



# LVI - INFO

Nr. 33

Dezember 1998

Lëtzebuurger

Velos - Initiativ

---

## Question importante à tous nos membres

Est-ce que vous êtes vraiment sûr d'avoir une excuse valable pour rater la

### **dernière Assemblée Générale de la LVI**

de ce millénaire? Sur invitation de la LVI les partis politiques participant aux élections en 1999 présenteront leurs revendications concernant le vélo comme moyen de transport.

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

<b>Generalversammlung der LVI</b> Freitag, 22. Januar 1999 6, rue Vauban Luxemburg 19.00 Uhr		<b>Assemblée Générale de la LVI,</b> vendredi, 22 janvier 1999 6, rue Vauban Luxembourg 19h00
---	---	--

## Wichtige Frage an alle unsere Mitglieder

Sind Sie ganz sicher, daß Sie eine vernünftige Entschuldigung haben, die

### **letzte Generalversammlung der LVI**

in diesem Jahrtausend zu verpassen? Auf Einladung der LVI werden die Parteien, welche 1999 an den Wahlen teilnehmen, Ihre Forderungen zum Thema Fahrrad als Verkehrsmittel vorstellen.

Anschließend laden wir alle Anwesenden zu einem kleinen Imbiss ein.

## **SOMMAIRE**

Editorial .....	3
The Penicillin of the Next Century has two wheels .....	5
Aus dem Suedel .....	8
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt .....	9
Adresses Internet .....	10
Le vélo sur l'autre planète.....	10
Calendrier / Termine .....	13



VELOmobil

Wer sich umschaute in der Stadt und auf dem Land, kann es kaum übersehen: Immer mehr Menschen radeln in der Gegend herum. Auch in Luxemburg und sogar in der nassen und eiskalten Jahreszeit. Der Fahrrad-Business boomt – dabei ist der "Velo" längst mehr als nur ein Freizeit-Gefährt, das vorzugsweise auf dem Autodach rumgefahren wird. Auch im Alltagsverkehr steigen wieder mehr LuxemburgerInnen aufs Rad, um sich fortzubewegen.

Dieser Trend ist allerdings bislang ziemlich unbemerkt an den politischen Entscheidungsträgern vorbeigezogen. Ein Rückblick auf die letzten fünf Jahre lässt keinen Zweifel: Fahrradmäßig hat sich diese Regierung nicht besonders ins Zeug gelegt. Immer noch stehen wichtige Entscheidungen aus – die Politik hat im Gegensatz zu vielen VerkehrsteilnehmerInnen das Fahrrad noch nicht entdeckt. Im Vorfeld des anstehenden Superwahljahrs ist es deshalb umso wichtiger, an einige dringende Maßnahmen für die nächste Legislaturperiode zu erinnern.

Zum Beispiel **Verkehrsplanung**: Bei der Entwicklung neuer Konzepte wird das Fahrrad sowohl auf kommunaler als auch auf nationaler Ebene kaum berücksichtigt. Fahrradfreundlich kann der Verkehr jedoch nur werden, wenn das Fahrrad bereits in der Planung konsequent mit einbezogen wird. Im vieldiskutierten "Bus-Tram-Bunn"-Projekt beispielsweise könnte das folgendermaßen aussehen: Fahrradwege müssen in der Stadt gleichzeitig mit dem Bau der Tram angelegt werden; das Fahrrad muß zudem als Zubringer für den Tram mit eingeplant werden. Konkret heißt das: attraktive Angebote an RadlerInnen, die ihr Fahrrad in der Tram mitnehmen wollen (Bike & Ride); Installation von diebstahlsicheren Fahrrad-Boxen und –Ständern an P&R-Parkplätzen sowie an Bahnhöfen und größeren Bushaltestellen.

Ein weiteres Dossier, das dringend abgeschlossen werden müsste: das „**Projet de loi sur le réseau national des pistes cyclables**“. Seit Anfang der 90er Jahre verstaubt es auf dem Behördenweg, die Stellungnahme des Staatsrats steht immer noch aus. Dabei könnte gerade dieses Gesetz dem Fahrrad in Luxemburg endlich einen höheren Stellenwert verleihen. Ein „Réseau national“ hat allerdings nur dann einen Wert für den Gebrauch des Velos als Fortbewegungsmittel, wenn flächendeckend eine konsequente Politik verfolgt wird. Hierzu gehört der Bau von speziellen, gut befahrbaren Fahrradwegen ebenso wie eine deutliche und verkehrssichere Markierung des Netzes. Die Anerkennung der Fahrradwege als „d'utilité publique“ ist ebenfalls ein wichtiger Punkt für den Aufbau einer sinnvollen Infrastruktur, der nicht durch juristische Unklarheiten immer wieder Steine in den Weg gelegt werden.

---

Und damit das Netz der "Velospisten" nicht nur von reinen "Park & Bike"-Fans genutzt wird, darf es nicht am Rand der Ortschaften aufhören, sondern muss bis in ihren Kern hineinführen. Bei der Umsetzung eines solchen „Réseau national“ sind deshalb vor allem die Gemeinden gefragt.

### **Die Radler-Rechte müssen überarbeitet werden.**

Wer in Luxemburg außerhalb gut angelegter "Velospisten" Fahrrad fährt, hat es meist bereits am eigenen Leib erfahren: Längst nicht allen VerkehrsteilnehmerInnen ist bewusst, welche Rechte die RadlerInnen auf Luxemburgs Straßen genießen. Nicht ganz unschuldig ist hierbei der „**Code de la Route**“, in dem bekanntlich die entsprechenden Gesetze niedergeschrieben sind. Wer sich nämlich speziell zum Thema Fahrrad im Verkehr informieren will, muss sich die entsprechenden Vermerke mühsam quer durch das gesamte Werk zusammensuchen. Ein Extra-Kapitel, in dem alle wichtigen Regeln, die das Radfahren betreffen, zusammengefasst sind, wäre da sicher für alle eine große Hilfe.

Zudem könnte der Code de la Route durchaus an einigen Stellen eine fahrradfreundlichere Note vertragen. Das Verkehrsrecht in Luxemburg weist in der Tat immer noch einige „Rückstände“ auf: So ist es FahrradfahrerInnen nach wie vor prinzipiell verboten, Einbahnstraßen „à contre-sens“ zu befahren – eine Ausnahmegenehmigung für manche "sens unique" könnte das Fahrradfahren in der Stadt attraktiver gestalten. Desweiteren ist es hierzulande verboten, Kinder in Fahrrad-Anhängern oder -Beiwagen mitzunehmen. Hier trägt das Gesetz der technischen Entwicklung auf dem Fahrradmarkt keine Rechnung. Zweifellos sind heute wesentlich verkehrssicherere Transportmöglichkeiten auf dem Markt als zu Zeiten der wackeligen Holzkarren.

Darüber hinaus sind auch kurz vor der Jahrtausendwende immer noch einige "Dauerbrenner" aktuell: Die Forderung nach mehr "Tempo 30-Zonen" in den Ortschaften ist auch aus Fahrrad-Sicht sehr wichtig, in den Städten sollten neben reinen Busspuren verstärkt sogenannte Umweltspurten (eine gemeinsame Spur für Fahrrad und Bus) eingeführt werden. Nicht zu vergessen: die Einrichtung von Fahrradwegen auf allen Hauptverkehrsachsen. Der hier aufgeführte Maßnahmen-Katalog ist mit Sicherheit nicht vollständig – umso dringender müsste er endlich angepackt werden. Bevor die Parteien in die Wahlkampfarena ziehen, fordern wir deshalb: "Mehr Fahrrad in die Politik"! In der kommenden Legislaturperiode müssen endlich sowohl auf nationaler als auch auf kommunaler Ebene ganz konkrete Schritte für ein fahrradfreundlicheres Luxemburg eingeleitet werden.

Der Vorstand der LVI

---

## The Penicillin of the Next Century has two wheels

Interview with Harry Owen by Ursula Lehner-Lierz.

**In order to improve public health, national governments should develop and implement strategies to stimulate daily cycling. It is the most effective way to save billions of Euros in the health sector - and to solve traffic and environmental problems at the same time.**

**Dr. Harry Owen, Associate Professor in Anaesthesia and Intensive Care in the Faculty of Health Sciences at Flinders University of South Australia, explains why.**

*European Cyclist: How is it that a professor in anaesthesia and intensive care is dealing with the health effects of cycling?*

Harry Owen: Over ten years ago I started commuting by bicycle specifically for my own health. Like most professionals I had a relatively sedentary lifestyle and was very busy. The challenge was to find some exercise that wouldn't take up too much time.

I decided to replace a passive task with an active one instead of commuting by car I started to ride a bicycle. I now get an hours exercise a day for an investment of only twenty extra minutes travelling.

*Our sedentary lifestyles cause many diseases. What are the main diseases? What are the main causes of death? How are they treated?*

In Australia, as in the US and most of Europe, heart disease is the main cause of death. In Australia heart disease claims a life every 10 minutes and the most prevalent risk factor for heart disease is physical inactivity. Regular exercise is also associated with a reduced risk of stroke, diabetes and some cancers including breast and colon.

Cycling has been shown to be as effective as some drugs used to treat high blood pressure (hypertension). In fact the Australian National Heart Foundation has reported that approximately half the people taking drugs for high blood pressure wouldn't need to if they exercised.

Cycling also has a beneficial effect on blood lipids such as cholesterol. Instead, an increasing number of people are taking expensive drugs with side effects such as gout, sudden death, impotence and depression and cycling is described as dangerous!

*Why do most campaigns to encourage individuals to undertake physical activity fail?*

---

Surveys show that regular exercise must be enjoyable or not take much time if it is to be maintained.

From a public health perspective, promoting participation in organised sport is a waste of time. The only activities that have been shown to be continued throughout life are walking, gardening and cycling.

*How intensive must the exercise be, how often, how long?*

You don't have to get hot and sweaty! Mild to moderate intensity exercise is as good as high intensity and is less likely to cause injury. Just 30 minutes of exercise most days can make a big difference. Of course, more is better.

*Why is especially daily cycling for transport a good form of active living?*

Not only does cycling instead of driving do you good, it does everybody good. Motor vehicles produce a lot of small airborne particles that have been shown to increase death rates among the young and the elderly.

Cycling instead of driving also reduces greenhouse gas emissions, every litre of petrol burnt produces a staggering 2.8kg of CO<sub>2</sub>.

*Are there estimates of the cost reduction in the health sector if more people turn to active living and cycle use achieves its fullest potential?*

In Australia (population around 20 million), the Government estimates that if 40% of the population started undertaking regular exercise the net benefit (i.e. health savings from reduced heart disease, etc. minus costs of injuries and deaths) to be around A\$6.5million per day in 1983 dollars.

That's around A\$2.4billion a year or around 10% of the total health budget.

*In 1996, the World Health Organisation has designated the worldwide population ageing - the increasing proportions of older people - as a public health challenge. Could daily cycling be part of the solution, which prevents exploding health costs?*

Definitely. Regular cycling puts more health in life. Not only does cycling make people healthier, it makes them feel healthier.

Several studies have shown that regular exercise helps maintain memory and reduces the likelihood of falls. Both are major health problems in the elderly.

*Safe routes to school safeguard independent mobility of children. Are there also other health benefits for the development of children?*

The independent mobility of children has been all but overlooked by transport planners. Children in Europe are consuming about a third less calories than a generation ago, yet more than 50% are overweight, obese or have high blood cholesterol.

Cycling or walking to school, instead of being driven, would help this greatly. It is ironic that parents, scared about the dangers of traffic, drive their children to school and add to the problem!

Children need to develop healthy habits for life, such as walking or cycling for transport. If parents are worried about the journey to school they should walk or cycle with the child, and get some exercise themselves.

*There are also health costs of cycle accidents? What's about the balance of costs and benefits?*

The reported figures are for every life-year lost through accident whilst cycling there are twenty healthy life-years gained.

Not much good if you are the unfortunate cyclist, but excellent for the public health. The biggest problem is that the risks are not borne by those taking the risky behaviour.

*In order to stimulate cycle use: who should do what? Who should co-operate with whom?*

Last century the major causes of death were due to infectious disease. Public health policy led to improved sanitation, piped water, good housing and public education.

This did more for health than hospitals and antibiotics. We need to rediscover prevention of disease and get past the late-20th century hang-up with drug treatments and operations.

If we do nothing we will be in serious trouble with the number of people needing treatment for heart disease expected to rise rapidly in the next 5-10 years.

Urban and transport planners need to heed the calls from health professionals for roads and cities to promote human powered transport over car use.

(in: European Cyclist No 3, october 1998)

### **Pékin (Chine)**

A Pékin, à vélo, on ne double plus les autos :

“Le royaume de la bicyclette n’est plus ce qu’il était : pour la première fois, une rue a été fermée aux vélos. La commerçante avenue Xisi est désormais interdite aux cyclistes entre 7 heures et 20 heures pour privilégier les voitures” (“Libération” 22/10)

On le savait, quand la Chine s’éveillera, elle fera des conneries.

(dans: Canard Enchaîné 28.10.1998)

## Aus dem Suedel

**Verkehrspolitik der 60er Jahre:** Die Autobahn auf Kirchberg wird ab 1999 zu einem “Boulevard urbain” zurückgebaut. Im Gegensatz zur Verkehrspolitik der 60er Jahre soll aus einem autogerechten Stadtteil ein menschengerechter Stadtteil werden, wo öffentlicher Transport, Fußgänger und Fahrradfahrer wieder ihren Platz haben sollen und die einzelnen Viertel nicht durch eine Autobahn voneinander getrennt sein dürfen. (dixit : Minister Robert Goebbels am 30.11.1998)

**Verkehrspolitik der 90er Jahre:** Durch den Bau der “Pénétrante Sud” an der Südeinfahrt der Stadt Luxemburg werden die Stadtteile Gasperich und Howald voneinander getrennt. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es keine Verbindung mehr.

Durch die Nichtberücksichtigung des Radverkehrs auf der neu gebauten Brücke (J.-P. Buchler) am Bahnhof der Stadt Luxemburg wird die Verbindung Hollerich - Bahnhof - Bonneweg - Howald zur Lebensgefahr für Radfahrer.



Und wo bitte ist in dem von Minister Goebbels erwähnten Teil des neuen “boulevard urbain” auf Kirchberg auf der Höhe “Banque Générale - Utopolis” das Radfahren vorgesehen? Soll etwa der Radverkehr sich wieder den Bürgersteig mit den Fußgängern teilen? Damit sind Konflikte mit Sicherheit vorprogrammiert. Das Fahrrad als Verkehrsmittel gehört entweder als gleichberechtigter Partner auf die Straße oder aber auf getrennte Radwege - in keinem Fall auf Fußgängerwege.

**Verkehrspolitik des nächsten Jahrtausends:** Wie sieht die Neugestaltung der “Place de l’Etoile” aus? Gibt es dort noch Fußgänger und Radfahrer?

Irgendwann wird man es leid, beim Thema “Fußgänger und Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer”, bei jedem Meter Neu- oder Umbau wieder bei Null anzufangen.

Anne





---

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

<p>De <b>9. Oktober 1996</b> bei der <b>Foire um Kirchbiereg</b> ugefrot fir e <b>Velospar-king + Schliessfächer</b> ze instal- léieren.</p> <p>De <b>25. März 1997</b> e Rappel un d’Foire geschéckt.</p>	<p>A l’occasion de l’<b>Oeko-Foire ‘98</b> M. Treinen, directeur de la FIL, nous promet lors d’un entretien de faire installer des emplacements pour vélos à proximité des entrées des halls.</p>
<p>Le <b>14 novembre 1997</b> la LVI soumet, suite à une entrevue avec un respon- sable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propo- sitions concernant le <b>pont J.-P. Bu- chler</b> à Luxembourg-Gare. (voir LVI- Info No 29)</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>
<p>Le <b>8 avril 1998</b> la LVI demande une entrevue auprès du Ministère des Transports.</p> <p>Le <b>15 mai 1998</b> la LVI rappelle sa lettre du mois précédent.</p> <p>Le <b>19 septembre 1998</b> lors de l’Oeko-Foire la LVI rappelle à Ma- dame la Ministre sa demande pour une entrevue.</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>

**Bike + Ride à Luxembourg avec les CFL**

Dans les gares spécialement affectées à ce sujet, les porteurs d’abonnements des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) peuvent remettre leur bicyclette en dépôt à la gare de départ ou à la gare de destination, soit journallement, soit périodiquement, à condition qu’elles sont démunies d’accessoires non fixés à demeure.

Les tickets de dépôt hebdomadaire au prix de 100,- LUF sont valables du lundi au dimanche tandis que les tickets de dépôt mensuel au prix de 200,- LUF sont valables du premier au dernier jour d’un même mois.

Adresses **Internet** Adressen

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”

<b>LVI :</b> <a href="http://www.emweltzenter.lu">www.emweltzenter.lu</a>	<b>Mouvement Ecologique:</b> <a href="http://www.emweltzenter.lu">www.emweltzenter.lu</a>
<b>Dansk Cyclist’s Federation :</b> <a href="http://www.dcf.dk">www.dcf.dk</a>	<b>ADFC Trier:</b> <a href="http://informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC">informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC</a>
<b>Bicycle News Agency:</b> <a href="http://cycling.org/mailling.lists/bikenews">cycling.org/mailling.lists/bikenews</a>	<b>Critical Mass Berlin:</b> <a href="http://www.critical-mass.net">www.critical-mass.net</a>
<b>Congrès Vélo City de Barcelone:</b> <a href="http://www.bcn.es/velo-city97">www.bcn.es/velo-city97</a>	<b>International Bicycle Fund:</b> <a href="http://www.ibike.org">www.ibike.org</a>
<b>Massachusetts Bicycle Coalition:</b> <a href="http://www.massbike.org">www.massbike.org</a>	<b>Association Vélo Toulouse:</b> <a href="http://www.multimania.com/velotlse/">www.multimania.com/velotlse/</a>

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

### Bruxelles (Belgique)

#### Les cyclistes veulent décoinçer la ville

"L'auto, ça coince !" constatent les vélocypédistes et les utilisateurs du transport public, qui demandent une nouvelle politique des déplacements.

Vendredi, 8 heures du matin, à l'angle de la rue Hôtel des Monnaies et des avenues Jaspas et de la Toison d'Or. De petites créatures vert fluo se faufilent entre les voitures à l'arrêt devant le feu rouge.

Vous ne souhaitez pas nous parler ?, demande l'une d'elles à l'automobiliste calfeutrée dans sa voiture, qui rechigne à baisser son carreau. Nous sommes cyclistes et nous voulons vous offrir une sucette et quelques jeux pour vous aider à patienter dans les embouteillages.

Un sourire timide éclaire le visage de la dame, qui consent finalement à entrouvrir la vitre et à s'emparer du bout des doigts de son cadeau.

Grâce à l'opération "L'auto, ça coince !" - une initiative plutôt sympa -, les cyclistes quotidiens du Gracq entendent marquer leur solidarité avec les automobilistes bloqués dans les bouchons. En contrepartie, les adeptes du deux-roues demandent leur appui

---

pour obtenir des autorités une nouvelle politique des déplacements qui prenne en compte les vélos et permette à ceux qui le désirent d'abandonner leur voiture pour la bicyclette.

En général, nous sommes bien accueillis, évalue Christian Brodtkom, le coordonateur de l'opération. Les automobilistes sont réceptifs à notre message et sont d'accord avec le constat : il y a trop de voitures. Mais de là à abandonner leur auto...

De 7 heures du matin à 17 heures, c'est de la folie, surenchérit un livreur, au volant de sa camionnette. Vous avez bien de la chance de pouvoir faire du vélo.

Un Parisien, qui a exceptionnellement pris le volant aujourd'hui plutôt que le TGV et ne possède d'ailleurs pas de voiture personnelle, lance tout en redémarrant : En tout cas à Paris, c'est nettement mieux pour le vélo !

Si tous les écoliers et tous les parents qui habitent à moins de 3 kilomètres de leur école, de leur travail ou d'une gare s'y rendaient à bicyclette, le mot embouteillage pourrait être rayé de notre vocabulaire, estime le Gracq.

### **Peu de mauvais coucheurs, beaucoup de sourires**

Des mauvais coucheurs parmi les automobilistes accostés, il y en a eu mais c'était l'exception qui confirme la règle, comme l'explique Monique, chargée de dire au revoir aux automobilistes qui quittaient le carrefour. On voyait la différence entre ceux qui avaient reçu notre message et les autres. D'un côté, c'était le sourire. De l'autre, les visages crispés.

Pour appuyer leurs revendications, les cyclistes du Gracq alignent une série de chiffres, qui ont de quoi faire réfléchir.

Demain, à la même heure, il y aura 208 voitures de plus en Belgique, assène Christian Brodtkom. Une voiture supplémentaire entre dans le trafic toutes les 6 minutes 54.

A Bruxelles, si rien ne bouge, les perspectives d'ici 2005 parlent d'un allongement du temps de parcours de 80% en moyenne. Autrement dit une mère de famille habitant la première couronne qui conduit tous les matins son enfant dans une école également dans la première couronne mettra 19 minutes et demie, alors qu'aujourd'hui elle effectue le trajet en 9 minutes 3/4...

Martine Duprez (dans : Edition du 03/10/98 - © Rossel & Cie SA - LE SOIR Bruxelles)

### **Schweiz**

Wir haben das Ziel erreicht: mit 113500 Unterschriften haben wir die "Sonntags-Initiative", d.h. einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit, am 1.Mai 98 eingereicht. (in: <http://www.twi.ch/~c4kaufma/sonntags/index.htm>)

---

## Innsbruck (Österreich)

### Rad fährt in Bus und Tram.

Innsbruck hat als erste Stadt Österreichs den flächendeckenden Fahrradtransport in öffentlichen Verkehrsmitteln eingeführt. Seit Mitte Jahr sind alle Busse und Strassenbahnen des innerstädtischen Verkehrs mit Klettschlaufen zur Fahrradbefestigung im Kinderwagenraum ausgestattet. Bei den Buslinien wurden aufgrund des erwarteten Andrangs zusätzlich Radträger an den Hecks montiert. Je nach vorhandenem Platz - Kinderwagen, Rollstühle etc. haben selbstverständlich Vorrang - kann das Velo zu jeder Zeit mitgenommen werden. Es gibt kein Mitnahmeverbot zu fixen Sperrzeiten und auch keine Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugtypen. Dabei setzen die Innsbrucker Verkehrsbetriebe auf die Vernunft aller Beteiligten. Nur durch ein verständnisvolles Miteinander ist ein derartiges System möglich. Die bisherigen Erfahrungen zeigten keine nennenswerten Probleme. Dies lässt hoffen, dass sich andere Verkehrsbetriebe zur Nachahmung anregen lassen.

(in: Velojournal 6/98 Offizielles Organ der IG Velo Schweiz)

## France

### Le train partenaire du Club des villes cyclables.

La SNCF est désormais membre et partenaire du Club des villes cyclables. La convention, signée le 18 septembre 1998, à Annecy, engage les deux parties à développer des moyens permettant de passer plus aisément du vélo au train et vice-versa. L'accord évoque en particulier le **“passage des pistes cyclables communales au droit des gares SNCF, l'implantation et la sécurisation des parkings à vélo, l'accessibilité des gares SNCF aux cyclistes, le développement de l'accès des cyclistes à certains trains, la location et l'entretien des vélos sur les emprises SNCF, l'aménagement des abords des emprises et des voies désaffectées au profit du vélo, l'étude de forfaits train + vélo”**. Un prix annuel récompensera, à l'occasion du congrès du club, la meilleure initiative conjointe d'un membre du club et d'un service local de la SNCF. Le Club des villes cyclables réunit 300 communes de toutes tailles, 30 associations et représente 12 millions d'habitants. Sa convention avec la SNCF suit celle signée un an plus tôt avec la RATP. Maire de Saint-Herblain, près de Nantes, et président du club de 1996 à 1998, Charles Gautier (PS) explique que l'**“enjeu majeur des années à venir sera l'alliance vélo-transport public”**. et appelle les pouvoirs publiques à soutenir financièrement les communes décidées à la favoriser.

Dominique Luneau

(dans : La vie du Rail, No 2669 du 28.10.1998)

## France

### Transport des vélos: la Suisse est un modèle en or.

La politique de la SNCF en direction des cyclistes est difficile à comprendre. D'un côté elle s'associe au Club des villes cyclables, de l'autre côté, elle brime les cyclotouristes en supprimant (sans prévenir) les fourgons de certains trains Corail dans lesquels ils pouvaient embarquer gratuitement leurs vélos: je n'ai pas été le seul à en faire le frais, l'été dernier, entre Grenoble et Nantes. La SNCF se justifie en invoquant le faible nombre de fourgons dont elle dispose. Or, elle en revend aux CFF, qui les utilisent pour le transport de vélos. En Suisse, on sait attirer et fidéliser le clientèle cyclotouriste.

Jean Sivardière / Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

(dans : La vie du Rail, No 2671 du 18.11.1998)

■

## Calendrier / Termine

Ne rater surtout pas **l'évènement** de la fin de ce millénaire.

### Assemblée Générale "LVI"

22.01.1999 à 19h00 au 6, rue Vauban, Pfaffenthal.

Sie sollten **das Ereignis** zum Ende des Jahrtausends nicht verpassen.

### 30.01 - 03.02.199: Expo Vélo à Bruxelles

Salon international du deux roues, au Parc des Expositions de Bruxelles (Heysel)

### 13 - 16 avril 1999: Velo City '99 à Graz / Maribor

The 11th Velo City Conference will be staged for the first time in two countries. It is coming to GRAZ (Austria) and to MARIBOR (Slovenia). The conference will be held in the heart of a region, where Europe is changing rapidly. A few years ago the iron curtain was lifted, the formerly closed borders are now open not only to the exchange of goods, services and people, but also to ideas, politics and bicycle users. GRAZ and MARIBOR are twin towns in two neighbouring countries, 60 km away from each other, who are a part of this global process.

### **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*

<b>Impressum</b>	<b>LVI-INFO</b>
Auflage	Heft Nr 33 Dezember 1998 600
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Erscheint	Vierteljährlich
Druck	Rapid-Press
Heft Nr 34	erscheint März 1999
CCP	82 564-17 (cotisation 400,- )
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 l'ECF**

**EUROPEAN  
CYCLISTS'  
FEDERATION**

**EUROPÄISCHER  
RADFAHRER  
VERBAND**

**FEDERATION  
EUROPÉENNE  
DES CYCLISTES**

