschrieben. Seit dem ersten Frost sind sie nahezu aus dem Straßenbild verschwunden. Wer jetzt noch radelt, trägt wohl lieber eine warme Mütze.

Noch Anfang September drängten sich bei sommerlichem Wetter Massen von Radlern auf den schmalen Rad- und Fußwegen und kurvten aus allen Richtungen um Fußgänger und Autos herum. Die Situation wirkte chaotisch und oft auch gefährlich. Aber die Stimmung dabei war erstaunlich ruhig - kaum jemand schimpft, man weicht einander aus und ist auch einmal bereit zu warten, statt auf seinem Vorfahrtsrecht zu bestehen.

Nur in Leserbriefen machten einige Fußgänger im September ihrem Unmut Luft. Die anschließende öffentliche Diskussion kam aber zu dem Ergebnis, dass die Schuld nicht bei den Rad-Rowdys, sondern in der schlechten Planung der Rad- und Fußwege zu suchen sei.

### **Die Kritikpunkte klingen vertraut:**

Es gibt zwar etliche Kilometer Radwege, doch meist sind sie zu schmal und nicht vernünftig miteinander verbunden, so dass Radler gerade an unübersichtlichen und gefährlichen Stellen plötzlich auf Fahrbahn oder Fußweg ausweichen müssen. Gemeinsame Fuß- und Radwege sind häufig so schmal, dass die Fußgänger hintereinander gehen müssen.

Jetzt werden Pläne zur Verkehrsberuhigung des Domvorplatzes diskutiert, und eine Einkaufsstraße soll Fußgängerzone werden. Hier wird man hoffentlich aus der Kritik lernen und vernünftige Lösungen für den Radverkehr einplanen.

Eine ausgesprochene Velo-Lobby wie die LVI gibt es in Finnland allerdings nicht. Immerhin werden Radlerinteressen von den Grünen und einigen Umweltgruppen mitvertreten.

Turku, November 1997

## Aus dem Suedel

Die "Al Avenue" in der Stadt Luxemburg ist neu gestaltet. Und es wurden sogar einige Vorschläge der LVI, welche wir an die Gemeindeverwaltung gerichtet hatten, berücksichtigt. Die Parkplätze für Fahrräder sind schon eingezeichnet, und es fehlen nur noch die Fahrradständer zum sicheren Abstellen. Wir sind überzeugt, dass diese spätestens im Frühjahr folgen werden.

Wir hatten auch den "Syndicat d'intérêts locaux" des Bahnhofsviertels zweimal zu einem Gespräch eingeladen. Leider ohne Erfolg. Damit hat der lokale Interessenverein auf jeden Fall bewiesen, dass für ihn das Fahrrad kein Thema ist. Eigentlich schade, da ein Eindämmen des durchgehenden Autoverkehrs sicherlich diesem lange vernachlässigten Viertel sehr viel an Attraktivität zurückgeben könnte.

Die Aufstellplätze für Radfahrer vor den Ampeln an den verschiedenen Kreuzungen sind als positives Zeichen für den Radverkehr in dieser viel befahrenen Straße zu verstehen. Auch wenn im "Tageblatt" vom 4. November jemand gemeint hat es sei einfach nicht herauszufinden, wozu solche Aufstellplätze gut seien. Vielleicht kann der Autor dieses Artikels ja mal ausprobieren **neben** einer anfahrenden Autokolonne gleichzeitig mit dem Fahrrad anzufahren ...

Wer auch immer die Entscheidung **für** die von uns geforderten Aufstellplätze genommen hat, es war jedenfalls jemand, der das Problem kennt. Es ist ein kleiner Schritt in die gute Richtung, d.h. zu mehr Sicherheit für Radfahrer!

Anne



## "Wat Dir scho laang eng Kéier soë wollt..."

De <b>9. Oktober 1996</b> bei der <b>Foire um Kirchbiert</b> ugefrot fir e <b>Velosparking + Schliessfächer</b> ze installéieren. De <b>25. März 1997</b> e Rappel un d'Foire geschéckt.	Bis elo nach keng Äntwert.
Den <b>23. September 1996</b> beim Transportministär ugefrot ob <b>Trailer</b> zu Lëtzebuerg erlaabt sin?	Bis elo nach keng Äntwert.
Le <b>9 janvier 1997</b> la LVI demande au Ministère des Transports de prévoir des <b>pictogrammes dans les bus permettant le transport de vélos</b> .	Pas encore de réponse.
Le <b>9 janvier 1997</b> la LVI demande une entrevue avec le Syndicat des Intérêts Locaux de Luxembourg-Gare concernant le <b>réaménagement de l'avenue de la Gare</b> . Le <b>25 mars 1997</b> nous avons envoyé un rappel.	Pas encore de réponse. Comme le réaménagement de l'avenue de la Gare est entre-temps terminé, nous supposons que le Syndicat des Intérêts Locaux n'avait pas trop d'idées concernant le vélo comme moyen de transport économique ou écologique ... Dont acte.
Le <b>14 novembre 1997</b> la LVI soumet, suite à une entrevue avec un responsable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propositions concernant le <b>pont J.-P. Buchler</b> à Luxembourg-Gare.	Pas encore de réponse.
Le <b>28 novembre 1997</b> la LVI a adressée un appel au Ministre des Travaux Publics concernant l'aménagement de <b>pistes cyclables</b> sur le campus scolaire " <b>Geessekneppchen</b> ".	1) Le campus scolaire restera interdit à toute circulation automobile. Mais il est évident que les cyclistes pourront y circuler, au même titre que les piétons. J'estime qu'une telle cohabitation ne devrait pas poser de problème. 2) Il est prévu d'aménager auprès de chaque bâtiment scolaire un abri pour vélos. 3) Le Ministère des Travaux publics n'est pas compétent pour l'aménagement d'un réseau cohérent de pistes cyclables à l'intérieur d'une agglomération. Cela relève de la compétence de chaque municipalité. (Le Ministre des Travaux Publics, 4.12.1997)

Lors de la présentation du nouveau tram de Sarrebruck à Luxembourg, organisée par le BTB et les CFL, un petit détail n'a pas échappé à notre photographe. Les pictogrammes à côté des portières renseignent clairement sur les véhicules admis dans le tram. Notre demande du mois de janvier 1997 auprès du Ministère des Transports d'apposer des pictogrammes sur les bus permettant le transport de bicyclettes n'a toujours pas eu de réponse.

... et pour la présentation officielle du tram, Madame Anne Brasseur, échevin de la Ville de Luxembourg, était venue à ... bicyclette.

**Notre courrier**

**A Monsieur Robert Goebbels  
Ministre des Travaux Publics**

Luxembourg, le 14 novembre 1997

Concerne: Pont J.-P. Buchler.

Monsieur le Ministre,

En date du 3 juillet 1997 nous avons eu, suite à votre initiative, une entrevue sur place concernant nos revendications pour le pont Jean-Pierre Buchler, en présence de MM. Schuster des Ponts et Chaussées, M. Zander du Service Technique de la Ville de Luxembourg ainsi que MM. Bertemes, Flammang et Muller de la "Lëtzebuerger Velos-Initiativ".

Les points suivants ont été abordés:

- Vu l'exiguïté du trottoir côté droit, direction Luxembourg-Gare - Bonnevoie, surtout à la hauteur de la glissière, une circulation mixte piétons-cyclistes, semble être la seule solution possible à cet endroit.  
Il faudra signaler par panneaux mais aussi par pictogrammes sur les trottoirs l'accès permis aux cyclistes. Une ligne d'orientation serait souhaitable, surtout sur le trottoir côté gauche, direction Luxembourg-Gare - Bonnevoie, afin d'éviter des conflits avec les piétons.  
Nous demandons que la circulation soit prévue de façon bidirectionnelle des deux côtés du pont pour ne pas obliger les cyclistes venant de Bonnevoie et voulant se déplacer vers Gasperich ou venant de Gasperich et voulant se déplacer vers la gare de devoir faire des détours inutiles.
- Abaisser près des feux de signalisations les bordures pour permettre aux cyclistes de s'engager sur le trottoir resp. sur la chaussée, sans entraver les aires réservées aux piétons.
- Réduire la taille des jardinières, selon le croquis en annexe, afin de permettre aux cyclistes d'avancer sur une ligne droite sans déranger les piétons.
- Déplacer les panneaux de signalisation vers les murs extérieurs du pont. Nous suggérons une fixation aux murs même, pour éviter de devoir percer à nouveau la surface des trottoirs.
- Selon les explications de M. Schuster, un prolongement de la glissière n'est pas possible parce que des caniveaux techniques rendent à cet endroit un ancrage impossible. Nous suggérons la mise en place d'une glissière en béton, coulée sur place et éventuellement ancrée dans les pierres angulaires du trottoir.
- Escalier vers Millewee: une double rampe pour landaus et vélos pourra faciliter la circulation dans cet escalier.

**Nous tenons à insister sur le fait que la solution de passer sur les trottoirs présente pour nous un compromis face à une situation difficilement redressable.**

**Nous espérons que pour de futurs projets, le vélo sera considéré comme moyen de transport à part entière et trouvera ainsi sa place sur la chaussée et non sur les trottoirs, réservés aux seuls piétons.**

Tout en vous remerciant de l'attention que vous avez bien voulu porter à notre cause, nous restons à votre entière disposition pour des renseignements supplémentaires.

**A Monsieur Robert Goebbels  
Ministre des Travaux Publics**

Luxembourg, le 28 novembre 1997

Concerne: Campus scolaire "Geessekneppchen".

Monsieur le Ministre,

Après la réalisation du Campus scolaire "Geessekneppchen", quelque 5.000 jeunes gens vont se déplacer quotidiennement du et vers le quartier Merl-Belair. Nous sommes persuadés que les transports publics sauront donner une réponse adéquate à ce défi. Nous saluons la décision d'interdire tout autre trafic automobile dans l'enceinte du campus. Néanmoins nous considérons que le vélo, comme moyen de transport économique et écologique, doit être intégré dans l'infrastructure de ce nouveau site et ne doit surtout pas être oublié comme ce fût le cas lors de réalisations récentes.

En tant que LVI nous demandons d'aménager sur le campus "Geessekneppchen" un réseau de pistes cyclables ainsi que de prévoir des emplacements pour stationner les vélos à l'abri des intempéries. Ces emplacements devraient être installés aussi bien près des nouveaux bâtiments que de ceux existant déjà.

Ce seront surtout les élèves habitant les quartiers avoisinants du "Geessekneppchen" qui pourraient profiter d'une telle infrastructure en faisant les déplacements à vélo de leurs quartiers respectifs vers le campus et contribuer ainsi à une décongestion des transports publics. Il nous paraît donc indispensable de rendre le campus accessible de tous les côtés et en toute sécurité pour les cyclistes.

Et de façon plus générale, nous réitérons notre demande de l'aménagement d'un réseau cohérent de pistes cyclables reliant tous les quartiers de la Ville de Luxembourg afin de mieux promouvoir le vélo comme moyen de transport et comme complément au transport public.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Copie à:

*Madame le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg*

*Madame la Ministre des Transports*

*Monsieur le Ministre de l'Environnement*

*Madame la Ministre de l'Education Nationale*

### Fahrradanhänger für Kindertransport

Mit der stetig wachsenden Zahl von Anhängerutzern tritt häufig die Frage auf, ob Fahrradanhänger zur Beförderung von Kindern auch im Urlaubsland zugelassen sind.

Hier eine Übersicht der Gesetzeslage in verschiedenen Ländern, zusammengestellt von der Zwei plus Zwei Marketing GmbH.

Wie ersichtlich gehört Luxemburg noch immer zu den unrühmlichen Ausnahmen.

Land Pays	Zugelassen Autorisé	Gesetzlich geregelt Règlementé
Belgien	ja /oui	ja /oui
Dänemark	ja/oui	ja/oui
Deutschland	ja/oui	ja/oui
Finnland	ja/oui	ja/oui
Frankreich	ja/oui	ja/oui
Griechenland	ja/oui	nein/non
Großbritannien	ja/oui	ja/oui
Irland	nein/non	ja/oui
Island	ja/oui	nein/non
Kanada	ja/oui	nein
<b>Luxemburg</b>	<b>nein/non</b>	<b>ja/oui</b>
Norwegen	ja/oui	ja/oui
Österreich	ja/oui	ja/oui
Schweiz	ja/oui	ja/oui
Slowenien	ja/oui	ja/oui
Spanien	nein/non	ja/oui
Tschechien	nein/non	ja/oui
Zypern	nein/non	ja/oui

Ci-dessus un aperçu sur les réglementations concernant le transport d'enfants dans une remorque pour vélos. Comme vous le constatez, le Luxembourg compte parmi les rares exceptions à toujours interdire ce moyen de transport.

## Nos randonnées / Unsere Rundfahrten

### Die radelnden Schlemmer\* auf Allerjhangendags-Tour.

Die "radelnden Schlemmer" machten ihrem Ruf auch auf der diesjährigen Allerjhangendags-Tour, vom 21. bis zum 23. Juni 97, alle Ehre. So wurden die 200 km von Wasserbillig bis nach Bingen am Rhein, nicht nur sportlich, sondern auch kulinarisch zu einem Erlebnis.

Am 21.6.1997 ging es los per Bahn nach Wasserbillig. Sodann schwang man sich auf die Drahtesel an der Mosel entlang. Die gute Laune der Gruppe wurde bereits nach den ersten Kilometern auf eine Probe gestellt: die erste einstündige Reparatur an einem Fahrrad war fällig. In einer herrlichen Moselschenke harnte der Rest der Gruppe vergnügt aus, bis es an der Mosel entlang weiter ging bis nach Zeltingen. Die ersten 80 km wurden gebühlich bei einem Festmahl im ersten Haus am Platz gefeiert.

Am nächsten Tag ging es den Hunsrück bergauf. Belohnt wurde die Anstrengung durch den grandiosen Anblick des Hunsrücktales. Die Übernachtung in Kirn hatten sich alle redlich verdient.

Der dritte Tag hatte ein besonderes Highlight zu bieten. In Sobernheim besuchten wir den Barfußwanderpfad (3,5 km). Vor allem in den Schlammädern bis zum Knie haben wir nicht nur die Fußreflexzonen, sondern auch die Lachmuskeln intensiv angeregt. So gesund und fröhlich fühlten wir uns schon lange nicht mehr (wie das Photo dokumentiert) ... sehr zur Nachahmung empfohlen.

So fröhlich gestärkt bestritten wir die letzte Etappe bis nach Bingen. Um Haaresbreite verpassten wir den geplanten Zug, was der guten Laune aber keinen Abbruch tat. Einer der Mitfahrer wurde durch die Tour angeregt, seine Velotour in Koblenz fortzusetzen. Der Rest der Gruppe fuhr nach Luxemburg - müde aber glücklich.

Ich selbst wohne erst seit kurzem in Luxemburg, mein Velo steht noch in Deutschland. Dank des Veloverleihs im Bisseree konnte ich dennoch an dieser schönen Fahrt teilnehmen. Vielen Dank für den Service.

Die Gruppe ist sich einig: die nächste Allerjhangendags-Tour radeln wir wieder gemeinsam. Beschlossen wurde dies bei einem guten Mahl und einem guten Tropfen - wo auch sonst.

Gudrun RUMPF

\*Anmerkung der Redaktion:

Der Titel "radelnde Schlemmer" wurde uns ehrenamtlich von den Fahrrad-Kollegen des ADFC aus Trier verliehen. Wir unsererseits verraten den Titel, den wir ihnen verliehen haben, nur auf persönliche Anfrage.



## Adresses **Internet** Adresses

Sur le site de la "Dansk Cyclist's Federation" on trouve l'adresse de la "European Cyclists Federation" ainsi que des links vers toutes les autres organisations affiliées à la "ECF"

**Dansk Cyclist's Federation :**

[webhotel.uni-c.dk/dcf/](http://webhotel.uni-c.dk/dcf/)

**London Cycling Campaign:**

[lcc.org.uk/lcc](http://lcc.org.uk/lcc)

**Bicycle News Agency:**

[cycling.org/mailling.lists/bikenews/](http://cycling.org/mailling.lists/bikenews/)

**Stadtökologie:**

[difu.de/stadtoekologie/praxis/](http://difu.de/stadtoekologie/praxis/)

**Mouvement Ecologique:**

[restena.lu/meco/home.html](http://restena.lu/meco/home.html)

**ADFC Trier:**

[informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC/](http://informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC/)

**Association Vélo Toulouse:**

[mygale.org/07/velotlse/](http://mygale.org/07/velotlse/)

En voiture pour se garer,  
on **cherche** une place,  
à vélo on **trouve** une place !

(Source: Association Vélo Toulouse)

## Le vélo sur l'autre planète / De Velo op deem anere Planéit

### France / La Rochelle

Une municipalité qui a du courage.

A La Rochelle, ville dont la population est à peu près du même ordre de grandeur que celle de Luxembourg, la municipalité de Michel Crépeau, maire et ancien ministre français de l'environnement, a décidé que le mardi 9 septembre serait une journée où les véhicules à moteur thermique, autres qu'autobus et ambulances, seraient interdits dans le centre historique de l'agglomération.

Tous les accès du centre-ville, déjà en partie interdit à la circulation automobile, ont été bloqués. Les voitures devaient obligatoirement se diriger vers des parcs gardés. Des navettes et des autobus gratuits y attendaient les conducteurs pour les amener à destination.

La ville a pu ainsi retrouver les bruits de la rue oubliés depuis longtemps et a pu laisser respirer les vieilles pierres des monuments rongés par les gaz d'échappement.

A cet égard, la ville de La Rochelle a innové depuis longtemps. Au cours des années 70, sa municipalité a mis gratuitement à la disposition des habitants et des visiteurs de petites bicyclettes jaunes, premiers vélos urbains du monde sans doute, qui sillonnent toujours les voies de la vieille cité huguenote.

(François HYENNE, membre de la LVI)

*Ndlr.: Cette idée avait déjà été concrétisée à grande échelle à Amsterdam, à l'instigation des "Provos" dans les années 1960, mais le vol et le vandalisme anéantirent en quelques mois l'initiative.*

### Schweiz

Sonntags-Initiative : Eidgenössische Volksinitiative für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre

1. An einem Sonntag pro Jahreszeit sind alle öffentlichen Plätze und Straßen inklusive Nationalstraßen der Bevölkerung von 04.00 bis 24.00 Uhr zum freien Gemeingebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet. Der öffentliche Verkehr bleibt gewährleistet.
2. Der Bundesrat legt innert neun Monaten die Ausführungsbestimmungen und die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen in einer Verordnung fest.
3. Diese Uebergangsbestimmungen sind ab dem ersten autofreien Sonntag vier Jahre gültig. Volk und Stände stimmen im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag darüber ab, ob die Absätze 1 und 2 als Artikel 116 ter der Bundesverfassung unbefristet weiter gelten sollen.

(Sonntags-Initiative <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/index.html>)

Laut Sonntags-Initiative fehlen Mitte Dezember nur noch 8.000 Unterschriften.

### Suisse

'Initiative des dimanches'. Initiative populaire fédérale pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans'

1. Un dimanche par saison, la population peut librement disposer, de 04.00 à 24.00 heures, de toutes les places et voies publiques, routes nationales comprises, qui seront fermées au trafic motorisé privé. Les transports publics sont assurés.
2. Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance, dans un délai de neuf mois, les dispositions d'exécution et les dérogations à prévoir dans l'intérêt public.
3. Ces dispositions transitoires sont valables pour quatre ans à compter du premier dimanche sans voitures. Au cours de la quatrième année qui suit, le peuple et les cantons se prononcent sur le maintien, pour une durée illimitée, des alinéas 1 et 2 dans la constitution sous la forme d'un article 116ter.

(<http://www.admin.ch/ch/f/pore/vi/index.html>)

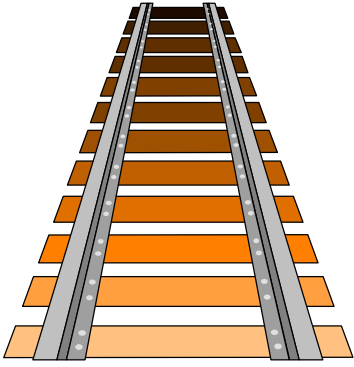
D'après l'organisateur il ne manque que 8.000 signatures à la mi-décembre.

### Deutschland / Lüneburg

Um Geld zu sparen - aber auch, um etwas für die Umwelt zu tun - , lässt die Stadt Lüneburg ihre Post jetzt von Fahrradkurieren ausfahren. Die 25 Fahrer des "Stadtboten" liefern täglich zirka 800-1.000 Briefe, Päckchen und Pakete aus. Die Verwaltung verspricht sich davon eine jährliche Portosparnis von 30.000 Mark.

(in : Radwelt 3/97, das ADFC-Magazin)



**Deutschland / Mülheim-Styrum**

An insgesamt 16 Bahnhöfen der Köln-Mindener Eisenbahn sollen Fahrradstationen entstehen, die neben bewachten Abstellmöglichkeiten eine Reihe weiterer Dienstleistungen für Fahrradbenutzer anbieten. Die erste derartige Station wurde 1997 am Bahnhof Mülheim-Styrum in Betrieb genommen.

Auf den Flächen des ehemaligen Empfangsgebäudes wurden 100 überdachte Fahrradstellplätze eingerichtet. Eine Bewachung der Stellplätze erfolgt werktags von 5.30 Uhr bis 22.30 Uhr sowie am Wochenende von 10.00 Uhr bis 18.30 Uhr. Die 12 Mitarbeiter eines Beschäftigungsträgers übernehmen in Wechselschicht neben der Fahrradbewachung kleinere Dienstleistungen rund ums Fahrrad. Zum Angebot gehören auch Fahrplanauskünfte und Informationen über touristische Ziele in der Region.

Die Fahrradgarage kostet 1,- DM je Tag bzw. 12,- DM im Monatsabo und 120,- DM im Jahresabo. Beim Umbau des alten Bahnhofsgebäudes durch die Berufsbildungs-Werkstatt

konnten 16 Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger beschäftigt und/oder qualifiziert werden.

Die Deutsche Bahn AG investierte parallel zur Einrichtung der Fahrradstation 250.000 DM in die Sanierung und Erneuerung des Bahnhofs Styrum. So finanzierte die Bahn u.a. Leihfahrräder (Bahn-Bikes) und einen Terminal für den geplanten Fahrkartenverkauf. Geplant sind weitere Kooperationen und Sponsoringaktivitäten. Eine zweite Radstation entsteht derzeit im Mülheimer Hauptbahnhof. In der Innenstadt Mülheims besteht eine Fahrradwache.

(in: <http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/mobilitaet/>)

**Belgique / Bruxelles**

A l'appel du GRACQ et du Fietsersbond, et avec le soutien des cyclistes européens (EU Cyclists group, les fonctionnaires européens cyclistes de Bruxelles) et l'EFC (European Cyclists Federation) un millier de personnes se sont réunies le 28 septembre 1997 pour revendiquer la mise en oeuvre d'un "Plan Global Vélo" qui prenne en compte la politique des déplacements vélo comme un tout cohérent, avec des aménagements routiers, des campagnes éducatives, des moyens financiers ...

Un groupe de militants a fait le tour de Bruxelles pour déposer le "Plan Global Vélo" dans les boîtes aux lettres des Ministres. A chaque enveloppe, une pièce de vélo était jointe, symbolisant la politique "vélo" en Belgique: des pièces éparées qui comme un vélo démonté, ne mènent nulle part ...

Depuis, les ministres régionaux et fédéraux qui ont reçu le "Plan Global Vélo" ont quasi tous répondu, en disant qu'ils avaient lu le texte avec attention et qu'ils étaient en faveur du vélo.. Nous attendons donc avec impatience de voir la réalisation du "Plan Global Vélo" dans les années qui viennent ...

(dans Vélo-à Ville No 51, mensuel du GRACQ)

■

(in: London Cyclist, The magazine of the London Cycling Campaign, Issue 48)

<b>Calendrier / Termine</b>
-----------------------------

**23.01.1998: Assemblée Générale "LVI" à 19h00 au 6, rue Vauban, Pfaffenthal.**

Le calendrier de nos activités pour 1998 n'a pas été à point à la clôture de la rédaction de ce LVI-Info. Mais ce sera le cas au plus tard pour notre assemblée générale.

Leider war bei Redaktionsschluss unser Terminkalender für 1998 noch nicht druckreif. Dies wird aber spätestens zur Generalversammlung der Fall sein.

**17.5.1998: Saarpedal**

De Konz à Mertzig le long de la Saar sur les routes réservées aux cyclistes.

**7.6.1998: Happy Mosel**

De Schweich à Cochem le long de la Moselle sur les routes réservées aux cyclistes.

**5.7.1998: Alles op de Velo ! Mamer - Miersch ouni Auto.**

E ganzen Dag laang as Stross zwësche Mamer a Miersch fir d'Autoën gespaart. Ennerwee as fir Animatioun, Iessen a Gedrenks gesuerget.

■

**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:* ☎ : *Tel 43.90.30*

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 29 Dezember 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 30	erscheint März 1998
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.

