



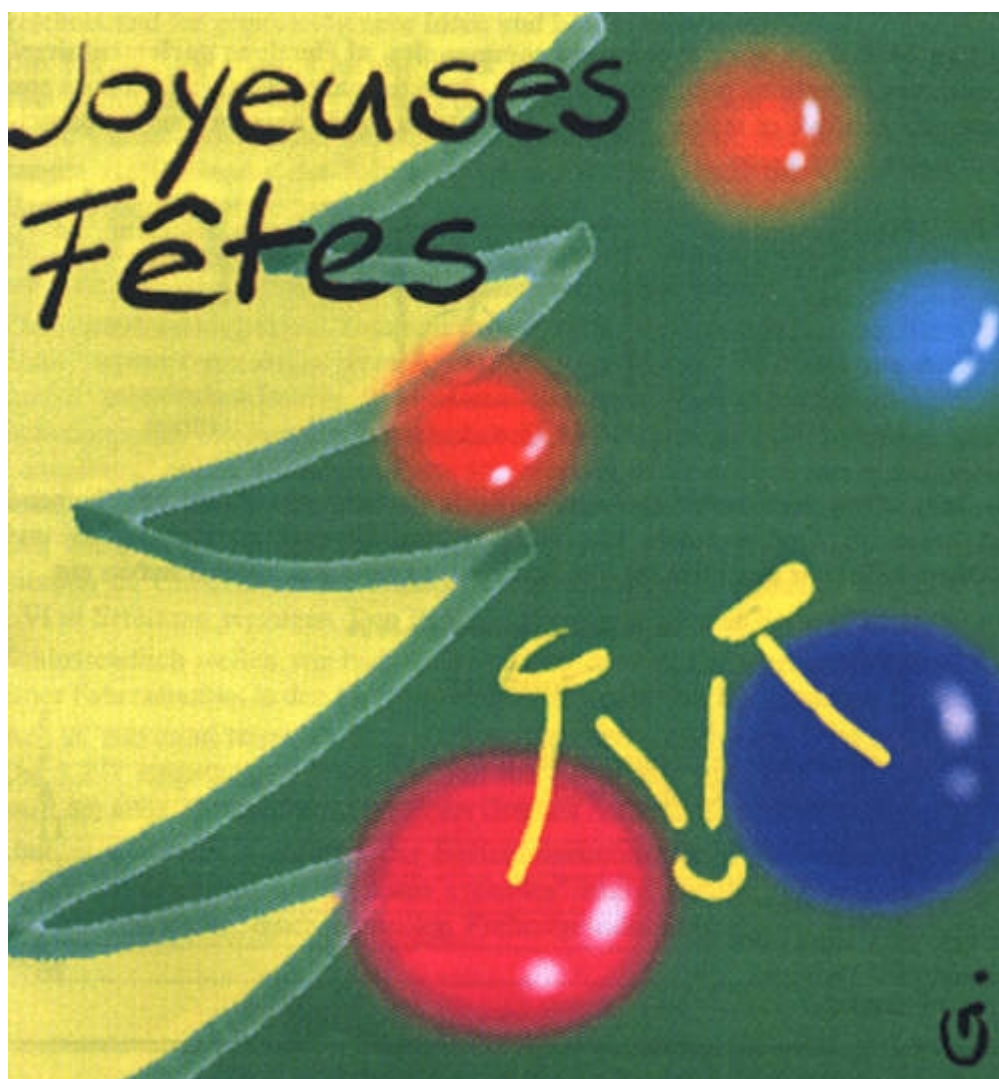
# LVI - INFO

Nr. 37

Dezember 1999

Lëtzebuenger

Velos - Initiativ



En l'an 2000 il n'y aura ni élections communales, ni élections parlementaires! (à quelques exceptions près apparemment ...). Mais malgré tout, la LVI aura son assemblée générale et malgré tout la LVI invite en fin de réunion tous les participants à une petite agape.

Generalversammlung  
der LVI  
Freitag,  
21. Januar 2000  
6, rue Vauban  
Luxemburg  
19.00 Uhr



Assemblée Générale  
de la LVI,  
vendredi,  
21 janvier 2000  
6, rue Vauban  
Luxembourg  
19h00

Im Jahr 2000 sind weder Gemeinde- noch Parlamentswahlen! (anscheinend fast keine ...). Und trotzdem hält die LVI ihre Generalversammlung ab und trotzdem laden wir anschließend alle Anwesenden zu einem kleinen Imbiss ein.

## SOMMAIRE

Editorial .....	3
Entrevue Commission de circulation de l'Etat - LVI.....	4
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt .....	6
Aus dem Suedel .....	7
ECF-News.....	8
Vakanz ... emol anescht .....	10
Le vélo sur l'autre planète .....	14
Calendrier / Termine.....	14

### **“Wie Visiounen huet soll bei den Dokter goen...”**

Jacques SANTER, Spëtzekandidat vun der CSV an der Stat Lëtzebuerg  
bei der Table Ronde vum Mouvement Ecologique  
iwwert d'Verkéierspolitik, de 7. Oktober 1999.

Eng (leider ze lues) Äntwert aus dem Publikum:

**“A wie keng Visoune méi huet soll sech pensionéire loossen...”**

Heiansdo gi fromm Wënsch an Erfëllung ...



Als Erstes sollte ein Ereignis erwähnt werden, welches Anfang des Jahres noch überhaupt nicht auf dem Kalender der LVI stand, nämlich die Umweltwochen in der Gemeinde Mamer. Für die LVI war es einerseits eine Herausforderung zusätzlich zu unserem bereits aufgestellten Programm ein fast ebenbürtiges zweites Programm aufzunehmen und andererseits ein größtenteils neues Konzept der Fahrradförderung über Wochen zu gestalten. Die Zusammenarbeit mit der Umweltkommission, den Vereinen und den Verantwortlichen der Gemeinde Mamer war ausgezeichnet und hat gegenseitig neue Ideen und Lösungen bewirkt.

Das Beispiel der Umweltwochen in der Gemeinde Mamer hat gezeigt inwieweit eine Kommission konkret Gemeindepolitik mitgestalten kann. In diesem Fall war es die Umweltkommission welche, unter Mitarbeit der LVI, mit ihren Veranstaltungen zur Förderung des Fahrradverkehrs Akzente gesetzt hat welche über die Grenzen der Gemeinde hinaus Anklang fanden.

Dies sollte ein Ansporn gerade für LVI-Mitglieder sein in ihren jeweiligen Gemeinden in Verkehrs- und Umweltkommissionen mitzuarbeiten.

Zum Zweiten soll die gute Zusammenarbeit mit dem Service de la Circulation der Stadt Luxemburg erwähnt werden. Bei Arbeitssitzungen, welche nicht unbedingt immer einen Niederschlag in größeren Berichten finden, wurde so mancher Schwachpunkt - unbürokratisch - behoben. Das Puzzle "Radfahren in der Stadt Luxemburg" nimmt allmählich Form an, obschon leider noch immer das Gesamtkonzept fehlt. Aber dazu bedarf es eher einer politischen Entscheidung.

Des Weiteren ist mit dem Zustandekommen einer Arbeitssitzung mit der "Commission de Circulation" im Transportministerium ein langjähriger Wunsch der LVI in Erfüllung gegangen. Den Bericht hierzu finden Sie ab Seite 4.

Schlussendlich wollen wir hier noch verraten dass so ganz nebenbei eine Karte eines Fahrradnetzes in den Gemeinden des Naturpark Our im Entstehen ist.

Ach ja, und dann waren da auch noch Wahlen und dazu unsere Postkartenaktion. Die 1.277 eingesandten Postkarten mit der Forderung eines Fahrradbeauftragten wird der neue Transportminister Henri Grethen hoffentlich nicht übersehen.

Und zu wünschen bleibt dass das Bautenministerium trotz Führungswechsel das Projekt "Réseau national de pistes cyclables" zügig ausführt. Im Interesse eines sanften Tourismus, einer sinnvollen Freizeitgestaltung und einer gesunden Umwelt.

Der Vorstand der LVI

## Compte-rendu de l'entrevue de la Commission de circulation de l'Etat avec la "Lëtzebuerger Velos-Initiativ" LVI du 21 juin 1999

Liste des présences:

**Membres de la Commission de circulation de l'Etat :** Jos Schmit, Paul Schmit, Edouard Streitz, Georges Molitor, Roland Kayser.

**Représentants de la LVI :** Fabiana Bartolozzi, Jang Bertemes, Fränz Flammang, Gust Muller.

### ***Transport d'enfants dans une remorque attelée à un cycle.***

La SNCT a été chargée d'étudier ce sujet, surtout en ce qui concerne la sécurité des utilisateurs, ainsi que les critères techniques devant être satisfaits.

### ***Zone piétonne .***

Le Code de la Route permet la circulation de cycles dans les zones piétonnes. Cependant il peut y avoir des interdictions, si des signaux l'indiquent clairement. Le choix entre les deux possibilités revient donc aux autorités communales territorialement compétentes.

Il y a le cas échéant lieu de créer un modèle de signalisation indiquant l'admission des cycles en zone piétonne.

### ***Couloirs pour autobus.***

Les dispositions allemandes prévoient pour ces pistes une largeur minimum de 4,75 m, tandis qu'au Luxembourg une largeur de 3,20 m est normalement appliquée pour les voies réservées aux autobus.

La Commission de circulation de l'Etat a un préjugé défavorable en ce qui concerne la circulation de cycles sur les voies en question; elle est soutenue en cela par Madame la Ministre. La revendication de la LVI d'utiliser alternativement, sur de courts tronçons, des couloirs réservés à la fois aux autobus et aux cycles est difficile à réaliser du point de vue technique. En effet, la synchronisation des feux colorés lumineux est rendue compliquée par le facteur inconnu de la vitesse du cycliste et par l'intervalle de secondes devant lui permettre de parcourir une certaine distance sur la voie réservée aux autobus. Comme cet intervalle n'est qu'une hypothèse et que de nombreux cyclistes ne parviennent pas à rester dans les limites la circulation des autobus risque d'être entravée sur les voies qui leurs sont réservées. Ainsi le but des voies réservées aux autobus, qui est d'assurer la fluidité de la circulation des autobus, ne serait plus garanti.

Ces dispositions reposent sur les règles de la Convention Internationale sur la Circulation Routière et ne peuvent dès lors pas être modifiées unilatéralement par le Luxembourg.

Comme il ne faut toutefois pas limiter le débat à la question de savoir si le cycliste doit être coincé entre le bus et le bord du trottoir (hypothèse où il peut utiliser le couloir d'autobus) ou entre l'autobus et le trafic empruntant la voie de circulation banalisée adjacente (hypothèse où il ne doit pas utiliser le couloir d'autobus), il convient de rechercher des solutions constructives garantissant un minimum de protection pour le cycliste dans les rues comportant une voie réservée aux autobus.

### ***Utilisation obligatoire ou non de la piste cyclable.***

1. Les dispositions nationales en la matière ne permettent pas de réponse favorable. En effet l'article 103 du Code de la Route dispose que :

" Lorsque certaines parties de la voie publique sont réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers, ces usagers sont tenus de les utiliser et les autres usagers de les éviter.

*Les cyclistes sont tenus de circuler sur les pistes dûment signalées.*

*Les cyclistes ne peuvent suivre la chaussée que si la voie publique est dépourvue d'une piste cyclable ou si cette dernière est impraticable ou encombrée. "*

2. Une autre approche du problème est de l'inverser, c'est-à-dire de concevoir les pistes cyclables de sorte à ne pas longer la chaussée.

### ***Agressivité des glissières.***

Les glissières en bois ont l'avantage d'être moins agressives et de s'intégrer mieux dans le site des pistes cyclables.

Les glissières en métal sont moins coûteuses (800 francs par mètre contre 2000 francs par mètre pour les glissières en bois) et elles sont plus résistantes aux conditions météorologiques.

La question de la protection des parties saillantes n'a pas encore trouvé de solution appropriée d'autant plus que les dispositifs existants, qui nécessitent d'être remplacés, augmenteraient le coût de l'investissement de façon très importante.

L'Administration des Ponts et Chaussées est consciente du problème et elle compte revoir le type de mobilier utilisé, au fur et à mesure du terme de sa viabilité, ainsi que de veiller au type d'équipement approprié lors du remplacement.

### ***Circulation à contre-sens dans un sens unique.***

En principe les voies cyclables sont réservées à la circulation des cycles au moyen de signaux et d'un marquage approprié au sol.

La revendication de la LVI est actuellement analysée dans le cadre de la Commission de circulation de l'Etat.

### ***Usoir.***

La définition du terme " usoir " n'a pas été introduite dans le Code de la Route. Ainsi l'usoir ne connaît pas de statut d'utilisation juridiquement défini.

La seule référence existant actuellement est l'avis du 18 décembre 1997 de la Commission de circulation de l'Etat, statuant que :

*" Les espaces à usage mixte (que le jargon technique français qualifie également d'"usoirs"), couramment aménagés en milieu rural et en tissu urbain à faible circulation automobile le long des chaussées, ne doivent pas non plus être confondus avec les trottoirs, qu'ils soient dénivelés ou non par rapport à la chaussée. Tant le stationnement de véhicules que la circulation cycliste et piétonne y sont autori-*

sés. Il peut être opportun d'affecter les différentes parties de ces espaces à un usage déterminé et de réserver en particulier un couloir protégé à la circulation piétonne par signalisation et marquage, aménagement routier ou revêtements différents. Ces espaces à usage mixte ne sont pas non plus à considérer comme trottoirs, mais doivent être assimilés aux accotements. ”

#### **“Fahrradstraßen”.**

Ce sujet est actuellement discuté au sein de la Commission de circulation de l'Etat.

L'introduction d'une telle définition entraînerait également l'introduction d'un nouveau concept juridique sur les droits d'utilisation de la voie publique, ainsi que de nouveaux signaux.

Comme alternative la Commission de circulation de l'Etat préconise le système suivant qui constitue une réponse valable au problème posé.

Le signal C,2, complété d'un panneau additionnel comportant l'inscription :

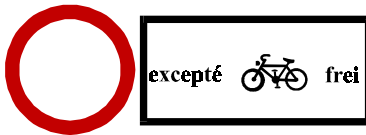


figure comme solution envisageable.

#### **Fonction du cycle en site urbain en**

#### **relation avec de nouveaux aménagements routiers.**

La LVI revendique que tous les usagers de la voie publique doivent être considérés de la même façon. Chacun doit avoir la possibilité de jouir de sa mobilité avec un minimum de contraintes.

Il faut admettre que la conception du Code de la Route est essentiellement basée sur la circulation automobile, négligeant les autres catégories, dont surtout le cycle.

La Commission convient que les règles de la circulation routière sont notamment conçues en fonction du trafic automobile marginalisant par là le rôle et la place du cycle en circulation routière. Voilà pourquoi elle s'est chargée de revoir le Code de la Route sur cet aspect en vue de mieux définir et préciser les règles plus spécialement applicables à la circulation cycliste.

#### **Limitation de vitesse à 30km/h.**

Plutôt que de s'en tenir à des mesures d'ordre réglementaire, dont le respect par les automobilistes est aléatoire, la Commission de circulation de l'Etat estime plus opportun et efficace d'opter pour la mise en œuvre judicieuse, aux endroits où les cyclistes sont particulièrement exposés aux aléas du trafic automobile, des mesures d'aménagement, constructives ou autres, plus adaptées à réduire la vitesse.

#### **Signalisation directionnelle des pistes cyclables.**

La loi sur les pistes cyclables confère la compétence en la matière à l'Administration des Ponts et Chaussées. La signalisation à caractère obligatoire, ainsi que les mesures à prévoir dans l'hypothèse d'un chantier barrant le passage sont à analyser dans ce contexte.

#### **Equippingement des cycles.**

Les modifications apportées au Code de la Route ne comportent pas de nouvelles dispositions relatives à l'équipement des cycles.

Le port d'un casque serait une des dispositions à envisager dans ce contexte. Or, la réticence des cyclistes rend prématurée une règle de droit. Ce constat ne devrait cependant pas empêcher tant les autorités publiques que les associations de défense d'intérêts des cyclistes à promouvoir le port du casque sur une base volontaire.

#### **Mise à jour du Code de la Route.**

Le Ministère des Transports se propose de se tenir à la disposition de la LVI pour lui communiquer les modifications intervenues au Code de la Route, à charge d'en faire régulièrement la demande.

#### **Transport de cycles dans des autobus.**

La LVI propose que les autobus offrant ce service soient marqués avec un signe distinctif, du genre indiquant l'interdiction d'usage d'un portable à l'intérieur de l'autobus.

La question sera examinée par le Ministère des Transports.

#### **Conclusion :**

Les représentants de la Commission de circulation de l'Etat promettent à prendre dûment en compte les suggestions LVI et d'intégrer des réflexions dans le travail en cours sur le dossier de la circulation cycliste.

Il est retenu d'envisager une nouvelle entrevue vers la fin de l'année lorsque le dossier technique et réglementaire aura avancé au point de pouvoir tirer de premières conclusions.

Roland Kayser (Rédacteur stagiaire)

#### **Conclusion de la LVI :**

**La LVI tient à remercier les représentants de la Commission de circulation d'avoir eu l'occasion de pouvoir présenter ses doléances et suggestions et de l'esprit franc et constructif de cette réunion. Nous sommes persuadés que cet échange d'idées est dans l'intérêt de tous les usagers de la route.**

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

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. (voir LVI-Info No 29)	Pas encore de réponse.
Le <b>15 juillet 1999</b> la LVI soumet une liste de revendications à la <b>Direction Générale des Chemins de Fer Luxembourgeois</b> .	voir réponse ci-dessous (suite du courrier du LVI-Info No 36)

## Notre Courrier

### Réponse de la Direction Générale des CFL

Luxembourg, le 1er décembre 1999

...

Comme suite à votre lettre susmentionnée et complémentirement à la nôtre 7980 AVN du 12.08.1999, nous avons l'honneur de vous faire tenir les renseignements supplémentaires qui suivent.

- **Remplacement d'une banquette dans les automotrices Z2000** (Point 5 de notre lettre du 12.08.1999)

Le Service compétent n'est pas favorable au remplacement demandé. Partant, le statu quo sera maintenu pour le moment, mais nous tenterons de trouver une solution susceptible de satisfaire les besoins existants.

- **Pictogramme « vélo » sur les nouveaux panneaux indicateurs en gare de Luxembourg** (Point 7 de notre lettre du 12.08.1999)

Les Services concernés s'opposent à cette indication, étant donné que, sur le grand tableau situé dans le hall de la gare, la dernière colonne de palettes est réservée exclusivement à l'indication d'événements exceptionnels en rapport avec la circulation des trains. Or, il faut faire relever qu'il n'est pas possible d'afficher le pictogramme demandé sans avoir recours à cette dernière colonne.

- **Emplacements pour vélos dans le nouveau matériel voyageurs** (Point 10 de notre lettre du 12.08.1999)

Le cahier des charges pour les nouveaux autorails Diesel prévoit expressément des possibilités pour le transport de vélos.

...

Le Chef du Service Activités Voyageurs,  
M. BUSCHMANN



## Pétange (Luxembourg)



Gare de Pétange: des emplacements pour vélos, flambant neufs et couverts

## Aus dem Suedel

### **Velospiste op der "Aler Breck".**

Es wird uns oft vorgeworfen unsere Beiträge seien immer nur negativ. Das mag wohl stimmen, aber wir sehen es nun einmal als unsere Rolle auf Gefahrenpunkte und Missstände hinzuweisen.

Eine langjährige Forderung ging nun in Erfüllung. Bei Gelegenheit einer Aussprache mit Vertretern der Verkehrskommission des Transportministeriums erhielten wir die Zusage dass seitens der "Ponts et Chaussées" einer Fahrradpiste auf der "Al Breck" eigentlich nichts im Wege stünde. Und somit setzte der "Service de la circulation" der Stadt Luxemburg diese Zusage um. Und die LVI dankt.

Aber wir wären ja nicht wir wenn wir nicht trotzdem noch einen Wunsch hätten. Eine ebenso alte Forderung ist, die Auffahrt von der Fahrbahn auf den Fussweg am Ende der Brücke zu verbessern. Der erste Schritt ist jetzt getan. Wir sind der festen Überzeugung dass im nächsten Frühjahr der zweite folgt...



Luxembourg-Ville: Piste cyclable sur le Viaduc - un rêve devient réalité



## "ECF-News"

*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.*

### Spanien auf verkehrspolitischen Abwegen.

#### Spanien beschließt radfahrfeindliches Gesetz.

*Bei spanienbegeisterten Bikern macht sich schon der Unmut breit - mit einem Paukenschlag beseitigt der spanische Gesetzgeber praktisch alle in Europa üblichen Rechte und Sicherheitsbestimmungen für Fußgänger und Radfahrer.*

In Spanien tritt demnächst eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung in Kraft, die in ihrer Bandbreite an neu eingeführten Maßnahmen gegen den Radverkehr weltweit beispiellos ist. So wird den Radfahrern als einzigen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn generell der Vorrang genommen. Die sehr selektiven Ausnahmeregelungen tragen noch mehr zur Verwirrung bei. Damit werden in alltäglichen Verkehrssituationen an Kreuzungen und Kreisverkehren mit gemischtem Verkehr wissenschaftlich nachweisbare Gefahrenpotentiale geschaffen.

#### Gefährliche, verwirrende Vorrangregeln

Stellen Sie sich vor, sie kommen mit dem Fahrrad an eine Kreuzung. Sie müssen allen anderen Vorrang geben. Das Auto, das hinter Ihnen ungeduldig wartet, hätte jedoch an der gleichen Stelle, wo Sie jetzt sind, Vorrang. Die Konsequenz ist klar: Die "arme" Autofahrerseele kocht, hupt, und wird versuchen, Sie irgendwie auf die Seite zu drängen. Unzählige Detail- u. Ausnahmeregelungen, die man normalen Bürgern und schon gar nicht jungen Radfahrern und ortsunkundigen Touristen zumuten kann, machen das Radfahren zum Spießrutenlauf und fördern das generelle Faustrecht des Stärkeren. Verkehrssicherheit auf spanisch?

#### Fahrverbot auf Überlandstraßen

Darüber hinaus: Fahrverbot auf mehrspurigen Landstraßen. D.h. von nun an von A nach B über holprige Umwege in der Halbwüste - sofern es überhaupt Ausweichrouten gibt. (Die spanische Nevada wollten Sie doch immer schon kennenlernen ?!) In Zukunft heißt das: Rad kilometerweit schieben oder die künstlich entfachte Selbstgerechtigkeit der Autofahrer auf sich zu ziehen. Spanien sollte lieber darüber nachdenken, auf stark befahrenen Straßen Tempolimits und Sicherheitsabstände zu kontrollieren, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Gesetzgeber sollte vielmehr signalisieren, dass der Stärkere auf den Schwächeren Rücksicht zu nehmen hat, statt ein Klima zu fördern, wo Fußgänger und Radfahrer von der Straße gehuppt und gedrängt werden.

#### Helmpflicht auf der Strandpromenade

Zu allem Überdross wurde auch gleich eine Helmpflicht verordnet. Diesen Schritt haben bisher weltweit nur sehr sehr wenige Staaten wie z.B. Neuseeland beschritten. *Es bewirkte in den meisten Fällen primär eine Reduktion des Radverkehrsaufkommens, das Verletzungsrisiko für die verbleibenden Radfahrer ist nicht gesunken, sondern teilweise sogar gestiegen!.* In die statistischen Überlegungen muss klarerweise auch eingebracht werden, dass durch den zunehmenden Bewegungsmangel, Übergewichtigkeit und der ernsten Folgekrankheiten ebenfalls volkswirtschaftliche Kosten entstehen.

Weitere Informationen zum Thema Radhelmpflicht:

<http://www.ingoheck.de/publikationen/radhelm/rhwirkungslos/index.html>

<http://www.adfc-bw.de/texte/helm/helm.htm>

Jeder auf seine Gesundheit bedachte Mensch trägt bei sportlichen Bergtouren einen Helm - hier wird jedoch Reiseradlern und gemütlichen Strandpromenadenradlern mit Familie das Radfahren vermiest bzw. de facto verboten. Vier Helme kaufen ist eine teure Angelegenheit - wer kauft so etwas für zwei Wochen? (Etwa verschwitzte Leihhelme tragen???)

Auch wenn das unmittelbare Ortsgebiet ausgenommen ist - wer will schon mit der Guardia Civil auf der Polizeistation diskutieren, dass da wirklich eine Ortstafel war? Der Ausflug ins Hinterland fällt jedenfalls für viele ins Wasser.

Wir wollen im Urlaub Spaß an der Bewegung haben!

Das dem Gesetz angeblich zugrundeliegende Motto, den Radverkehr zu fördern und sicherer zu machen, kann da nur als Hohn gewertet werden.

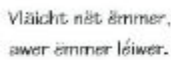
#### Reagieren Sie jetzt!

Spanien ist ein Tourismusland, und der Radtourismus hat daran ja keinen geringen Anteil (z.B. Mallorca/Balearen). Lassen Sie es also bitte die spanischen Vertretungen wissen, was Sie davon halten und dass Sie in Zukunft ihren Urlaub auch in Ländern verbringen können, wo Sie als RadfahrerIn ehrlich erwünscht sind.

(in [www.ping.at/argus/](http://www.ping.at/argus/) : Argus Die Radlerlobby Oesterreich 16.11.1999)







**Fahrradwege in Luxemburg**

Sind Sie an einer schematischen Karte in DIN A3 Format aller bereits bestehenden Fahrradwege mit Kilometerangaben interessiert?

Dann können wir Ihnen helfen.

Sie überweisen pro Karte die Sie erhalten möchten 20,- LUF zuzüglich einmal 50,- LUF Porto. Sie schreiben in den Vermerk der Überweisung : x Karten.

Von uns erhalten Sie dann per Post die gewünschten Karten zugestellt. Sie können aber auch, nach Absprache, diese Karten sofort in unserem Lokal in Luxemburg - Pfaffenthal, 6, rue Vauban (Mouvement Ecologique, Tel.: 43.90.30) abholen. Ab 10 Karten erhalten Sie sogar einen Vorzugspreis von 15,- LUF pro Karte.

Légende	
PC1	Piste cyclable de la Centre
PC2	Piste cyclable d'Estrie
PC3	Piste cyclable des Trois Rivières
PC4	Piste cyclable de la Shore
PC5	Piste cyclable de l'Estrie Maritime
PC6	Piste cyclable des Trois Cantons
PC7	Piste cyclable "Jungles"
PC8	Piste cyclable de la Terre Rouge
PC9	Routière de l'Ouest
PC10	Jardins de Leclerc
PC11	Jardins de Houppelande
PC12	Piste cyclable de l'Abbaye
PC13	Jardins de Branson
PC14	Piste cyclable Brûlé-Marron
PC15	Piste cyclable de l'Abbaye
PC16	Piste cyclable de la Côte Moyenne
PC17	Piste cyclable l'Ouest
PC18	Piste cyclable de l'Estrie
PC19	Estrie de la Côte
PC20	Piste cyclable de la Côte
PC21	Piste cyclable de la Nord
PC22	Piste cyclable de l'Ouest
PC23	Jardins de l'Estrie

<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>
---	---

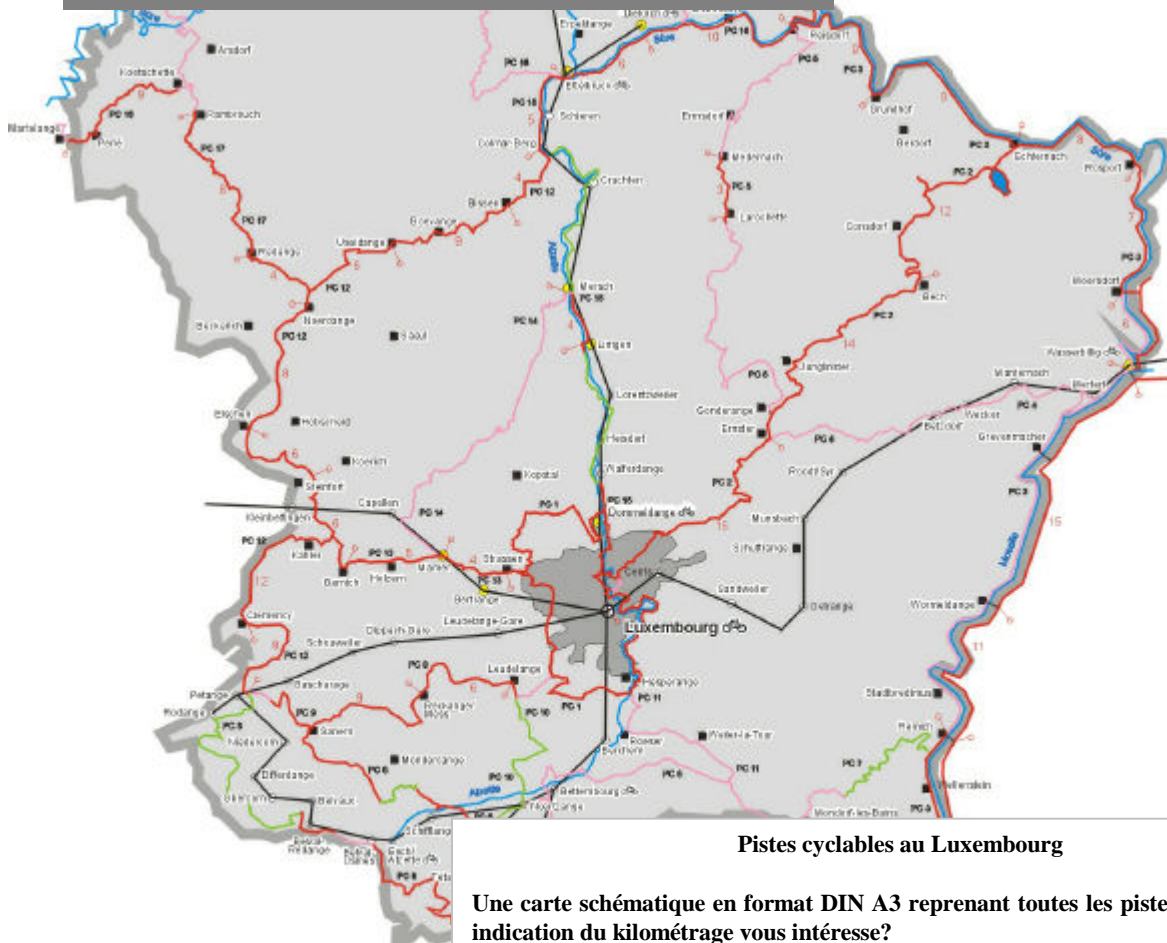
<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li></ul>
---	--



**Une carte schématique en format DIN A3 reprenant toutes les pistes cyclables avec indication du kilométrage vous intéresse?**

**Vous versez 20,- LUF par carte en y ajoutant une fois 50,- LUF pour le port et en marquant dans le libellé du versement le nombre de cartes souhaitées. Et vous recevrez votre commande par courrier.**

**Il vous est bien entendu loisible de venir acheter des cartes dans notre local au 6, rue Vauban à Luxembourg - Pfaffenthal (Mouvement Ecologique, Tel.: 43.90.30). A partir d'un achat de 10 cartes le prix forfaitaire est de 15,- LUF par carte.**

## Vakanz... emol anescht

### Nationalpark ŠUMAVA, ein böhmisches Radparadies

Wir waren von Regensburg aus in drei Tagen an die tschechische Grenze gefahren. Obwohl der schöne Regental-Radweg fast ausschließlich über autofreie Wege durch den Bayerischen Wald führt, begleitete uns viel zu oft der Lärm nicht sichtbarer Autokolonnen. Acht Kilometer nach dem Grenzübergang in Bayerisch/Markt Eisenstein bogen wir von der Hauptstraße nach Süden in den Radweg nach Hartmanice ab. Bereits nach 100 Meter wurden wir von einem grandiosen Landschaftsbild überwältigt. Kein Zweifel, wir waren im Nationalpark Šumava (sprich: Schumava) angelangt! Die Ruhe kehrte ein.

"Wohl an kaum einem anderen Ort in Mitteleuropa kann man Ruhe so erleben wie im Böhmerwald. Tschechisch heißt er Šumava, 'der Rauschende'. Vielen kommt es fast unwirklich vor, wenn sie einen ganzen Tag lang keinen Motor, sondern tatsächlich nur Bäume rauschen hören, die Bäche sich noch frei durch die Wiesen schlängeln, wenn über viele herrliche Rad-Kilometer vorbei an Seen, Mooren, Auen und Burgruinen kein Auto wahrzunehmen ist. Die Garantie einer märchenhaften Erholung!" (1) Am nächsten Tag radelten wir 36 Kilometer bis wir dem ersten Haus begegneten.

Tschechien ist ein Anwärtler auf die EU-Mitgliedschaft. Es habe noch in etlichen Bereichen Aufholbedarf, heisst es. Uns beeindruckt, in welcher kurzen Zeit die tschechischen Behörden den Böhmerwald zu einer Tourismusregion erschlossen haben, in der die Natur besonderen Schutz erhält. Während 40 Jahren war ein breiter Grenzstreifen militä-

risches Sperrgebiet gewesen. Im Jahr 1991 wurde der Nationalpark Šumava ausgerufen. Seine fast 70.000 ha (davon 81% Wald) erstrecken sich mit fast 70 km Länge und 2 bis 15 km Breite entlang der Grenze mit der BRD und Österreich, von Železná Ruda bis nach Zvonková am Lipno-Stausee. Zusammen mit seinem Vorland, dem Naturschutzgebiet Böhmerwald, und dem angrenzenden Nationalpark Bayerischer Wald (23.000 ha) bildet er eine in Europa einzigartige Natureinheit, die seit 1990 unter dem Schutz der UNESCO steht und das "Grüne Dach Europas" genannt wird. Die Region Böhmerwald/Šumava wurde von der internationalen Naturfreundebewegung zur europäischen Landschaft des Jahres 1999/2000 ausgewählt.

Der Böhmerwald gehört zu den ältesten Gebirgen der Erde. Der Nationalpark Böhmerwald erstreckt sich zwischen 600 m (Otava-Tal bei Reichenstein) und 1378 m (Plöckenstein im Dreiländereck). Charakteristisch - und ein Glücksfall für die RadfahrerInnen - ist das Böhmerwaldplateau (800 bis 1250 m.ü.M.) mit seinen Torfmooren. Aus ihnen "entspringt" u.a. die Moldau. Das Klima ist ziemlich hart: auch in Augustnächten werden jährlich Minustemperaturen gemessen.

Luxemburg könnte von Tschechien lernen, wie in kürzester Zeit ein weitläufiges Rad- und Wanderwegenetz aufgebaut wird. Lückenlose Markierungen in Verbindung mit gutem Kartenmaterial erlauben es auch Ortsfremden, sich in der Weite des Naturgebietes zurechtzufinden. Fahrradparkings vor dem Informationsbüro, dem Biergarten oder beim Gletschersee sowie sichere Abstellplätze für die Nacht machen den Nationalpark zum echten Radparadies. Tschechischer Einfallsreichtum führte dabei zu angepassten und kostengünstigen Lösungen.



JemP  
(Fotos und Text)



Lust auf mehr bekommen ? Die LVI wird an Pfingsten 2000 die Möglichkeit anbieten, diese herrliche Landschaft selbst zu er-fahren. Mehr dazu im Januar. Bis dahin kann mensch sich hier informieren :

- (1) sehr empfehlenswert : « Fahrradreisen Böhmerwald und Moldautal » von Erwin Aschenbrenner, Pietsch-Verlag, ISBN 3-613-50233-X. Der Autor ist Initiator des sanften Tourismusprojektes « Begegnung mit Böhmen » und bietet auch Radtouren mit tschechischer Führung an. Kontakt : Tel: 0049/941/26080 Fax 26081 oder [www.boehmen-reisen.de](http://www.boehmen-reisen.de)
- (2) im Internet, die offizielle Seite des Nationalparks (deutsch/englisch) : [www.npsumava.cz](http://www.npsumava.cz) oder einfach nach « Böhmerwald » und « Radfahren » suchen.
- (3) bei der LVI : JemP Weydert Tel. 38.05.82

JemP

### LVI - Service

Hätten Sie auch mal Lust auf eine Radtour in Eigenregie? Sie wissen aber nicht genau wie Sie sich anstellen sollen.

Unser Vorschlag: Sie rufen bei uns an und wir vermitteln Ihre Adresse an die Person weiter welche schon eine Radreise in der gewünschten Gegend gemacht hat. Alles weitere regeln Sie dann untereinander.

Allemagne	Wasserbillig - Bingen	Mosel- Nahe- Radwan- derweg
	Köln - Koblenz	Rhein-Radwanderweg
	Marburg -Cochem	Lahn-Radwanderweg
	Mannheim - Rothenburg o.d.T.	Burgenstraße
	Heidelberg - Mannheim	Burgenstraße
	Salzbergen - Lingen	Emsland-Route
Andalousie		
Angleterre		
Autriche	Passau - Wien	Donau-Radwanderweg
	Salzburg - Passau	Inntal-Radwanderweg
Belgique	Bruges - Liège	
Canada	Québec - New Brunswick -Nova Scotia	
Ecosse		
Equador		
Espagne	Lanzarote	
France	Champagne	
	Narbonne -Luxembourg	
Grèce	Peloponnes	
Irlande	Irlande de l'ouest	
Luxembourg	Luxembourg - Echternach - Kauten- bach - Perlé - Scheidgen - Luxem- bourg	
Malaisie	Singapour - Kuala-Lumpur - Singa- pour	
Nouvelle-Zélande		
Pays-Bas - Belgique	Amsterdam - Bruges	Noordzee Route LF-1
Portugal	Algarve	
Sardaigne		
Suisse	Bodensee - Lausanne	
	Luxembourg - Arosa	
Tschechei	Böhmerwald	Nationalpark Sumava
USA	Arkansas	
	Vermont	
Vietnam	Hanoi - Saigon	



**Nos randonnées / Unsere Rundfahrten**



De Fritures Tour (12. Juni 1999)



Mam Velo op de Séi (22. August 1999)

Photos : Paul Schieres

---

**Petites annonces**

La LVI - Info vous permet de placer une annonce en relation avec le vélo: Achats, ventes, vacances en vélo, accessoires etc... Les annonces privées sont gratuites - profitez-en ! Merci d'envoyer votre annonce à la rédaction du LVI - Info.

**Location:**

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

**Avis de Recherche:**

La LVI cherche un local (garage, entrepôt, hangar,...) pour entreposer son matériel (parcours, stand d'exposition). Le local en question doit se trouver de préférence à Luxembourg-Ville ou dans une commune limitrophe. Le local doit disposer d'un éclairage adéquat et être accessible à tout moment. Superficie minimum: 4x8 m.

---

**Adresses Internet Adressen**

<b>LVI</b> www.emweltzenter.lu	<b>Mouvement Ecologique</b> www.emweltzenter.lu
<b>European Cyclists Federation</b> www.ecf.com	<b>Euro Velo Routes</b> www.ecf.com/eurovelo
<b>Cities for Cyclists</b> www.ecf.com/cfc	<b>European Cyclist Magazine</b> www.ecf.com/magazine
<b>Velo-City Conferences</b> www.ecf.com/velocity	<b>ADFC Trier</b> www.adfc-trier.de
<b>Dansk Cyclist's Federation</b> www.dcf.dk	<b>Bicycle News Agency</b> cycling.org/mailling.lists/bikenews/
<b>International Bicycle Fund</b> www.ibike.org	<b>Sustrans National Cycle Network</b> www.sustrans.org.uk/
<b>Vivre à Vélo en Ville</b> www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	<b>GRACQ</b> users.skynet.be/gracq/
<b>Strassen für Alle</b> www.vcs-ate.ch/de/news/	<b>Velo Mondial 2000</b> www.velomondial2000.nl

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

### Bruxelles (Belgique)

**La Maison des Cyclistes** 15, rue de Londres, B-1050 Bruxelles

Le 24 septembre 1999, le GRACQ a inauguré officiellement ses nouveaux locaux dans la Maison des Cyclistes, qu'elle occupe en compagnie de nombreuses autres associations cyclophiles, dont Pro Velo et ECF (la Fédération Européenne des Cyclistes).

Une foule nombreuse de sympathisants parmi lesquels plusieurs ministres et responsables politiques ont ainsi pu découvrir nos locaux flambant neufs, et ont été invités une fois de plus à se préoccuper un peu plus de nos revendications légitimes. (dans : Ville -à-Vélo, GRACQ, 11.1999)

### Ludwigshafen (Deutschland)

Die Badische Anilin- und Soda-Fabrik, besser bekannt als BASF, gilt als Paradebeispiel für eine Firma, die radfahrenden Mitarbeitern vielfach Vorfahrt einräumt. 30.000 Fahrräder sind auf dem 7 qkm großen Werksgelände in Ludwigshafen registriert, zehntausend davon sind BASF-eigen.

Täglich finden im Schnitt 25.000 Radfahrten auf dem Firmengrund statt. Und sogar eine gefährliche Kreuzung außerhalb des Firmengeländes wurde nach BASF-Wünschen umgestaltet, um Radfahrern einen sichereren Arbeitsweg zu ermöglichen. (in: Radwelt 6/99, die zeitschrift des ADFC)

### California / USA

**Bikes Use Drive-Thrus, too!**

**Bank drive-thrus offer a quick and often rainproof way for bicyclists to deposit money.** A welcome relief from taking all of your gear off and dragging it inside. One branch of the Peninsula Bank in Pacific Beach, California has the ultimate solution for bicycling bankers, a pedal-thru teller lane. In this pedal-thru, car drivers won't accidentally come too close or leave you with an ache in your lungs. Palo Alto, California is now requiring new drive-thrus to have signage announcing the service to both cars and bikes. **On the other hand, Cannon Beach, Oregon has an interesting zoning law prohibiting drive-in facilities, amusement arcades, "formula foods" restaurants and mobile food vending wagons thus making McDonald's illegal!** (in: Bicyclist Advocacy Bulletin & Paving Moratorium Update)

## Calendrier / Termine

**12.12.1999**

### **Paul's Tréppel - Tour**

Michelau - Kautenbach (~15 km)

Randonnée pédestre / Fußwanderung (Pic-Nic)

Rendez-vous : 9h00 Luxembourg-Gare.

**12.12.1999**

### **Mobil ouni Auto**

Projection de diapositives du Photo-Club Mamer sur la journée "Mobil ouni Auto" du 20 juin 1999.

De 10h00 à 18h00: Ecole Jean Marx à Mamer

**21.01.2000**

### **Assemblée Générale de la LVI**

19h00 6, rue Vauban, Luxembourg - Pfaffenthal.

**16. - 18.06.2000 Assemblée générale de l'ECF - Den Haag**

**18. - 22.06.2000 Velo Mondial 2000 - Amsterdam**

The year 2000 is an excellent opportunity to promote the bicycle as the symbol of a new era. Velo Mondial 2000, 18-22 June 2000, in Amsterdam, hopes to: challenge planners and policy makers, with an integrated vision on the role of bicycling, in the promotion of sustainable development; and to see commitments made to promote and implement concrete models for change.

### **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>
	Heft Nr 37 Dezember 1999
Auflage	600
Herausgeber	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Erscheint	Vierteljährlich
Druck	Rapid-Press
Heft Nr 38	erscheint März 2000
CCP	82 564-17
Internet	<a href="http://www.emweltzenter.lu">www.emweltzenter.lu</a>

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**

