



LVI - INFO

Nr. 31

Juni 1998

**Lëtzebuenger
Velos - Initiativ**

SOMMAIRE

LiteRadTour	1
Editorial.....	2
EuroVelo - un projet ambitieux	3
Vakanz... emol anescht	4
Aus dem Suedel	5
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt	5
Nos randonnées	7
Le Vélo sur l'autre planète.....	9
Calendrier / Termine	10

“LiteRadTour - das Velo literarisch”

mit der Leseinitiative “Lieszeechen” und der “Lëtzebuenger Velos-Initiativ”.

Lesung mit literarischen Texten rund ums Fahrrad

Donnerstag, 2. Juli 1998, um 19.30 Uhr

“um Krautmaart” 15, rue du Marché aux Herbes, Luxemburg-Stadt

Seit mehr als 100 Jahren bewegt sich der Mensch auf zwei Rädern fort, und ebenso lange bewegt das Fahrrad auch die Gemüter. Was ist das Velo zum Beispiel für Sie? Nur ein praktisches Transportmittel? Ein wundersam gefügtes oder auch widerspenstiges Stück Technik? Drahtesel oder Prestigeobjekt? Sinnbild für Fitness und Gesundheit - oder hierzulande eher für halsbrecherischen Wagemut im hauptstädtischen Autoverkehr? Ein geliebter Partner, eine Herausforderung oder eine Weltanschauung? Allzu schnell kann es aber auch Diebesgut werden, ein Verkehrshindernis, vergessener Sperrmüll. In der guten alten Zeit diente es noch als Mittel zur Emanzipation und half mitunter sogar, romantische Beziehungen anzubahnen. Lassen Sie sich wieder mal was vorlesen!



Die Lesung ist als Fahrradtour durch die Stadt Luxemburg organisiert. Treffpunkt am 2. Juli um 19.30 Uhr bei der Buchhandlung “um Krautmaart”, natürlich mit Fahrrad. An speziell ausgesuchten Orten der Stadt wird die Tour “literarisch” unterbrochen.

Bei schlechtem Wetter ist die Lesung in der Buchhandlung.

Antje





La plupart de nos membres ont pris connaissance du projet BTB. Pour rappel, voici les plus grands traits du projet en question. Après diverses études (Mouvement écologique avec la Tram asbl, Luxtraffic), sur l'opportunité de réaliser un nouveau système de transport en ville, le ministère des transports, la Ville de Luxembourg et les CFL, ont décidé de créer un groupe de travail pour s'occuper de ce projet. Après deux ans de travail, ce groupe a proposé l'installation d'un tram-régional pour la Ville de Luxembourg.

Ce tram-régional, (modèle Karlsruhe) ne ressemblera nullement au modèle circulant encore jusqu'au début des années 60, car il utilisera aussi bien le réseau CFL qu'urbain. La planification est presque finie et avec la mise en service du nouveau système en l'an 2002, une réorganisation complète du transport en commun est prévue. Le vote de ce projet se fera - espérons-le - encore cette année.

La LVI, membre du groupe d'accompagnement du projet, s'est toujours prononcé en faveur d'une modernisation du transport en commun. Naturellement, elle doit veiller à ce que les intérêts des cyclistes soient garantis. Notamment lors de la redistribution de l'espace de circulation en ville, le vélo doit être intégré dès la planification. Maintenant plus que jamais on doit revendiquer un réseau cyclable intégré, puisqu'une telle occasion ne se présentera plus sous peu.

De même les alentours des gares pourront être rendus plus attractifs moyennant une infrastructure adaptée aux voyageurs à bicyclette (Bike and Ride).

Les premières critiques se font entendre et cyniquement ils utilisent la sécurité des cyclistes comme argument. La LVI a constaté avec étonnement que certains propagandistes de l'automobile ont découvert que les rails des trams constituent le plus grand danger pour les cyclistes.

A part qu'il existe des moyens techniques pour qu'une piste cyclable ne croise pas les rails en angle aigu, les trams circulent sur site propre.

Le développement du tramway se traduit par une augmentation proportionnelle du pourcentage de vélos en ville. Ainsi la ville de Strasbourg, après la mise en service de la première ligne de tramway, a su afficher une augmentation du trafic cycliste de 14 à plus de 17 pour cent.

Finalement une ville avec un transport en commun bien développé saura toujours garantir plus de tranquillité et plus de sécurité aux cyclistes ainsi qu'aux piétons.

EuroVelo Routes

Permettez-nous de vous présenter, en anglais, le projet EuroVelo. Le projet EuroVelo est une proposition de réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables à travers l'Europe présentée et promue par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF). Le but du projet est de promouvoir le tourisme à vélo et l'usage du vélo en général.

A working group within the ECF has produced an initial proposal comprising 12 pan European routes. Linking all European countries, this network would be largely based on existing and planned routes at a national, regional and local level.

The development of the EuroVelo network would be organized at two levels. A central network-wide bureau would produce standards, guidelines and procedures. Through its preparatory work on the project and its close connections with the field of European cycle tourism, the ECF would be a natural partner here. Each route would then be developed and maintained by its own individual management organization, established by the appropriate authorities and other bodies connected with that particular route.

The opening of the first route is envisaged in the Spring of 2000. Thereafter, the aim would be to open a new route each year until 2011. Routes would be opened on attainment of a "satisfactory" level but would continue to be developed to a "desired" level.

The central bureau will determine the main course of each route and approve subsequent alterations, in addition to coordinating development of the individual routes. The Bureau will base its activities on existing work at the national level wherever possible, offering alternatives where appropriate. As each route is opened, the Bureau will ensure that agreed maintenance standards are achieved and that the route evolves according to an agreed policy of incremental development.

As the project develops, the Bureau will research, collate and compile relevant information for use by all involved in developing the network as well as for distribution to a wider audience. Such information may range from construction details to market studies. The Bureau will also be responsible for network-wide marketing and information, as well as sourcing appropriate route-specific information produced by the individual route management organizations.

Great interest is already being shown for several of the proposed routes, notably the Atlantis Route (from Cadiz to Skye) and the North Sea Circuit (around the North Sea basin), with development of both expected to commence in 1998. It is important to avoid duplication of effort. Even worse than wasting resources, such duplication could lead to inconsistency, resulting in a fragmentation of the potential market and a loss of focus rather than the intended synergistic effect. It is therefore vital that the central Bureau be established to guide and coordinate developments.

National and regional governments across the Continent are instituting a range of measures to encourage a shift from private motor traffic to cycling and walking. In addition to the construction of cycling infrastructure and a marketing / educational / attitudinal approach to changing the transport culture, this involves fiscal and legal measures. The EuroVelo network fits well into such an approach.

The experience of the Danube Cycle Route in Austria has shown that cycle tourism offers a tremendous potential for generating tourist traffic, with cyclists accounting for up to 90% of overnight stays. The instant success of the Sea to Sea Cycle Route in northern England has proved the great potential for creating completely new tourist traffic with a surge of small-scale job opportunities. Both Denmark and the Netherlands have for several years reaped the benefits of their investment in cycle tourism.

National cycle networks are already in place in several European countries, notably in Denmark and the Netherlands. Some countries are in the process of completing national networks, notably the UK and Switzerland, whilst others already have extensive networks of long-distance routes, notably Germany and Austria.

The EuroVelo network would be based on existing routes wherever possible and would not itself give rise to any large amount of construction work. Information and sign posting at the European level would be catered for by high-level maps, brochures and guides which would lead the tourist to existing products at the national, regional or local level.

The aim of the network is to promote cycle touring and thereby cycling in general. In so doing, European tourism would be encouraged to develop along sustainable lines. A whole range of benefits would accrue from this, ranging from preservation of the environment and creation of small-scale employment opportunities to promotion of European cohesion and upholding rural settlements. There would also be a range of spin-off effects ranging from improving public health and fitness to easing traffic congestion.

**Si vous voulez soutenir ce projet avec un don:
Générale de Banque, agence Schuman, B-1040 Bruxelles
Compte N° 210.0368410.56 avec la mention: Don Euro Velo.**



Bliesgau-Tour

Nodeem ech de Velotourismus d'läscht Joer Pëngschten während dem Jemp senger éischter Grenztour entdeckt hat, war ech begeeschtert fir de Weekend vum 9. an 10. Mee mat an de Bliesgau ze fueren. Ech hu mech gefreet, dat Gefill vu Fräiheet eremzefannen, wat mer deemols besonnesch gefall hat. An dat Gefill war och des Kéier nes um Rendez-vous!

Mat enger klenger Posch um Gidon an enger Säitentäsch als eenzecht Gepäck, geet et lass. Noutwendegerweis "travelt" een um Velo "light", an déi Liichtegkeet iwerdréit sech op d'Gemitt.

Ech kenne keng aner Form vun Reesen wou d'Vekantz an esouguer den "dépaysement" direkt virun der Hausdir ufänken. Vum Velo aus gesäit déi bekanntesten Emgéigend nei aus. Esou hat schons de Wee, muerges fréi, vu Mamer op Lëtzebuerg-Gare, den deelweis iwer Feldwéier an deelweis iwert d'Strooss gong, eppes erfreesch frësches an Abenteuerlech u sech.

Vun der Rees mam Zuch iwer Tréier op Saarbrécken hei e puer Andreck. Vir t'éischt emol d'Hellefsbereitschaft vum Personal vun der Bunn, esouwuel zu Lëtzebuerg ewéi och an Däitschland. Wien aus Bedenken iwert d'An- an Auslueden vum Velo sei Gefiir nach ni mat an den Zuch hat, de brauch sech doriwer wirklech keng Gedanken ze man.

Déi zweet Impressioun ass déi vum Gewulls am Zuch op Saarbrécken op engem helle Samschden. Eis däitsch Noperen schéngen de Weekend begeeschtert Zuch ze fueren. Mat der DB hierem gönschtegen "Schönes-Wochenende-Ticket" ass dat jo och kee Wonner. D'Erfahrungen mat eise Matreesenden ware gemëscht. Déi meescht hun sech mat Humor zwëschent de Veloën (am vill ze klengen Velos-Ofdeel) duerchgeschlängelt. Aner sin duerch hir extrem Velosfeindlechkeet opgefäl. Et ass erstaunlech, dat esou eppes harmloses ewéi e Velo bei verschidde Leit wierkt ewéi e roud Duch op de Stéier. En interessante Sujet fir eng psychologesch Recherche!

"Last but not least" erënneren ech mech mat Genoss un eng Innovatioun op der Saarbrécker Gare: e breeden Rullteppich op dem ee kamoud mat sengem Velo vum Quai erof an d'Gare transportéiert gët. (Leider nach nët op all Quai!)

Während engem kuerze Besuch an engem bekannten Velosbuttek zu Saarbrécken (keng Schleichwerbung w.e.g.) hun verschidde Leit dervu profitéiert fir op der Terrass am Haff fir zweet Kaffi ze drénken. An dem Kontext: entweder mecht de Jemp eng entspreichend Selektioun (wat nët de Fall ass, d'Red.) oder et besteet eng Korrelatioun tëschend velotouristeschen a gastronomeschen Interessen. Op alle Fall hun ech mech op mengen zwou Velosreesen ënnert Gläichgesënnten – dat heescht Gourmet'en, fir nët ze soen Gourmangen - erëmfonnt.

Krásné Sársko – Schönes Saarland

Netuřila jsem, že Sársko je tak krásné. Tato země s francouzským nádechem, jemní zvlňnou krajinou (při jízdě do kopce se ukázalo, že to zvlňní není tak jemné), pokryta poli, loukami a lesy, obydlená lidmi s přátelskými rysy (s výjimkou jednoho vrchního ... ale ten byl Francouz !), jejichž domy jsou laskyplně vyzdobeny a jejichž zahrady jsou tak prostorné. Počasí bylo tak teplé, že nás donutilo ke zdravému pocení a museli jsme ... ani ne neradi ... nahradit ztrátu tekutin v několika hospůdkách.

Jarka

Ich habe nicht geahnt, dass das Saarland so schön ist. Dieses französisch anmutende Land, die zart hügelige Landschaft (die sich beim bergauf Radeln als weniger zart entpuppte), besät mit Feldern, Wiesen und Wäldern, bewohnt von Menschen vom freundlichen Schlag (abgesehen von einem unfreundlichen Kellner ... aber der war Franzose!), deren Häuser liebevoll geschmückt und deren Gärten so geräumig sind. Das Wetter war so warm, dass wir ins gesunde Schwitzen kamen und – nicht ungern – unseren Flüssigkeitsverlust in mehreren Gasthäusern ausgleichen mussten.

Mä zreck zum Alibi vum Weekend, d'Velo fueren. "Ab 12.00 Uhr radeln wir dann auf ruhigen Wegen in den Bliesgau" stoung am Programm, an dat hu mir dun och bei herrlechem Wieder gemach. Et goug duerch säftech Wisen mat rassegen Pärden an duerch kill Bëscher op méi oder manner befestechten Wéier. No enger kuerzer Schmiren-Halt gouf et dann och den éischte Platten. Interessanterweis stärke esou kleng Pannen d'Solidaritéit vum Grupp. Vun dëser Solidaritéit hun ech dun och gläich profitéiert a sin, mat vollem Vertrauen op d'Verständnis vu mengen Matfuerer, bei der éischter méi géier Kopp erofgeklomm an hu mäi Velo gedreckt. ("Schieben ist beim Radwandern ausdrücklich erlaubt" hat ech emol anzwousch gelies, an ech hun dat zu mengem Motto gemach.)

Lanscht Bachen a Séier koume mir op Niederwürzbach, wou mir eist Gepäck am Hotel ofgelueden hun. Den Annahof war eng freedech Iwerraschung: en historiescht Gebäi niewent engem Séi, flott Zëmmeren, e grouse Gaart, seffege Béier, ... mä mir hun eis d'Nuetiessen nach misse verdénken!

Erfrëscht si mir duerch de Bësch op dat pittoreskt Blieskastel gefuer, a vun do aus – mat vill "Geschiebs a Gefluchs" vu menger Sait – erop bei de Gollenstein, e beandroekenden Monolith vu 6 Meter, bei dem mir Energi getankt an de wonnerbaren Panorama genoss hun. No den Ustrengunge vum Dag hu mir dun mat rouegem Gewëssen am flotte Kader vun enger renovéierter Scheier bei guddem Iessen a Gedrenks e gemittlechen Owend verbruecht.

Sonndes war d'Wieder weider summerlech an d'Sonn huet d'Rapsfelder, déi a voller Bléi stoungen, beliicht. Et goug e puer Mol méi géi erop, mä eise Schweess gouf ëmmer belount duerch herrlech Vue'en an natiirlech d'Satisfaktioun, et gepackt ze hun (mat oder ouni "Schieben"). Duerch Géigenden mat evokative Nimm ewéi "Mandelbachtal" a "Gräfinthal" koume mir schliesslech op Sarreguemines, vu wou aus mir de Saarkanal duerch e Stéck Frankreich bis op Saarbrécken begleet hun.

Als klengen Extra si mir zu Konz aus dem Zuch geklomm a si vun do an der killer Owesstonn lanscht d'Musel bis op Oberbillig pedaléiert. Et ass ëmmer erëm eng Freed mat der Fähr, déi an hirem rouegen Rhythmus d'Navette mecht an un al, manner hektesch Zäiten erënnert, eriwer op Waasserbëlleg gefouert ze gin.

Nach eng kuerz Streck mam Zuch, a mir sin erëm zu Lëtzebuerg op der Gare. Schued, dass et schon eriwer as. Ech fuere jo nët ëmmer mam Velo op d'Rees – awer ëmmer léiwer!

Jeanne

Hei e klengt Beispill vu Sarregemuines wéi een vun enger Bréck op eng Strooss ënnedrënner kënnt: als Foussgänger mat Velo, Kannerkutsch an am Rollstull. Et wär also och op der Betonsbréck an der Stat (Millewee) méiglech gewiescht.

Aus dem Suedel

75 Jahre Foire Internationale in Luxemburg.

Vor 75 Jahren also kamen schon Menschen mit Pferd und Wagen, mit dem Zug oder der Tram, zu Fuß oder mit dem Rad nach Luxemburg. Die Straßen waren schlecht und die langen Anfahrtszeiten hielten sie nicht ab. Mit den Parkproblemen kamen die Menschen von damals noch zurecht, da der Andrang nicht so groß war und Fußgänger und Radfahrer galten als platzsparend, was die Parkplätze angeht.

Heute können alle mit dem eigenen Automobil zur Foire auf Kirchberg fahren.

Moderne, farbige Plakate geben an, welche Ausfahrt von der Autobahn zu den neu erweiterten Parkplätzen, direkt vor den Ausstellungshallen führt. Für Fußgänger, die vielleicht schon den modernen öffentlichen Transport entdeckt haben, weist man im Radio auf die guten Busverbindungen hin, die allerdings auf den Plakaten nicht angegeben sind.

Von den wenigen Besuchern, die immer noch mit dem Fahrrad kommen wollen, ist keine Rede und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder haben die Verantwortlichen der Foire Internationale auf dem Kirchberg noch nicht entdeckt.

Anne



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

De 9. Oktober 1996 bei der Foire um Kirchbiere ugefrot fir e Velosparking + Schliessfächer ze installéieren. De 25. März 1997 e Rappel un d’Foire geschéckt.	Bis elo nach keng Äntwert.
Le 14 novembre 1997 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 pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare. (voir LVI-Info No 29)	Pas encore de réponse.
Le 8 avril 1998 la LVI demande une entrevue auprès du Ministère des Transports.	Pas encore de réponse.

M. A. Groff (responsable BTB) et Mme A. Brasseur (échevin de la Ville de Luxembourg) lors de la présentation du tram de Sarrebruck en gare de Luxembourg. P.S. Election 1999.

Epargne alternative et solidaire

Pour que votre argent soit en accord avec vos idées

Le système financier traditionnel ne propose généralement pas de transparence suffisante pour permettre à l'épargnant de savoir si son argent finance des projets en accord avec ses convictions. Il se peut donc que son épargne soit investie dans des activités qu'il aurait refusé de soutenir (industrie de l'armement, entreprise polluante...).

Fruit de la collaboration entre Alterfinanz asbl et la BCEE, le compte Epargne Alternative, premier mécanisme d'épargne alternative luxembourgeois, propose à l'épargnant de décider de l'orientation sociale et écologique de son argent. Il lui permet d'affirmer sa volonté de transparence en sachant ce qui est fait de son argent, et de devenir un acteur privilégié d'une économie plus humaine.

L'idée est simple: L'épargne déposée sur les comptes Epargne Alternative (domiciliés à la BCEE) est spécifiquement affectée au financement de projets, d'abord sélectionnés par le Comité des Crédits d'Alterfinanz pour leurs mérites particuliers dans les domaines de l'écologie, du social et/ou de l'aide internationale, puis acceptés par la BCEE (qui prend le risque financier) qui en analyse la viabilité économique et financière.

L'épargnant renonce à une partie de la rémunération usuelle du compte épargne normal en LUF/BEF (-1,5%) au profit du preneur de crédit, vous favoriser l'accès au crédit à des projets qui privilégient des objectifs écologiques, sociaux ou humanitaires à une rentabilité maximale. D'où la notion d'épargne solidaire.

La transparence est assurée par l'envoi aux épargnants d'un rapport annuel et du périodique "Alterfinanz-Info", détaillant les bénéficiaires et les projets financés.

Au 31 mai 1998, 320 épargnants ont déjà confiés 163 millions de Flux. Des crédits sont déjà engagés pour environ 73 millions de Flux, dans des secteurs tels que l'agriculture biologique, l'énergie renouvelable, le conseil environnemental, le soutien d'entreprises et associations d'insertion par le travail pour des chômeurs de longue durée, des sans logements ou des personnes souffrant de troubles psychotiques, le financement d'une radio associative, la vente de produits issus du commerce équitable avec les pays du Tiers-Monde, le financement de micro-entreprises dans les pays en voie de développement... De nombreux projets sont en cours d'instruction.

Alterfinanz a également créé un fonds de garantie, complémentaire du mécanisme dans la mesure où il soutiendra des initiatives ayant une plus value sociale, écologique ou solidaire, mais qui ont des difficultés d'accès aux systèmes de financement classiques, notamment par leur impossibilité à fournir les garanties exigées par les banques.

Alterfinanz a été fondée en décembre 1996 par diverses associations et fondations des secteurs social, écologique et humanitaire. Son objet est de promouvoir la réflexion et la mise en place de mécanismes d'épargne, de crédit et d'investissement caractérisés par la transparence, la priorité donnée à l'utilité sociale et à la solidarité, et la compatibilité avec les exigences de la durabilité écologique.
--

Pour toute information complémentaire, veuillez vous adresser à:

Laure Echilley
Alterfinanz asbl
29, rue Michel Welter
L-2730 Luxembourg
Tel/Fax: 29 83 53

Nos randonnées / Unsere Rundfahrten

De Fritures - Tour - 40 km - 50 km - 90 km

Samedi / Samstag 27. Juni 1998

sur pistes cyclables / über Radwege

(Tous types de vélos)

A. Pour les professionnels - Für Radprofis

Emporter casse-croûte pour midi / Mittags-Imbiss mitnehmen

Rendez-vous: 7h30 Gare Luxembourg

Ø : Luxembourg - Kleinbettingen (7h53)

∩ : Kleinbettingen - Ettelbruck - Echternach - Born (90 km)

B. En famille - Mit Nachwuchs

Rendez-vous: 13h45 Gare Luxembourg

Ø : Luxembourg - Ettelbruck (14h13)

Rassemblement / Treff (A+B) : Ettelbruck-Gare: 14h45

∩ : Ettelbruck - Echternach - Born (40 km)

C. Pour les randonneurs - Für Spazierfahrer

Rendez-vous: 13h30 Glacis

∩ : Luxembourg - Echternach - Born (50 km)

Rassemblement / Treff (A+B+C) : Echternach-Pont: 16h45

Friture	Inscription jusqu'au / Anmeldung bis
ou / oder "à la carte"	Mercredi / Mittwoch
Restaurant Kirchen	25 juin 1998
Born 19h00	Tél.: 36.97.43 Gust > 19h00

Et comme dessert - Und als Nachtisch

∩ : Born - Wasserbillig (8 km)

Ø : Wasserbillig - Luxembourg

21h27, 22h02, 22h27, 23h02

Vérifiez l'éclairage de votre vélo ! Fahrradlichtanlage überprüfen !

Kautenbach - Luxembourg (~85 km)

Samedi 22 - Dimanche 23 août 1998

En collaboration avec la Centrale des Auberges de Jeunesse

Rendez-vous / Treff : Gare de Luxembourg 14h00

Par Train: Luxembourg - Kautenbach.

Samedi ∩ : Kautenbach - Wiltz - Roullingen - Nothum - Kaundorf - Lultzhausen (Auberge de Jeunesse)

Dimanche ∩ : Lultzhausen - Neunhausen - Mertzig - Ettelbrück - Colmar-Berg - Mersch - Luxembourg

Frais : Dîner, nuitée et petit déjeuner : ca. 550 - 700 LuF

Inscription / Anmeldung : ➔ 19.08.98

☎ : 40.33.04 Paul Schieres ou ☎ : 22.55.88 CAJL

Troisvierges - Kautenbach (~50 km)

par le point culminant du Luxembourg

Dimanche 6 Septembre

En collaboration avec la Centrale des Auberges de Jeunesse

Rendez-vous / Treff : Gare de Luxembourg 9h00

Par Train: Luxembourg - Troisvierges

A Vélo: Troisvierges - Biwwisch - Huldange - Binsfeld - Hupperdange - Reuler - Wilwerwiltz - Kautenbach

Prévoir un pique-nique !

Informations : ☎ : 40.33.04 Paul Schieres ou ☎ : 22.55.88 CAJL

«24 Stonne Velo Wolz »

Freideg 10. - Samschdeg 11. Juli 1998

Och dëst Joer denke mer drun eng Equipe fir d' »24 Stonne Velo Wolz » op Been ze stellen. Wéi all Joer soll dat ganzt nët esou eescht geholl gin. Méi wéi dat Sportlecht steet d'Freed an de Spaass am Mëttelpunkt.

Dëst as och eng gudd Méiglechkeet fir eis Iddien u vill Velosfuerer ze brengen (INFO – Stand)

Wee wëllt matmachen soll sech bis den 1. Juli beim Michels Claude um Telefonsnummer : 95.80.12 (18.00 - 20.00 Auer) umellen.

Fir Iessen, Drenken an Schlofgeleéenheet (Zelt) as gesuergt.

Weider Informationen beim Claude Michels a Jang Bertemes (Tel.: 33.11.45).

De Minetts - Tour 65 Km

Dimanche, 27 septembre 1998

➔ **Rendez-vous / Treff**: Gare de Luxembourg, 10h00.

Par Train: Luxembourg 10h27 - Rodange 10h54.

Départ / Start 11h00 à Rodange Gare.

Par Train: Retour / Rückfahrt Esch/Alzette - Luxembourg

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 pique-nique est à prévoir.

N'oubliez pas vos papiers d'identité et 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 Imbiss für unterwegs mitnehmen.

Ausweis und französisches Geld nicht vergessen!

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”

LVI : www.emweltzenter.lu	Mouvement Ecologique: www.emweltzenter.lu
Dansk Cyclist’s Federation : pauli.uni2.dk/dcf/	ADFC Trier: informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC/
Bicycle News Agency: cycling.org/mailling.lists/bikenews/	Critical Mass Berlin: www.vlm.net/cm-berlin/
Congrès Vélo City de Barcelone www.bcn.es/velo-city97	International Bicycle Fund www.ibike.org

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

Belgique / Gand

Depuis le premier juillet 1997, 10 vélos-taxi pilotés par des étudiants sont en service à Gent (B). Ce service coûte 12 FB/min. (60 FB de prise en charge). Le véhicule à quatre roues peut prendre 2 passagers ou une charge de 250 kg dans une remorque d'un mètre de large seulement, ce qui lui permet de se faufiler dans une circulation même dense. Ce service est offert, quotidiennement, de 8 h à minuit. Depuis le premier novembre 1997, le centre-ville est essentiellement réservé aux non-motorisés (seuls les résidents peuvent se parquer en journée devant leur domicile). Les City Gogo sont gérés par l'asbl Taxifiets qui projette d'employer des chômeurs de longue durée comme pilotes et de lancer le même service à Brugge, Mechelen, Leuven et Antwerpen en 1998.

(in: "Gand: go! les City Gogo " article de André Ruwet dans le trimestriel du parti Ecolo "Imagine", numéro 5 de l'automne 1997.)

Deutschland / Erlangen

Bereits seit Beginn der 70er Jahre wird der Radverkehr in Erlangen gezielt gefördert. Durch die kontinuierliche Schaffung attraktiver Radwege konnte der Radverkehrsanteil am Binnenverkehr von 14% (1974) auf 27% (1995) gesteigert werden.

Seit 1974 werden zur Aktualisierung der Daten des Verkehrsentwicklungsplans in 5jährigem Abstand Verkehrsbefragungen durchgeführt. Weitere Daten werden durch regelmäßige Verkehrszählungen und Analysen der ÖPNV-Verkehrsströme ermittelt. Das engmaschige Radwegenetz von etwa 180 Kilometern Länge führt über Radspuren, verkehrsberuhigte Straßenabschnitte, unechte Einbahnstraßen, Betriebswege sowie land- und forstwirtschaftliche Wege. Stellenweise genießt der Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr. Meist außerhalb des Kerngebiets wurden Radfahrtrassen von 3-4 Metern Breite gebaut, die ein besonders sicheres Fahren ermöglichen. Ergänzt wird das Radwegeangebot durch geeignete Abstellanlagen und Fahrradparkplätze z.B. an Fußgängerzonen und Bushaltestellen.

Über einen Zeitraum von 15 Jahren wurden für Grunderwerb und Baumaßnahmen etwa 2 % bis 2,5 % des jährlichen Investitionshaushalts für die Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur ausgegeben. Die langjährigen Aktivitäten der Stadt beim Bau des ausgeklügelten Radwegenetzes haben einen positiven Nebeneffekt. Erlangens Radfahrer sind im Vergleich zum Durchschnitt anderer Städte der Bundesrepublik nur halb so oft an Unfällen beteiligt.

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

Holland / Groningen

Straßenstrich für Radfahrer mit Vollzugsort

Die niederländische Stadt Groningen hat eine Straßenstrich für Fahrradfahrer eröffnet. “Wir sind in de Niederlanden die Fahrradstadt Nummer Eins”, sagte die Stadtsprecherin Ingrid Knujnemburg. “Es ist unser Ziel, daß die Bürger das Auto so oft wie möglich stehenlassen. Deswegen müssen wir eine besonders gute Infrastruktur für Radler schaffen”. Dies gelte für alle Lebensbereiche.

Auf Anregung der Grünen im Groninger Stadtrat baute das Amt für Raumplanung deshalb in fünf Kilometer Entfernung vom Zentrum zwei sogenannte “Vollzugsorte”. Sie sehen so ähnlich aus wie überdachte Umkleidekabinen. An den Seiten sind sie offen, so daß der Freier mit dem Rad hineinfahren kann. Wenn unten Füße und Reifen zu sehen sind, weiß man, daß die Plätze besetzt sind. Der niederländische Radlerverband bezeichnete die Einrichtung als vorbildlich.

(dpa - Meldung)

20.-22.6.1998: 15e Assemblée Générale de la "ECF" Trondheim /Norvège.

23.-26.6.1998: Velo Borealis 1998 Trondheim /Norvège.
Conférence internationale sur le vélo dans les pays nordiques.



27.6.1998: De Fritures-Tour.

Parcourir le Grand-Duché de la frontière belge jusqu'à la frontière allemande. Une friture de la Moselle termine cette randonnée (voir page 15)

27.6.1998: Iechternach um Velo.

Randonnée d'Echternach vers Rosport sur la piste cyclable. Une excursion pour toute la famille. Le trajet aller-retour est de 20km avec une pause à Rosport.

Rendez-vous: 14h30, place du Marché à Echternach.

2.7.1998: Lesung mit literarischen Texten rund ums Fahrrad.

Um 19.30 Uhr Treff bei der Buchhandlung "um Krautmaart" mit Fahrrad. Rundfahrt durch die Stadt Luxemburg mit literarischen "Unterbrechungen".

Librairie "um Krautmaart" 15, rue du Marché aux Herbes, Luxembourg (s. S. 2)

18.7.1998: 1. Trierer Fahrradfestival.

Am 18. Juli veranstaltet der ADFC Trier das erste Trierer Fahrradfestival. Vom 9 bis 16 Uhr verwandelt sich der zentrale Viehmarkt in ein Eldorado für Fahrradfans und solche die es noch werden wollen. Zahlreiche Attraktionen und Informationen rund ums Rad finden statt.

19.7.1998: Alles op de Velo ! Mamer - Miersch ouni Auto.

E ganzen Dag laang as Strooss zwësche Mamer a Miersch fir d'Autoë gespaart. Ennerwee as fir Animatioun, Iessen a Gedrenks gesuergt.

Aus organisatoresche Grënn konnt den Datum vum 5. Juli nët agehal gin.

D'LVI as wéi gewinnt zou Koplescht op der Kräizung virun der Gemeng.

18.9.-20.9.1998: Oeko - Foire ... Kirchberg.

La foire annuelle du Mouvement Ecologique.

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

27.09.1998: Tour am Minett.

Découvrir le sud du pays à vélo. (voir page 17)

30. 09. - 4. 10. 1998: Köln IFMA:

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung.

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 31 Juni 1998 600
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Erscheint	Vierteljährlich
Druck	Rapid-Press
Heft Nr 32	erscheint September 1998
CCP	82 564-17
Internet	www.emweltzenter.lu

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.

La LVI est membre de la

EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION

• EUROPÄISCHER
RADFAHRER
VERBAND

• FEDERATION
EUROPÉENNE
DES CYCLISTES

