

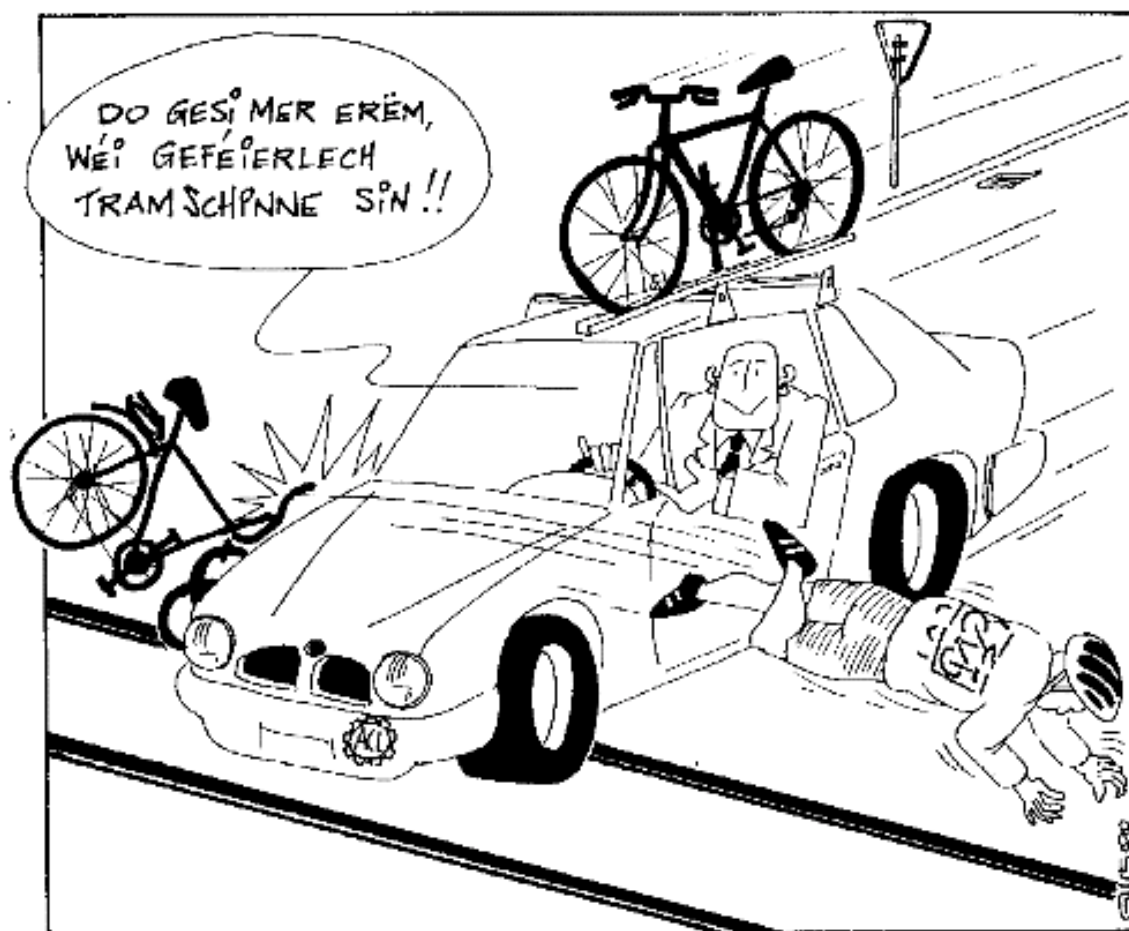


LVI - INFO

Nr. 35

Juni 1999

Lëtzebuenger
Velos - Initiativ



**Et as esou waït :
Den éischte bewaachte Velos-Parking as do.
Virun der Châmber, direkt niewt dem Palais.
A wien hätt dat geduecht...**



Premier parking gardé pour vélos devant la Chambre des Député(e)s, juste à côté du Palais Grand-Ducal.
Erster bewachter Fahrradparkplatz vor der Abgeordnetenversammlung neben dem großherzoglichen Palast.

(Photo Roby Sahl)

SOMMAIRE

Editorial	3
Réseau national de pistes cyclables	4
“Mobil ouni Auto” Umweltwochen an der Gemeng Mamer	5
Aus dem Suedel	7
ECF-News.....	8
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt	9
Nos randonnées.....	10
Le vélo sur l’autre planète	12
Calendrier / Termine.....	13



VELOmobil

Und Sie sollten die Gelegenheit nicht verpassen die richtige Wahl zu treffen. Die LVI möchte Ihnen dabei behilflich sein.

Wir werden den Parteien, welche am 13. Juni zu den Landes- und Europawahlen antreten, unsere Wahlforderung überreichen. Sie haben richtig gelesen, es ist eine einzige Forderung.

Wir fordern eine(n) hauptamtliche(n) Fahrradbeauftragte(n) im Transportministerium. Nach unserem Ermessen ist das Fahrrad als Transportmittel ebenso wie als Freizeit- und Tourismusfaktor auch in Luxemburg wichtig genug, um einen solchen Posten hauptamtlich zu besetzen.

Vendredi, 4 juin 1999**Place d'Armes, 16h15****Rendez-vous des cyclistes**

In den letzten fünf Jahren ist nicht eine einzige unserer Forderungen (Zulassung von Fahrradanhängern für Kindertransport, Zulassung von Fahrradtrailern, Überarbeitung der Verkehrsordnung hinsichtlich des Fahrrads, Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer, Kennzeichnung der Busse, in welchen der Transport von Fahrrädern zugelassen ist, ...) umgesetzt worden. Da wir nicht davon ausgehen, dass man bei keiner dieser Forderungen eine Zustimmung finden könnte, muss es also an Zeitmangel liegen, dass innerhalb von fünf Jahren nichts erfolgt ist. Deshalb die Forderung nach einem hauptamtlichen Posten für Fahrradangelegenheiten.

Unterstützen Sie unsere, Ihre Forderung, nach einem hauptamtlichen Fahrradbeauftragten im Transportministerium indem Sie die beigelegte Postkarte einsenden.

Der Vorstand der LVI

Es hat also rund 7 Jahre gedauert bis das Gesetz zum Bau eines nationalen Radwegenetzes gestimmt wurde. Die LVI begrüßt es, dass endlich eine legale Basis für ein Radwegenetz geschaffen wurde. Die Gesamtlänge des geplanten Netzes beträgt ungefähr 800 km, wovon aktuell schon 360 km fertiggestellt sind.

Als LVI haben wir einen guten Grund, gerade über die Freizeit das Fahrrad zu fördern. Je mehr Menschen das Fahrrad zur Freizeitgestaltung benutzen, desto mehr Verständnis bekommen diese Leute für die Radfahrer, welche ihnen im Alltag begegnen. Der gegenseitige Respekt trägt wesentlich zur Sicherheit der Radfahrer bei.

Das Bewusstsein zum Thema Fahrrad wird aber auch geprägt durch die eigene Erfahrung. Als Freizeitradler merkt man eher, wo Fahrradanlagen vorhanden sind in der Ortschaft, in der man lebt oder auf dem täglichen Weg zur Arbeit und ist dann eher geneigt, gelegentlich aufs Fahrrad als Transportmittel umzusteigen, wenn auch dort die äußeren Bedingungen sicher genug erscheinen. Umgekehrt merkt man auch eher, wo die Bedingungen zum Radfahren im Alltag schlecht sind und kann Verwaltungen, Gemeinden, Schulen, Vereine, Geschäfte auf die fehlende Infrastruktur aufmerksam machen.

Aber so sehr wir als LVI das nationale Radwegenetz zu hauptsächlich touristischen Zwecken begrüßen: Wenn die Infrastruktur vor den Ortschaften aufhört, wird der Radfahrer, welcher als einheimischer oder als ausländischer Tourist über das Radwegenetz zu einer Ortschaft geleitet wird, diese Ortschaft meiden oder zumindest ein zweites Mal nicht an dieser Ortschaft interessiert sein. Der Zweck des nationalen Radwegenetzes ist somit verfehlt, wenn die Verbindungen zu den Ortschaften und die Infrastruktur in den Ortschaften fehlen.

Zusätzlich hierzu muss einerseits der Anschluss der Radwege an die Bahnhöfe und wichtigen Bushaltestellen hergestellt werden und andererseits der öffentliche Transport die Beförderung von Fahrrädern erleichtern. Es darf nicht sein, dass man länger mit dem Privatauto zu einem Radweg anfahren muss als man nachher Rad fährt.

Der Anschluss an die zum Teil schon bestehenden ausländischen Radwegenetze ist wichtig für den Ausbau eines europaweiten Gesamtnetzes, welches unter dem Namen "EuroVelo"* im Entstehen ist.

Der Fahrradtourismus ist in vollem Aufschwung, auch, oder gerade außerhalb der traditionellen "Fahrradländer", wie den Niederlanden, Dänemark oder Norddeutschland. Das Konzept "Veloland Schweiz"** ist der beste Beweis dafür, dass auch ein nicht typisches "Fahrradland" bei richtiger Vermarktung eine potentielle Kundschaft anzieht.

Fahrradtourismus bedeutet aber auch neue Kundschaft für die lokale Geschäftswelt in eher ländlichen Gegenden, welche gerne von Radfahrern aufgesucht werden wegen des geringen motorisierten Verkehrs.

Es gibt also genügend Gründe, den Fahrradtourismus zu fördern.

* "EuroVelo" ist ein Projekt der "European Cyclists' Federation" (ECF) um sämtliche europäischen Länder über ein Radwegenetz von 12 Routen zu verbinden.

** "Veloland Schweiz" ist ein bestehendes Netz von 9 ausgeschilderten Velorouten mit einer Gesamtlänge von 3.600 km innerhalb der Schweiz.

“Mobil ouni Auto”

Autofreier Sonntag in der Gemeinde Mamer. Die Straßen zwischen Mamer, Holzem und Capellen sind an dem Tag zwischen 11h00 und 17h00 für den motorisierten Verkehr gesperrt. Animation, Unterhaltung sowie Verpflegung den ganzen Tag.

Wie meinte der Bürgermeister von Bartringen, Herr Niki Bettendorf, anlässlich der Generalversammlung der LVI: „**Sonntags könnten systematisch an mehreren Orten im Land Streckenabschnitte für Autos gesperrt werden...**“. Da können wir nur zustimmen.

**Dimanche, le 20 juin 1999
de 11h00 - 17h00
dans la Commune de Mamer**

Journée sans voiture dans la commune de Mamer. Les routes entre Mamer, Holzem et Capellen seront fermées de 11h00 à 17h00 au trafic motorisé. Animations et restauration pendant toute la journée.

Organisateurs:

Commission de l'environnement de la Commune de Mamer
Ass. des parents d'élèves Cap-Capellen-Mamer
Caper Piwitschen (FNEL Scouten)
Commission des sports et de la jeunesse
Harmonie Gemeng Mamer
Holzemer Flëntermäis
KlimaForum
Lëtzebuerger Velos-Initiativ
Photo-Club Mamer
Syndicat d'Initiative et du Tourisme Mamer-Cap-Holzem
Tri-Speed Mamer
Velo-Club Holzem
Velo Sport Mamer



Es sind wieder Wahlen in... Schilda!

Mal ganz ehrlich! Würden Sie jemandem passend zu einem alten, verschlissenen und zerrissenen Anzug, einen neuen, teuren Hut schenken? Kaum, es sei denn Sie hätten einen bestimmten Grund dazu. Vielleicht um vom alten Anzug abzulenken. Oder um zu zeigen, dass Sie ihn doch nicht ganz vergessen haben. So was könnte ja mal nützlich sein. Zum Beispiel bei Wahlen.



Die Fußgängerbrücke im Bahnhof Luxemburg, welche das Bahnhofsviertel mit Bonneweg verbindet, erhält teilweise eine Überdachung, welche von der Stadt Luxemburg finanziert wird. Funkelnagelneu aus Plexiglas, aufgesetzt auf die bestehende alte, viel zu schmale Konstruktion, die eher baufällig als ausbaufähig aussieht und deren Bodenbelag mit Löchern übersät ist. Hinzu kommt, dass beim dort vor kurzer Zeit neuerrichteten Lift keine Überdachung mitgebaut wurde, d.h. hier steht der Fußgänger wieder wortwörtlich im Regen. Schilda lässt grüßen!

Chers piétons, en cas d'intempéries, veuillez utiliser seulement la partie couverte du pont.
Liebe Fußgänger, bei Regen bitte nur den gedeckten Teil der Brücke benutzen.

Wäre es nicht sinnvoller gewesen, dieses Geld in eine neue, breite, gut beleuchtete und gegen schlechte Witterung schützende Fußgängerbrücke zu investieren? Und zu dieser neuen Fußgängerbrücke ebenfalls einen direkten Zugang zu sämtlichen Bahnsteigen des Bahnhofs Luxemburg, mit Rampe für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder vorzusehen? Dies könnte den Bahnkunden, welche von Bonneweg kommen oder dorthin wollen, den Umweg durch die Bahnhofshalle ersparen.

Da wahrscheinlich drei verschiedene Bauherren mitentscheiden müssen, die Gemeinde Luxemburg, die Eisenbahngesellschaft und das Bautenministerium, ist es durchaus vorstellbar, dass jahrelang darüber debattiert wird, wer denn nun diese neue Fußgängerbrücke finanzieren soll. Eine kurze, sachliche Diskussion und eine schnelle Entscheidung würden sämtliche Benutzer, Steuerzahler und Wähler zu schätzen wissen.



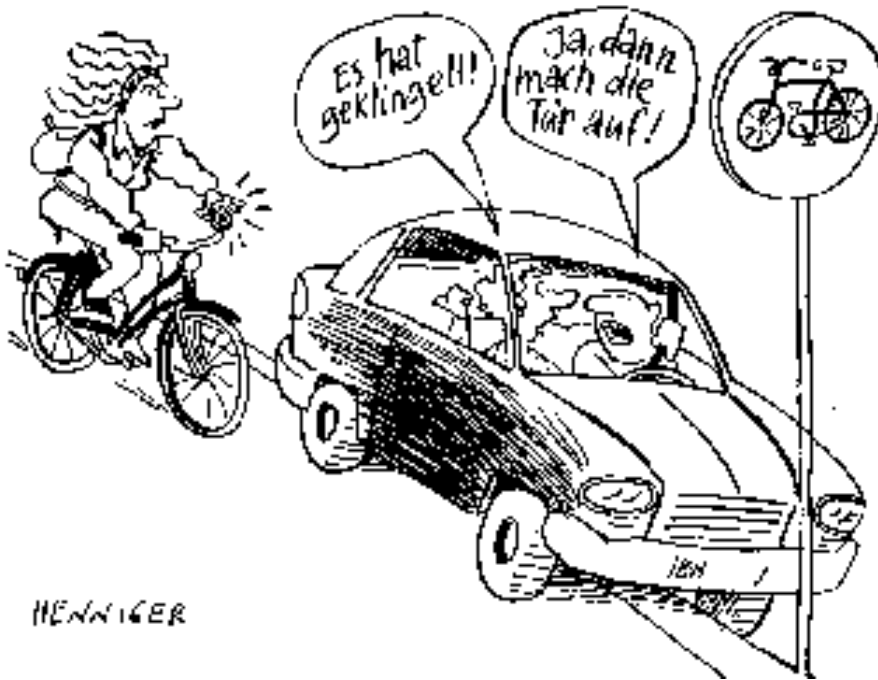
Der Vorstand der LVI

(Photos: Roby Sahl)



Warum parkt das Auto auf dem Fußgänger- oder Radweg ?

Was macht ein Autofahrer, wenn ihn etwas an der Weiterfahrt hindert? Er hupt. Dieses Hupen hat sehr oft zur Folge, dass das Ärger- oder Hindernis, das Auslöser der Huperei ist, beseitigt wird. Aber auch, dass sehr viele Leute auf den Verursacher des Hindernisses aufmerksam werden, sogar wenn sie überhaupt nichts mit dem Problem des Hupenden zu tun haben.



Die Wahrscheinlichkeit dass man sich einem so auffälligen, lauten Zwischenfall aussetzt, wird also durch diesen "Öffentlichkeitseffekt" verringert. Man will sich die Peinlichkeit ersparen. Was zur Folge hat, dass beim "hupenden" Verkehr die Behinderungen geringer sind als beim "nicht hupenden". Deswegen wird das Auto eben auf den Fußgänger- oder Radweg geparkt und nicht auf die Fahrbahn.

Oder anders herum: wenn man in dem Bereich der "hupenlosen" Verkehrsteilnehmer parkt, fällt man weniger publikumswirksam auf.

Was machen Fußgänger oder Radfahrer wenn ihnen etwas ihren Weg versperrt? Sie umgehen oder umfahren das Hindernis und damit hat sich's. Niemand sonst hört was, niemand sonst wird gestört... und das Hindernis bleibt.

Warum haben Fußgänger und Fahrräder keine Hupe, so wie es sich für ein anständiges Verkehrsmittel passt? So eine kleine mickrige Klingel, einfach lächerlich. Und Fußgänger haben nicht mal eine Klingel.

(in: www.linie-naturell.de/werner.html) wir's an.

Cette nouvelle rubrique nous permettra de mieux rendre compte des activités de l'ECF. Actuellement l'ECF regroupe 52 associations dans 31 pays avec plus de 400.000 membres.

Let's Bike for a More Sustainable World!

VELO-CITY 1999 GRAZ-MARIBOR

Extraits d'un article de Burkhardt Doempke, membre du GRACQ de Bruxelles

LA BICYCLETTE TRAVERSANT LES FRONTIERES: tel était le titre de la Velo-city 99 qui s'est tenue dans les deux villes de ces deux pays voisins du 13 au 16 avril. Les congrès Velo-city sont organisés en principe tous les deux ans par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) pour faire le bilan de tout ce qui se fait pour et autour du cyclisme quotidien et de loisir dans le monde entier.

La Velo-city 99 était la onzième de la succès: près de 500 délégués de 38 pays de trois séances plénières et quarante-huit sessions, le tout agrémenté par des terrain, des excursions cyclistes dans la ment par train vapeur de tout ce monde à

La quantité n'est pas tout, évidemment. orateurs la présence d'éminents représentants et bourgmestres des deux pays-dans leurs différents domaines. Un coup confirme cette impression favorable. Les militant(e)s des organisations cyclistes il est frappant de constater la présence administratifs de différents niveaux, des nationales et internationales. Même Belgique d'ailleurs: bien que moins nombreux qu'à Barcelone en 1997, ils étaient néanmoins 24 inscrits, plus ou moins également distribués parmi les ressortissants des trois régions du pays. En tant que cycliste bruxellois et pour donner de l'espoir à nos lecteurs roulant à vélo dans la capitale du pays, je me réjouis de pouvoir signaler que pour la première fois dans l'histoire des Velo-city, la Ville de Bruxelles y avait envoyé un fonctionnaire de l'administration communale. Gageons qu'il a pu tirer profit de l'occasion pour s'informer de ce qui se fait ailleurs dans les domaines des aménagements cyclables, de l'éducation au vélo, des mesures pour rendre nos villes à nouveau vivables et respirables. Reste à espérer que son enthousiasme manifeste aura un effet contagieux sur ses collègues. ...



série et, encore une fois, ce fut un franc de cinq continents, 185 discours au cours tables-rondes, ateliers de travail et poster réceptions, des visites techniques sur le Styrie et la Slovénie ainsi qu'un déplacement Maribor durant une journée.

Quid de la qualité? Signalons parmi les tants de la Commission Européenne, de hôtes ainsi que d'académiciens réputés d'oeil sur la liste des participants cyclistes quotidiens, les activistes et étaient évidemment très nombreux, mais massive de responsables politiques et administrations locales, régionales, constat pour la représentation de la

... Pour l'instant, nous devons nous limiter à un bref aperçu des principaux thèmes traités durant le congrès. Ils confirment ce que nous avons déjà constaté à Barcelone il y a deux ans et que les militants du GRACQ savent depuis longtemps et ne cessent de répéter: une politique vélo ne peut pas être réalisée en isolation; pour réussir, elle doit s'intégrer dans une volonté globale de changer la façon dont nous nous déplaçons et dont nous aménageons nos villes.

Pour illustrer ces propos, passons en revue rapidement et dans le désordre quelques-uns des titres des discours programmatiques et des ateliers:

- le statut du vélo dans les politiques nationales de transport, idéal et réalité;
- stratégies cyclistes locales régionales et nationales, exemples détaillés de l'Autriche, de la Slovénie, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et des Pays-Bas, entre autres;
- stratégies de promotion de l'utilisation de la bicyclette dans différents pays et dans différentes circonstances;
- synergie entre vélo et transport en commun;
- intégrations des infrastructures vélos et circulation générales;
- comparaisons des règlements, lignes de conduites, prescriptions de sécurité;
- éducation, formation, protection, besoins spécifiques d'enfants et de vieillards;
- développement économique et créations d'emploi grâce au vélo;
- la femme et le vélo;
- vélotourisme, vélo urbain et vélo rural;
- le vélo et l'environnement, le vélo et la santé, le vélo et la marche, le vélo sur le chemin au travail et à l'école;
- critères pour la construction de rond-points cyclables
- vélo-location, vélo-parking;
- etc, etc...

Pour conclure cette trop rapide vue d'ensemble, revenons au titre du congrès. Oui, le vélo traverse les frontières, pas seulement entre l'Autriche et la Slovénie mais entre différentes disciplines scientifiques, entre différents mode de transports, entre différents segments de nos sociétés. S'il y a un message qui a été entendu clairement à travers toutes les contributions au congrès,

c'est bien celui-là: pour résoudre les problèmes de nos villes et de nos campagnes, il faut être prêt à traverser les frontières et à éliminer les cloisonnements, il faut intégrer le vélo dans les solutions. Après les discours, il s'agit maintenant de traverser la frontière entre théorie et action. Passons à la prochaine étape, convainquons nos politiciens et le public que les choses doivent changer d'urgence et que le vélo est un ingrédient incontournable de ce changement.

■

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

<p>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)</p>	<p><i>En date du 29 avril 1999, MM.Streitz et Zander des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, nous soumettent leurs propositions concernant le pont J.-P. Buchler pour les installations qui tombent sous leurs compétences. Le rapport de cette réunion sera publié au prochain LVI-Info.</i></p>
<p>Le 8 avril 1998 la LVI demande une entrevue auprès du Ministère des Transports. Le 15 mai 1998 la LVI rappelle sa lettre du mois précédent. Le 19 septembre 1998 lors de l'Oeko-Foire la LVI rappelle à Madame la Ministre sa demande pour une entrevue. Le 2 décembre 1998 la LVI réitère sa demande pour une entrevue auprès du Ministère des Transports.</p>	<p><i>Réunion le 20 mai 1999 avec Madame la Ministre des Transports.</i></p> <p><i>La LVI ne manquera pas de publier le rapport de cet événement au prochain LVI-Info.</i></p>

Velosrallye fir Kanner

Dimanche, 6 juin 1999

Rdv 10h00 - Vallée de la Pétrusse (Mini-Golf)
 A Vélo Vallée de la Pétrusse
 Inscription → 04.06.1999
 Infos 43.91.66 Renate et Robert Berg (entre 19h00 et 21h00)

Cette activité s'adresse aux enfants de 8 à 14 ans. Le circuit compte environ 3 km et sera "truffé" de jeux d'adresse et de savoir-faire. Il ne s'agit pas d'une compétition contre la montre!

De Fritures - Tour '99 (~70 km)

Samedi, 12 juin 1999

Rdv 10h00 - Gare de Luxembourg
 A Vélo Luxembourg - Hesperange - Schengen - Remich - Wasserbillig - Born
 Repas Restaurant Kirchen à Born (19h00)
 A Vélo Born - Wasserbillig
 En Train Wasserbillig - Luxembourg
 Infos 36.97.43 Gust Muller

A partir de Luxembourg nous nous dirigeons sur des routes secondaires vers Schengen pour passer la frontière allemande. Notre chemin se poursuit du côté allemand le long du "Mosel-Radwanderweg" jusqu'à Wasserbillig. D'ici nous longeons la Sûre jusqu'à Born, but de notre randonnée. Mais n'oubliez pas que plus tard dans la soirée nous devons retourner à Wasserbillig pour prendre le train...

Friture ou / oder "à la carte" Restaurant Kirchen Born 19h00	Inscription jusqu'au / Anmeldung bis Lundi / Montag 7 juin 1999 Tél.: 36.97.43 Gust > 19h00
---	---

N'oubliez pas votre carte d'identité et vérifiez l'éclairage de votre vélo !
 Personalausweis nicht vergessen und Fahrradlichtanlage überprüfen !

La vallée des 7 Châteaux (~50 km)

Dimanche, 18 juillet 1999

Rdv Gare de Mamer
 A Vélo Mamer-Hobscheid-Vallée des 7 Châteaux-Mersch-Mamer
 Repas Pique-nique
 Infos 38.05.82 resp. 42.28.20-852 JemP Weydert

Ab dem Bahnhof Mamer radeln wir über die Fahrradpiste PC13 an Holzem vorbei nach Garnich und gelangen so zum ATTERT-Radweg, dem wir über Hagen, Steinfort und Eischen folgen. Vor dem Tunnel drehen wir ab nach rechts und gelangen über einen schönen Feldweg nach Hobscheid. Ab jetzt fahren wir durch das malerische und wenig befahrene Tal der sieben Schlösser bis nach Mersch. Unterwegs kleines Picknick und kurze Einkehr. Ab Mersch radeln wir durch das autofreie Mamertal zurück zu unserem Ausgangspunkt. (Hinweis: an den restlichen 364 Tagen im Jahr sollten RadfahrerInnen das Mamertal meiden! Als Alternative bietet sich dann der Aufstieg - evtl. zu Fuß - im Marienthal Richtung Keispelt an. Verkürzte Rückfahrt dann über Keispelt, Meispelt, Nospelt, Industriezone Kehlen nach Mamer oder Capellen. Ab Katterwang/Quatre-Vents vorwiegend Feld- und Radwege.)

Org.: KlimaForum und LVI

Mam Velo op de Séi (~50 km)

Dimanche, 22 août 1999

Rdv 9h00 - Gare de Luxembourg
 En Train Luxembourg - Kautenbach
 A Vélo Kautenbach - Wiltz - Liefrange - Lultzhausen - Eschdorf - Ettelbruck
 Repas Pique-nique
 En Train Ettelbruck - Luxembourg
 Infos 40.33.04 Paul Schieres

Sur cette randonnée cycliste, nous parcourons les plus belles parties de l'Oesling : La vallée de la Wiltz, le lac de la Haute-Sûre avec son pont flottant, le haut-plateau Bourscheid-Perlé et sa descente de presque 10 km. Les quelques montées seront vite oubliées ! Par beau temps, le pique-nique se fera au bord du lac.

Billet à prendre: 1 Oekobillet, le transport des vélos est gratuit.

Mam Velo duerch de Syrdall (~40 km) **Dimanche, 12 septembre 1999**

Rdv 9h00 - Gare de Luxembourg
 A Vélo Luxembourg - Syren - Wecker - Manternach - Wasserbillig
 Repas Pique-nique
 En Train Wasserbillig - Luxembourg
 Infos 40.33.04 Paul Schieres

Nous découvrirons les paysages des prés et des champs au sud de la ville de Luxembourg avant de pénétrer à Wecker dans la vallée de la Syre. S'il nous reste le temps, nous allons explorer la très belle forêt au fond de la vallée près de Manternach. Les derniers km se feront le long de la Moselle avant de reprendre le train à Wasserbillig.

Billet à prendre: 1 Oekobillet, le transport des vélos est gratuit.

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"

LVI www.emweltzenter.lu	Mouvement Ecologique www.emweltzenter.lu
Dansk Cyclist's Federation www.dcf.dk	ADFC Trier informatik.uni-trier.de/~bern/ADFC/
Bicycle News Agency cycling.org/mailling.lists/bikenews/	Critical Mass Berlin www.critical-mass.net/
Saarland Online www.saarland.de	International Bicycle Fund www.ibike.org
Environmental Transport Association http://www.eta.co.uk	Sustrans National Cycle Network www.sustrans.org.uk/
Vivre à Vélo en Ville www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	Improving bicycle safety www.dcf.dk/ecf/html/helmetgb.htm
Alliance for a Paving Moratorium www.tidepool.com/alliance/	Mini-Homepage von Werner Vogel www.linie-naturell.de/werner.html

La 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 ! Adressez votre annonce à la rédaction du LVI - Info.

Vente:

Porte-bagages "Thule" pour 3 vélos. Montage sur toit de voiture. Prix à discuter.

☎ : 36.97.43 Muller Gust

Location:

La "LVI" loue un poste télévision-vidéo (monobloc) pour expositions ou stands d'informations. ☎ : 43.90.30 Mouvement Ecologique

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

Deutschland / Saarland

Grünes Licht fürs "Saartour-Netz" - Radwege schaffen Anreiz für Touristen.

Der Radtourismus im Saarland kommt voran: Grünes Licht für den Ausbau eines landesweiten touristischen Radwegenetzes, des sogenannten „Saartour-Netzes“, gaben am Freitag (19.3.99) der Minister für Umwelt, Energie und Verkehr, Heiko Maas, und die Ministerin für Wirtschaft und Finanzen, Christiane Krajewski. Sie stellten jetzt Einzelheiten des Konzeptes vor, das in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradklub (ADFC) erarbeitet wurde.

„Das 'Saartour-Netz' soll Menschen ansprechen, die in ihrer Freizeit mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad das Saarland und seine Sehenswürdigkeiten erkunden wollen“, erklärte Minister Maas. ...

Für Wirtschafts- und Finanzministerin Christiane Krajewski ist das Projekt „ein reizvoller Baustein in unserer Strategie, die Attraktivität des Saarlandes als Reiseland Schritt für Schritt zu erhöhen“. Wenn es gelinge, mit kreativen Angeboten überregional Aufmerksamkeit zu finden, werde es auch möglich, die Zahl der Übernachtungen im Saarland weiter zu erhöhen.

...

Das gesamte „Saartour-Netz“ wird sich über rund 750 km erstrecken.

Dabei wird weitgehend auf bereits vorhandene Wegeverbindungen zurückgegriffen, die entsprechend hergerichtet, ausgebaut und beschildert werden. Zurzeit werden in engem Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen die sinnvollsten Trassen bestimmt. ... Minister Maas erläuterte, dass das „Saartour-Netz“ Teil einer Vernetzungsinitiative sei, die auf drei Säulen fuße und mit der die Landesregierung für Rückenwind beim Radverkehr sorgen wolle. **Dazu gehöre neben dem touristischen Netz das Alltagsnetz oder „Radmobil-Netz“, zu dem landesweit Radwege entlang der Bundes-, Land- und Gemeindestraßen sowie fahrradtaugliche Feld- und Waldwege verknüpft würden. Hier gehe es um hohe Alltagstauglichkeit, z.B. um die umweltfreundliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes oder der Schule. ...**

(in: <http://www.saarland.de/> 22.3.1999)

France

Les cyclistes veulent faire pression

Un « lobby du vélo », mené par le député socialiste du Bas-Rhin, Armand Jung et son collègue Vert Noël Mamère, réclame une « loi-vélo » d'ici la fin de l'année.

« C'est la naissance d'un véritable lobby du vélo » s'est félicité Noël Mamère, député Vert de Gironde, à l'issue de la réunion organisée hier matin à l'Assemblée nationale avec une centaine de membres d'associations de cyclistes, d'élus et de représentants des collectivités locales. **Un mouvement « né de la frustration face à la modestie des mesures prises depuis juin 1997 et l'encerclement de la culture du vélo par le lobby de la vitesse et de la voiture »,** selon son co-fondateur Armand Jung, député PS du Bas-Rhin.

La sécurité routière

« En matière de sécurité routière, rien n'est fait correctement » a dénoncé le Strasbourgeois Jean Chaumien, rappelant les 301 cyclistes tués l'an dernier sur les routes françaises. Le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) fustige « le manque de culture vélo dans les directions départementales de l'équipement » et réclame l'aménagement des infrastructures routières et urbaines. Quant au problème du vol, la FUBicy propose l'immatriculation des vélos et la création d'un « fichier national d'identification ».

Désireux de « donner des moyens aux municipalités et aux collectivités territoriales », Armand Jung a promis, « d'ici la fin de l'année », « **une proposition de loi qui englobe l'ensemble des aspects de la politique du vélo, réglementaires, techniques et financiers** ». Cette « loi-vélo » reprendrait les propositions de la FUBicy et l'idée de « fiscalité écologique » développée par Noël Mamère (incitations fiscales à utiliser le vélo sur les trajets domicile-travail, renforcement de l'intermodalité du vélo avec les transports publics). ...

(dans: Dernières Nouvelles D'Alsace, Mardi 23 Mars 1999)

Calendrier / Termine

- 4.6 **Rendez-vous des cyclistes / Place d'Armes**
6. 6 **Velos-Rallye fir Kanner**
12. 6. **De Fritures - Tour**
- 20.6. **Autofräie Sonndeg an der Gemeng Mamer**
23. - 27. 6. **Allerjhangendags - Tour**
18. 7. **Mamer - Mersch: Alles op de Velo**
18. 7. **La vallée des 7 Châteaux**
22. 8. **Mam Velo op de Séi**
12. 9. **Mam Velo duerch de Syrdall**
17. - 19. 9. **Oeko - Foire '99**
3. 10. **Rodemack**

Avis aux amateurs du VTT

Week-end VTT au Luxembourg du vendredi 13 août au lundi 16 août 1999

Vendredi 13.8	Bonnal (Esch-sur-Sûre) - Wiltz
Samedi 14.8	Wiltz - Cinqfontaine (Troisvierges)
Dimanche 15.8	Cinqfontaine - Mont Saint-Nicolas (Vianden)
Lundi 16.8	Mont Saint-Nicolas - Bonnal

Au prix de 2.800,- LUF pour les quatres jours comprenant
3 nuits, tous les repas, transport des bagages et barbecue.
Nuités en chalet ou bivouac.

Pour le programme détaillé et l'inscription

AU-DELA DU SPORT
c/o Philippe LAMBERT 128, route d'Arlon L-1150 Luxembourg
Tél./Fax: 45.93.49

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 35 Juni 1999 600
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Erscheint	Vierteljährlich
Druck	Rapid-Press
Heft Nr 36	erscheint September 1999
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**

