



LVI - INFO

Nr. 44

September 2001

www.lvi.lu

Lëtzebuenger Vélos - Initiativ





Fouerméindeg an der Eifel
(Foto: Paul Schieres)

SOMMAIRE

Editorial..... 3

VëloTour Luxembourg..... 4

Notre courrier..... 5

Neuheit in Luxemburg : Fahrradcodierung 7

ECF-News 8

"En ville, sans ma voiture!" 9

Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt..... 10

Petites annonces 10

Le vélo sur l'autre planète 11

Calendrier / Termine 12



VELOmobil

Seit dem 1. August 2001 sind die neuen Bestimmungen des "Code de la route" zum Thema Fahrradverkehr in Kraft. Viele der langjährigen Forderungen der LVI sind berücksichtigt worden. Ohne Übertreibung können wir behaupten, dass dies zum größten Teil die Früchte von über 15 Jahren Lobbyarbeit der LVI sind.

Fahrradanhänger zum Transport von Kindern sowie "Trailer" sind jetzt zugelassen. Das Radfahren in Gegenrichtung in Einbahnstraßen ist, unter gewissen Bedingungen, zugelassen. Ebenso dürfen Busspuren, welche mit dem Zusatzzeichen "Radfahrer frei" versehen sind, von Radfahrern benutzt werden. Wir bleiben in diesem Zusammenhang bei unserer Forderung nach einer vom Transportministerium organisierten Informationskampagne für Busfahrer, Taxifahrer, Notdienstfahrer und Radfahrer. Sie wäre eine nötige Voraussetzung für ein gegenseitiges Verständnis.

Aber auch die allgemeinen Empfehlungen zum Thema Radverkehr, welche im Gutachten der staatlichen Verkehrskommission an die Gemeinden gerichtet sind, werden sicher ihre positiven Auswirkungen zeigen. Die Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, die Radwegevernetzung der Ortschaften innerhalb der Gemeinden, die Anbindung an das nationale Radwegenetz sowie die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Um- oder Neubauten sind Wünsche, welche der LVI schon lange am Herzen liegen. Sie werden jetzt den Gemeinden von der staatlichen Verkehrskommission empfohlen. Wir schließen uns diesen Empfehlungen gerne an.

Und nicht zuletzt begrüßt der Vorstand der LVI, dass in Luxemburg, ebenfalls ab 1. August 2001, das Benutzen von Telefongeräten während des Lenkens von einem Fahrzeug verboten ist. Hier wurde richtigerweise nicht auf eine noch auf Jahre hinaus ausstehende europaweite Koordinierung gewartet. Auch dies ist ein Schritt in Richtung mehr Sicherheit im Straßenverkehr, für alle Teilnehmer.

Der Vorstand der LVI

In den nächsten Wochen wird eine sehr gut aufgemachte Broschüre des Transportministeriums in den Buchhandel kommen, in welcher sämtliche Neuerungen des "Code de la route" in ausführlicher Weise beschrieben sind.



VeloTour Luxembourg

Le Grand-Duché à vélo: une autre manière de découvrir le Luxembourg

En juillet 2002, le Tour de France prendra son départ à Luxembourg. Un an avant cet événement, les Editions Guy Binsfeld invitent d'ores et déjà tous les cyclistes à se mettre en selle. Le nouveau guide "VeloTour Luxembourg – Les plus beaux circuits-découvertes sur pistes cyclables" leur permet ainsi de découvrir le pays à coup de pédale. En collaboration avec la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ", la maison d'édition a conçu un guide unique en son genre adapté à tous les cyclistes, quels que soient leur âge ou leur niveau d'entraînement. Ce guide trilingue (allemand, anglais, français) avec carte cycliste complète est disponible dès à présent.

Sur près de 900 km, les propositions de circuits, dont les distances varient, sont accompagnées de nombreuses informations sur les sites culturels et touristiques ou infrastructures de loisirs se trouvant sur le tracé ou à proximité. Ces informations font de chaque randonnée une expérience inoubliable, aussi bien pour les autochtones que pour les touristes fraîchement débarqués. Le guide est complété par une carte cycliste détachable à l'échelle 1:50.000, reprenant l'ensemble du réseau de pistes cyclables luxembourgeois, les circuits proposés, de nombreuses alternatives, des raccourcis ou encore des chemins de liaison ainsi que des pictogrammes offrant de plus amples informations sur le circuit choisi.

"VeloTour Luxembourg" a bénéficié du soutien bienveillant des CFL, de la Centrale des Auberges de Jeunesse luxembourgeoises, de l'Administration du cadastre et de la topographie, du Ministère du Tourisme luxembourgeois et de RTL. Ce guide trilingue (allemand, anglais, français) est dès à présent disponible au prix de 645.- LUF dans les librairies, les magasins de vélos, les magasins de journaux et dans les gares CFL.

Une petite surprise attend les membres de la LVI qui achètent le guide "VeloTour Luxembourg" lors de l'Oeko-Foire au stand d'informations de la LVI.

VeloTour Luxembourg

Luxemburg neu entdecken: Mit dem Fahrrad durch das Großherzogtum

Im Juli 2002 startet die Tour de France in Luxemburg. Schon ein Jahr früher bietet der Verlag Guy Binsfeld allen Radfahrern die Gelegenheit, selbst in die Pedale zu treten. Mit dem neuen Radwanderführer "VeloTour Luxembourg – Tolle Entdeckungstouren über Fahrradpisten" kann das Land auf sportliche Art entdeckt werden. In Zusammenarbeit mit der "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ" entstand auf 144 farbig illustrierten Seiten ein einmaliger Führer für Radfahrer aller Leistungsstärken und Altersklassen.

Auf einer Gesamtlänge von ca. 900 km bieten die Tourenvorschläge unterschiedlicher Länge auch reichlich Abwechslung abseits der Strecke: Hinweise zu kulturellen und touristischen Stätten sowie Freizeiteinrichtungen runden jede Tour zu einem außergewöhnlichen Erlebnis ab, ob für Einheimische oder Touristen. Ergänzt wird das Buch durch eine herausnehmbare Radkarte im Maßstab 1:50.000, auf der neben dem gesamten Radstreckennetz Luxemburgs und den vorgeschlagenen Rundfahrten, zahlreichen Alternativstrecken, Abkürzungen und Verbindungswegen in Piktogrammen alles Wissenswerte für die anstehende Radtour eingezeichnet ist.

"VeloTour Luxembourg" entstand mit freundlicher Unterstützung der CFL, des luxemburgischen Jugendherbergswerkes, der Kataster und Topographieverwaltung, dem luxemburgischen Tourismusministerium und RTL. Der Guide ist dreisprachig (deutsch, englisch, französisch) und ab sofort zum Preis von 645.- LUF in Ihrer Buchhandlung, Ihrem Fahrradgeschäft, Ihrem Zeitungskiosk oder in den CFL-Bahnhöfen erhältlich.

Die LVI hat für Ihre Mitglieder, welche den Radwanderführer "VeloTour Luxembourg" während der Oeko-Foire am LVI-Infostand kaufen eine kleine Überraschung.



Luxembourg, le 20 juillet 2001

A la LVI

Pistes cyclables au Limpertsberg

Tout d'abord je tiens à vous féliciter du travail accompli ces derniers temps. Je suis membre de la LVI depuis deux ans maintenant et compte le rester encore longtemps puisque les problèmes des amis du vélo sont extrêmement nombreux au Luxembourg.

J'ai lu qu'un des prochains objectifs de la LVI serait la prise en compte du trafic non motorisé lors du réaménagement de la place de l'Etoile en ville. Dans cette perspective il serait très intéressant de tenir compte également du Limpertsberg! En effet, il y a 5 lycées au Limpertsberg, donc plus de 5000 élèves et presque 1000 professeurs et beaucoup de personnel technique qui s'y rendent et en repartent tous les jours.

On peut ajouter le Cours Universitaire, bientôt Université de Luxembourg pour lequel on cherche à attirer également des étudiants étrangers.

Je travaille au Lycée Technique Michel Lucius et je peux vous dire que je ne vois quasiment pas de vélo devant notre école. On est en effet en danger de mort en voulant monter l'avenue de la faïencerie, l'avenue Pasteur ou l'avenue Victor Hugo avant le début des cours. Mais voilà, la solution est déjà incluse dans le problème. Il y a trois rues parallèles pour rallier le 'Glacis' au haut du Limpertsberg. Il est certain que ceci n'est qu'une proposition et que je n'ai pas effectué une 'étude de faisabilité' comme on aime tant le faire chez nous; néanmoins, il me semblerait logique de faire monter le trafic par exemple par l'avenue Hugo et de le faire redescendre par l'avenue de la Faïencerie. Les deux rues devraient alors fonctionner en sens unique puisque de nombreux arrêts perturbent en ce moment le flux du trafic.

L'av. Pasteur pourrait alors être réservée au trafic non motorisé et aux riverains. Au cas où ceci ne pourrait se faire, au moins une grande bande cyclable pourrait être aménagée ou bien dans l'avenue Pasteur ou dans l'avenue Hugo (alors en sens unique pour voitures!).

Le raccordement du Glacis à la place de l'Etoile ne devrait pas poser de problèmes et ainsi il serait déjà plus aisé pour des habitants des quartiers adjacents de se rendre au Limpertsberg.

En espérant que ma proposition trouve un sol fertile auprès de votre association.

F. Mersch

Lëtzebuerg, de 29. Juli 2001

Un d'LVI

Bonjour léif Vëlosfuerer,

Am Buch « Velo Tour Luxembourg » hunn ech Ären Artikel gelies an deem Dir erkläert wourëm et Iech geet. Als Familljepapp an neierdengs och erëm am Besëtz vun engem Vëlo ginn ech Iech wuel Recht wat Är Fuerderungen no méi, a méi sécheren Vëlospisten ubelaangt.

Allerdéngs hunn ech an Ärem Artikel, wéi a villen aneren, eng gewësse Selbstkritik vermësst.

Et gëtt net drop higewisen dass och d'Vëlosfuerer sech musse korrekt verhalten, dass och si, an hir Vëloen mussen dem Code de la Route gerecht ginn. Kuckt emol selwer, an dir wäert gesinn, dass ganz vill Vëlosfuerer sech un absolut keng Regeln halen z.B. Stopp a rout Luucht, Zeeche gin beim Ofbéien, zu zwee a méi niewendenee fueren asw. Och déi meescht Vëloen sinn net esou wéi dat laut Code de la Route misst sinn.

Leider geet dovun a kengen Emissiounen um Radio, a kengen Zeitungsartikelen, an och net an Ärem Buch rieds. Et geet net duer ëmmer nëmmen op deenen aner hir Récksichtslosegkeet hinzewiesen; et muss een emol bei sech ufänken.

Ech fir mäin Deel probéieren am Auto an um Vëlo esou ze fueren wi et sech gehéiert, an esouwuel dei eng ewei och dei aner ze respektéieren.

R. Klein

Un den Här Klein

Eng kurz Iwwerleeung zu Ärer Kritik:

Mir waren, wéi ëmmer bei esou Saachen, gebiede ginn onsen Deel esou kuerz ewéi méiglech ze halen, esou datt ee net ëmmer alles schreiwe ka wat ee wëllt.

Mir ginn och dervun aus, datt jiddereen deen anere respektéiere soll, sou wéi Dir et sot, egal wéi en ënnerwee ass. Dat gég viles méi einfach maachen. Ma et gëtt eben iwwerall Leit, déi sech un näischt halen an domadder deenen aneren - an dësem Fall de Vëlosfuerer - all e schlechte Numm machen. Mir gleewe net datt ausgerechent déi Leit, déi sech net u Verkéiersregelen halen, sech op eemol der LVI hir Rotschléi géngen zu Häerz huelen.

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ

Luxembourg, le 1er août 2001

Au Collège Echevinal de la Commune de Betzdorf

Copie pour information à :

- ASTA (Administration des Services Techniques de l'Agriculture)
- Ministère du Tourisme
- SIAS (Syndicat Intercommunal à vocation multiple Syrdall)

Objet: Signalisation et remise en état d'un tronçon dangereux d'une piste cyclable.

Mesdames, Messieurs,

La Lëtzeburger Vëlos-Initiativ (LVI) a été saisie d'une réclamation au sujet d'un tronçon de piste cyclable dangereux sur lequel une jeune femme a fait une chute grave nécessitant son transport en ambulance à l'hôpital de service dimanche, le 22 juillet 2001. Heureusement le soupçon d'une fracture du coude ne s'est pas confirmé, l'accident la laissant toutefois avec de nombreuses contusions très douloureuses et des plaies ouvertes. Néanmoins la chute aurait pu avoir des conséquences fatales.

L'accident s'est produit sur *le chemin rural marqué 'Veloswee Syrdall' entre Betzdorf et Olingen* qui est en effet indigne d'être appelé piste cyclable : un revêtement grossier plein de nids de poule, couvert de gravillons, ne laissant que deux étroits sillons carrossables. Une pente de 15%, suivie immédiatement d'un virage à 90° entouré d'arbustes obstruant la vue et d'une rampe de 10% font de cet endroit un piège impitoyable à tout cycliste ne connaissant pas exactement les lieux (touristes p.ex.!). Nous nous permettons d'ajouter en annexe à la présente un extrait d'une carte cadastrale où l'endroit visé est marqué.

Tout en respectant vos efforts louables pour créer/améliorer l'infrastructure cycliste dans votre rayon d'action, la LVI vous prie de *prendre instantanément les mesures nécessaires pour éviter dorénavant un accident* dû au mauvais état de la route.

La LVI propose de procéder sans délai au *nettoyage/balayage à fond du tronçon* en question pour enlever la quantité appréciable de gravillons détachés, de tailler les arbustes et haies obstruant la vue dans le virage dangereux et de *marquer clairement (des deux côtés!) les pente/rampe et virage* avec des signaux appropriés connus de la signalisation routière, complétés d'un écriteau bilingue 'Attention, virage dangereux – Vorsicht, gefährliche Kurve !'. Dans une deuxième phase, un *revêtement adéquat* pourra être apposé. Bien que la LVI soit consciente que le ravin ne pourra être ni comblé ni enjambé par un pont, elle vous prie de *rectifier le virage dangereux* dans la mesure du possible.

...

Lëtzeburger Vëlos-Initiativ

Luxembourg, le 29 août 2001

A la LVI

Messieurs,

Je souhaite porter à votre connaissance le contenu du fax que j'ai adressé à la Police du Kirchberg ainsi qu'au service de la Voirie de Luxembourg.

La police ne m'a pas répondu, mais le service de la Voirie a eu la courtoisie de m'appeler pour m'indiquer que leurs services n'étaient pas responsables de cet état de fait, mais qu'il s'agissait des Ponts et Chaussées, Fonds d'urbanisation du Kirchberg.

Je me doute bien que cela va rester lettre morte, cependant, votre association mérite d'être informée du peu de cas qu'il est fait des pistes dites cyclables, surtout en ville....

A la Police du Kirchberg, au service de la Voirie de Luxembourg

Objet: Etat des trottoirs rue Alcide de Gasperi (Kirchberg)

Messieurs,

Je tiens à attirer votre attention sur l'état du trottoir utilisé également comme piste cyclable Lux-Echternach au niveau de la Rue de Gaspéri à la hauteur de la Cour de Justice et de l'hôtel SOFITEL. En effet, l'accès au trottoir/piste est non seulement déjà rendu difficile par la mise en place des barrières de sécurité dès le Rond-Point Schuman pour cause de Schueberfouer, mais après le petit parking situé en bas à droite de la Rue Alcide de Gaspéri, il est pratiquement impossible de circuler normalement, à pied ou à vélo, à cause du nombre important de panneaux de signalisation (travaux, rétrécissement de la chaussée, défense de doubler etc, etc) qui sont placés en plein milieu dudit trottoir.

Ne pensez-vous pas que ces panneaux destinés à la circulation automobile ne devraient pas gêner l'usage premier du trottoir qui lui est réservé en priorité aux piétons et aux cyclistes?

Le service de la Voirie pourrait-il en conséquence procéder au déplacement des panneaux à des endroits tout aussi stratégiques et visibles de la chaussée afin de libérer l'espace trottoir?

Je vous remercie de bien vouloir donner une suite favorable à ma demande, étant donné que cette situation va encore perdurer pour quelque temps, je le crains.

D. Devouge

Neuheit in Luxemburg - Fahrradcodierung



Im Jahre 2000 wurden im Großherzogtum Luxemburg 209 Fahrräder und 14 Scooter resp. Kickboards als gestohlen gemeldet. Die Großherzogliche Polizei will dem entgegenwirken und bietet der luxemburgischen Bevölkerung die **Codierung der Fahrräder** an.

Diese Codierung, welche sich im Ausland längst bewährt hat, schreckt die Fahrraddiebe ab und schafft nachweislich höhere Aufklärungsquoten bei Fahrraddiebstählen.

Ablauf der Codieraktion

Der Besitzer des Fahrrades muss **entweder** einen **Eigentumsnachweis** vorlegen können, **oder**, falls er keinen Kaufbeleg vorlegen kann, sich **ausweisen** können.

Anschließend unterschreibt er eine Verzichtserklärung auf Schadensersatzansprüchen, die im Zusammenhang mit dem Einfräsen der Codenummer entstehen könnten.

Mit Hilfe eines Graviergerätes wird eine Codenummer in den Rahmen des Fahrrades eingefräst, die es der Polizei erlaubt jederzeit den rechtmäßigen Eigentümer zu ermitteln. Nach der Gravur muss diese, zur Vermeidung von Oxidation bzw. Rost, sofort versiegelt werden. Hierzu wird eine Aufkleber-Folie mit Warntext benutzt.

Die Gravur kann an jedem handelsüblichen Rahmen (Stahl resp. Aluminium) vorgenommen werden mit **Ausnahme** der Rahmen aus Carbon.

Die Codierung beschränkt sich nicht nur auf Fahrräder, sondern kann auch auf den Scooters resp. Kickboards angewendet werden und ist gratis.

Jeder Fahrradbesitzer, der sein Fahrrad mit einem Code versehen will, kann dies **während der Oeko-Foire vom 14. - 16. September 2001 tun, und zwar am Stand der LVI, Halle 3D, Stand 24. Die Codierung ist gratis**





ECF - News

MEMORANDUM

**pour le conseil européen informel des ministres
des transports et de l'environnement**
Louvain-La-Neuve, 15 septembre 2001

En réduisant les émissions de CO₂, en allégeant les dépenses qui pèsent sur la vie économique, en améliorant la santé publique, la bicyclette peut aider l'Union Européenne à rencontrer ses objectifs communautaires

A. Les Faits

- 200 million** – Le nombre de bicyclettes en usage dans l'UE
- **160 million** de voitures sont immatriculées.
- 30 %** - Le nombre de trajets effectués en voiture d'une distance **inférieure à 2 km**
- **50%** des trajets effectués dans l'UE sont inférieurs à **5 km**.
- 30 minutes** – La durée à vélo quotidiennement recommandée (pour un trajet vers l'école ou le travail) pour réduire le risque de maladie cardio-vasculaire de **50%** par rapport à celui qu'encourt un non-cycliste.
- 5%** - Le total des trajets actuellement effectués à vélo dans l'Union Européenne, soit **5 x** plus que les trajets en train et **50 x** plus qu'en avion.
- 4%** - La réduction potentielle des émissions de CO₂ résultant de la promotion du vélo en zone urbaine.

B. Aller de l'avant

Stimuler le cyclisme quotidien est une manière efficace de résoudre les problèmes de trafic et d'environnement tout en économisant des milliards d'Euros sur les budgets de santé publique.

La bicyclette constitue un mode de transport flexible; elle est facile à utiliser et est économiquement bénéfique. En créant des infrastructures pour augmenter les déplacements à vélo, en les combinant avec les autres systèmes de transport, en sécurisant ces trajets, ces derniers assureraient aux villes européennes une accessibilité et une mobilité accrues.

L'ECF en appelle à un réel soutien et une meilleure visibilité du vélo au niveau européen. L'ECF encourage le conseil informel à considérer les **cinq priorités** suivantes :

1) Considérer le vélo comme un mode de transport à part entière

Faire du vélo constitue un mode de transport évident sur de courtes distances. La bicyclette fait partie de la chaîne de transport en Europe et elle représente pour le secteur transport-passagers un total de 5% des trajets effectués dans l'UE, soit 5 fois plus que les trajets par rail.

- Le vélo doit faire partie de la politique commune des transports.
- Des objectifs de répartition modale doivent être fixés au niveau de l'UE : Quel genre de répartition modale l'Union s'efforce-t-elle d'obtenir? A moins d'établir des objectifs chiffrés, le transport non durable croîtra.

2) Organiser l'intermodalité

Seul un système de transport porte-à-porte peut parvenir à concurrencer la voiture. Les composantes de la chaîne de transport doivent être complémentaires pour améliorer la mobilité. Un transport public intermodal et accessible est susceptible de satisfaire les besoins des consommateurs.

L'intermodalité relative au vélo signifie :

- Des aménagements pour les voyageurs avec vélo dans et autour des gares (signalisation, itinéraires, rampes sur escaliers, etc)
- L'accès des bicyclettes dans les trains, trains à grand vitesse tels Thalys et Eurostar, ainsi que dans les transport publics, avec billetterie harmonisée.

3) Améliorer la sécurité routière

La perception du danger est le facteur le plus dissuasif pour la pratique du vélo. Le danger qui y est subjectivement associé est souvent surestimé, et donne parfois des arguments aux autorités publiques pour ne pas promouvoir la bicyclette, aux parents pour décourager leurs enfants de se rendre à l'école à vélo, aux particuliers pour utiliser leurs voitures pour de courts trajets sur des courtes distances.

L'ECF en appelle à:

- La fixation d'objectifs européens de réduction des accidents de la route
- La réduction du volume et de la vitesse du trafic motorisé. Une vitesse réduite prévient les accidents, et à tout le moins, allège la sévérité de leurs conséquences - pour tous les usagers de la route. Par-dessus tout, ce qui encourage les gens à faire du vélo, ce sont les limitations de vitesse
- L'élargissement du champ de vision des camions (miroirs angle-mort - directive 71/127/CEE à amender)
- L'installation de protection latérales fermées sur les camions (directive 89/297/CEE à amender)

4) Réseau Européen d'Itinéraires Cyclables

Un réseau européen d'itinéraires cyclables se doit d'être « d'intérêt communautaire ». De nombreux liens manquent entre les réseaux d'itinéraires cyclables nationaux ou régionaux. Sachant que le transport motorisé à but de loisirs/tourisme représente 50% des trajets, le tourisme à vélo est tourisme d'avenir. Les révisions des orientations des réseaux transeuropéens (RTE) et le TINA en Europe de l'Est doivent inclure les itinéraires cyclables parmi leurs priorités.

5) L'intégration des politiques

L'environnement et la santé doivent être intégrés dans les autres politiques européennes (Traité). Rendre le transport meilleur pour la santé et promouvoir les déplacements à bicyclette sont des entreprises complexes: seulement en intégrant les politiques, pourra-t-on atteindre une mobilité durable. La part du vélo pourra ainsi augmenter en Europe, qu'il s'agisse de politiques relatives à la fiscalité, au transport, au tourisme, au marché intérieur, à la santé et à l'environnement.

L'ECF interpelle les ministres des transports et de l'environnement, et autres parties impliquées dans le débat sur la Politique Commune des Transports (PCT), initiatives législatives et attribution de financements européens, de veiller à ce que les qualités positives du vélo soient prises en compte.

Fédération Européenne des Cyclistes

La Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) regroupe les associations d'utilisateurs de la bicyclette à travers l'Europe. Elle compte 40 associations dans 25 pays.

■

Pourquoi une journée

"En ville, sans ma voiture !" ?

Une telle entreprise est née d'un constat : les Européens sont fortement préoccupés par la pollution et la mobilité urbaine. En ville, beaucoup se plaignent d'une mauvaise qualité de vie : pollution de l'air, nuisances sonores, encombrements, etc. Et pourtant, le parc automobile croît...

C'est pourquoi la journée "En ville, sans ma voiture !" a pour objectif global de favoriser la prise de conscience collective quant à la nécessité d'agir contre les nuisances générées par la croissance du trafic motorisé en milieu urbain. De fait, il ne s'agit pas seulement de lutter contre la pollution atmosphérique ou contre le bruit mais aussi d'améliorer la qualité de vie en ville.

Une telle opération s'articule donc autour de trois types d'actions visant à :

- encourager l'usage des modes de transport et de déplacement alternatifs à la voiture particulière,
- sensibiliser et informer les citoyens sur les enjeux liés à la mobilité durable en ville et sur les risques liés à la pollution,
- montrer la ville sous un autre jour grâce notamment à un trafic motorisé réduit au sein de périmètres réservés.

C'est l'occasion pour toutes les villes participantes de montrer combien les enjeux liés à l'environnement les concernent. L'opération leur permet tant de s'exprimer sur le sujet que de donner l'occasion aux citoyens de témoigner, par leur intérêt et leur implication, de leur soutien en faveur de mesures pour une plus grande qualité de vie en milieu urbain. Car offrir à tous les moyens de se déplacer autrement, c'est nécessairement repenser le partage de la voirie. Ainsi, "En ville, sans ma voiture !" est un moment unique dans l'année où les élus municipaux peuvent tester in situ leurs politiques de transport.

Cette année, la campagne entend se développer également en dehors de l'Europe, avec des villes importantes de différents pays comme l'Argentine, le Canada, les Etats-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou encore Taïwan, qui réfléchissent sérieusement à leur participation. Néanmoins, une forte mobilisation européenne cette année encore est nécessaire si nous voulons faire plus et promouvoir des mesures de long terme pour la mobilité durable. En date du 10 août 2001, 629 villes ont déjà signé la Charte "En ville, sans ma voiture !" et beaucoup d'autres devraient en faire de même dans les prochaines semaines.

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

Le 14 novembre 1997 la LVI soumet, suite à une entrevue avec un responsable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propositions concernant le pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare. (voir LVI-Info No 29)	Pas encore de réponse.
Le 1er août 2001 la LVI adresse un courrier à la commune de Betzdorf, ainsi qu'au Ministère du Tourisme, à l'ASTA et au SIAS, concernant un tronçon de piste cyclable dangereux . (voir LVI-Info No 44)	Pas encore de réponse.

Petites annonces

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 !

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 idéale: 3 x 6 m.**

Vente

Privé vend 3 cycles de la prestigieuse marque Alex Moulton. Les trois vélos sont des pièces de collection, donc en état neuf.

- Moulton AM-ATB avec porte-bagage avant et arrière: 80.000,--LUF
- Moulton AM-SPEED: 120.000,- LUF
- Moulton AM-GT avec porte bagage arrière: 140.000,- LUF

Pour tous renseignements: Bib Leer, tél.: (00352) 78.94.02.

Adresses Internet Adressen

LVI www.lvi.lu	Mouvement Ecologique www.emweltzenter.lu
European Cyclists Federation www.ecf.com	Euro Velo Routes www.eurovelo.org
Cities for Cyclists www.ecf.com/networks	Velo-City Conferences www.ecf.com/networks
Velo-City Conference in Scotland 2001 www.velo-city2001.org	ADFC Trier www.adfc-trier.de
Dansk Cyclist's Federation www.dcf.dk	Ideenwerkstatt "de friefugle" www.friefugle.dk
International Bicycle Fund www.ibike.org	Sustrans National Cycle Network www.sustrans.org.uk/
Vivre à Vélo en Ville www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	Klima - Bündnis www.klimabuendnis.org
Pro Vélo www.provelo.org	Veloland Schweiz www.veloland.ch
Erlebnistage und Events per Rad www.adfc.de/aktuell/aktev.htm	GRACQ www.gracq.org
Fahrradfreundliche Übernachtung www.bettundbike.de	"En ville, sans ma voiture !" www.22september.org

Hamburg / Deutschland

Erfolgsmodell Fahrradstaffel der Hamburger Polizei.

Die Fahrradstaffel (sechs Beamte) soll helfen, die **Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung zu senken**. Seit Bestehen der Fahrradstaffel konnte im letzten Jahr erstmals ein eindeutiger Rückgang der Unfälle registriert werden. Gegenüber 1999 sanken die Unfälle von 318 auf 226 bezogen auf die Monate Januar bis September. Da die meisten Unfälle tagsüber geschehen, ist die Einsatzzeit auf 7-20 Uhr beschränkt. **Im Vordergrund der Arbeit steht das Prinzip der Überzeugung der Bürger mittels Gesprächen zu einem sicheren und regelkonformen Verkehrsverhalten anstelle der Repression.** Entsprechend waren im letzten Jahr 76% der Bürgerkontakte Gespräche, nur 24% waren mit Anzeigen verbunden. Von diesen Anzeigen richteten sich 48% allein gegen Kfz-Führer, 44,4% gegen Radler. Bei Rotlichtverstößen sehen die Beamten rot. Diese werden auf jeden Fall geahndet. Daher führt die Fahrradstaffel an Ampeln auch sogenannte zielgerichtete Maßnahmen durch. 2000 wurden 615 Radler wegen Rotlichtverstößen belangt, 137 Fußgänger und 18 Kfz-Führer.

Auch um die **verkehrssichere Ausstattung der Räder** kümmert sich die Polizei. Von allen überprüften Rädern hatten 87% Mängel an der Lichtanlage, 71% bei den Reflektoren, 30% bei der Klingel und 24% hatten untüchtige Bremsen. Verkehrsunsichere Räder müssen Radler daher schon mal aufarbeiten und der Polizei in sicherem Zustand wieder vorführen. Gerade bei Bremsen ohne Bremswirkung fehlt der Polizei jegliches Verständnis.

Nebenbei merken aber auch die Beamte auf ihren Einsätzen, dass Hamburgs Radwege Mängel haben. Auf einer Karte werden die zu beanstandenden Stellen zusammengefasst und an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Für dieses Jahr wünscht sich die Fahrradstaffel einen Fahrradanhänger für Infoausrüstung, der flexibel für Infostände für Bürgergespräche eingesetzt werden kann. Mit einer Videokamera mit separaten Bildschirmen möchten die Beamten grob verkehrsgefährdende Radler aufnehmen und für Überzeugungsarbeit zu richtigem Verkehrsverhalten, weniger der Beweisführung, einsetzen.

(in: ADFC Magazin Hamburg 2/2001 / www.hamburg.adfc.de)

Luxemburg

Ab 1. Juli 2001 müssen neue **Busse**, welche im Luxemburger Verkehrsverbund (R.G.T.R.) eingesetzt werden, ausnahmslos eine Plattform besitzen welche den Transport von Kinderwagen, Rollstühlen und **Fahrrädern** ermöglicht. In Zukunft sollen dann auch diese Busse mit einem entsprechenden Piktogramm versehen werden.

Ferrara / Italy

Romano Prodi at the inauguration of the cycle route "Destra Po" (Right Po): 125 km of EuroVelo Route 8.

In province of Ferrara, **125 kilometers on the right bank of river PO**, from the Estense castle in Stellata di Bondeno to the Old Lantern in Gorino Ferrarese on the Adriatic Sea, will be **dedicated to cyclists**.

The **inauguration** is foreseen for **Sunday 9 September** with a rich program and many authorities: the UE President Romano Prodi, representatives of Eurovelo, the President of the Fiab, representatives of the Ministry of Transportation, Ministry of the Environment, Regione Emilia Romagna. It is also foreseen a German delegation guided by the director of the ADFC-Bayern. The final party will be in the Villa Giglioli in Serravalle di Berra, where the delta of the river begins.

The Province of Ferrara is organizing a day entirely dedicated to the development of the River, its bank and all recreational and sport activities and that can be carried out.

Between the main attractions, a non competitive cicle tour with departures from the two extremity and meeting point half way. Along the river will be possible to see mongolfiere in the sky; canoes will be protagonist in water; while the Italian MTB School will offer ability-tests , in one track purposely prepared on the bank of the river to Serravalle.

(in: www.ferraterreaacqua.it)

14.-16.9.2001	Oeko-Foire 2001 La foire alternative - Die alternative Messe Foire Internationale Luxembourg - Kirchberg http://www.emweltzenter.lu/oekofoire/welcome.htm
15.9.2001	Faites rayonner l'Europe Louvain-la-Neuve, Grand-Place, à partir de 9.00 heures Fête du vélo dans le cadre du conseil européen informel des ministres des transports et de l'environnement (v.p. 14)
17.-21.9.2001	Velocity 2001 Glasgow - Edinburgh La plus grande conférence mondiale sur le vélo
22.9.2001	"En Ville, sans ma voiture!" Journée européenne sans voiture / Europäischer autofreier Tag
25.9.2001	Grenzüberschreitender Fahrradtourismus in Saar-Lor-Lux Potentiale, Marketing, Verkehrsanbindung Fachkongress an der Europäischen Akademie Otzenhausen
25.1.2001	Assemblée Générale de la LVI

Soutenez notre travail !

La LVI est une association sans but lucratif qui a pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité des cyclistes au quotidien. Le vélo est une réponse moderne au trafic chaotique, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores dans les agglomérations. En complément, la LVI a pour but de promouvoir le cyclisme de loisirs.

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 / 10,- € sur notre compte CCP 82 564-17 avec la mention "Nouveau membre". Comme membre vous allez recevoir notre "LVI - Info" quatre fois par an.

Nos réunions se tiennent à l'adresse ci-dessous. (tél.: 26.43.11.22)

Unterstützen Sie unsere Arbeit !

Die LVI ist eine Gesellschaft ohne Gewinnzweck, deren Ziel es ist, die Sicherheit für Radfahrer im täglichen Straßenverkehr zu verbessern. Radfahren ist eine moderne Antwort auf Verkehrschaos, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung in Wohngebieten. Die LVI fördert ebenfalls das Radfahren als Freizeitgestaltung.

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 / 10,- € auf das Postscheckkonto 82 564-17, mit dem Vermerk "Neues Mitglied", überweisen. Als Mitglied erhalten Sie unser "LVI - Info" viermal im Jahr.

Unsere Versammlungen finden an untenstehender Adresse statt. (Tel.: 26.43.11.22)

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 44 September 2001
Erscheint	700
Heft Nr 45	vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Dezember 2001
	LVI a.s.b.l.
	6, rue Vauban
	L-2663 Luxembourg
Internet	www.lvi.lu
E-Mail	lvi@pt.lu
CCP L	82 564-17
Druck	Rapid-Press

La rédaction apprécie toute forme de collaboration. Des informations, articles, rapports, photos, caricatures concernant le vélo sont à envoyer à notre adresse.

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 LVI est membre de la

**EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION**

**EUROPÄISCHER
RADFAHRER
VERBAND**

**FEDERATION
EUROPÉENNE
DES CYCLISTES**

