



VELOmobil

# LVI - INFO

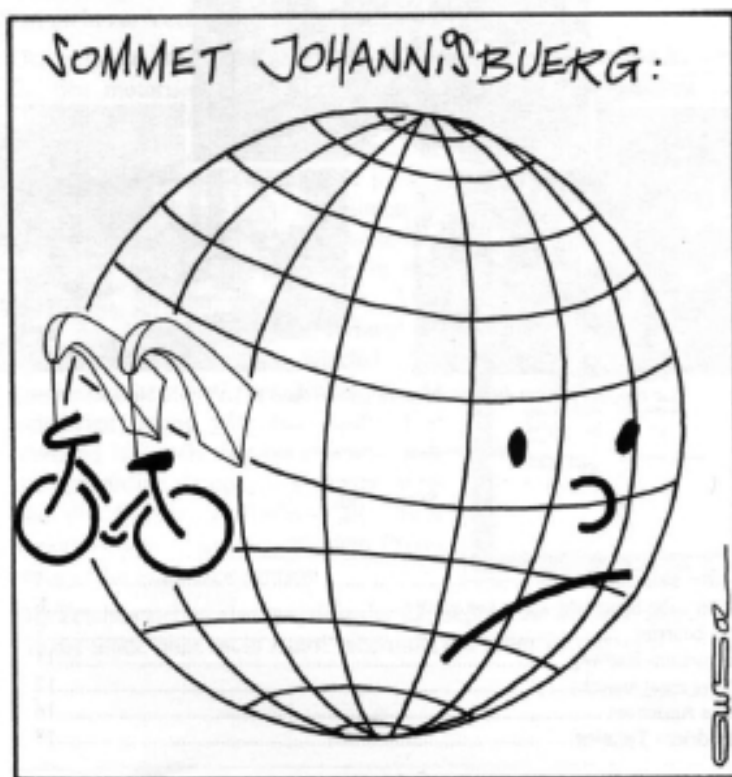
Nr. 48

September 2002

[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)

Lëtzebuurger Vélos - Initiativ

---



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ECF À LUXEMBOURG



Le rapport sur cet événement sera publié dans le LVI-Info No 49.

**SOMMAIRE**

Editorial .....	3
En ville, sans ma voiture!.....	4
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt .....	6
Notre courrier .....	7
SaarLorLux- Radweg.....	11
Vakanz emol anescht... ..	12
Petites Annonces.....	16
Calendrier / Termine.....	17

*Editorial*

**Die Zeichen stehen gut!**



Er war also ein Riesenerfolg, der 2. September 2002, der verkaufsoffene Montag in der Hauptstadt Luxemburgs, kurz "Braderie" genannt. "Viele Leute - viele Kunden - viele Käufer" hieß es in der Tagespresse. Und die vielen Kunden waren dem Aufruf gefolgt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen oder sind ganz einfach zu Fuß oder par Fahrrad in die Stadt gekommen. Laut Pressemeldungen gab es nicht einmal ein Verkehrschaos, obschon der größte Parkplatz der Stadt Luxemburg, der "Glacis", dieses Jahr zufällig wegen einer Kirmes vor Ort nicht zur Verfügung stand.

Der gesamte Stadtkern, sowohl Bahnhofsviertel wie Oberstadt, waren für den motorisierten Verkehr gesperrt. Und die Menschen kamen trotzdem und kauften sogar ein, obschon sie diesmal ihr Auto nicht vor jeder Geschäftstür parken durften. Viele trugen sogar ihre Einkaufspakete mit sich herum und man hatte den Eindruck, dass sie es genossen in den autofreien Straßen zu bummeln. Man kann den hiesigen Geschäftsverband zu diesem mutigen Schritt wirklich beglückwünschen und der Erfolg dieses autofreien Tages gibt ihm Recht. Der Verband ließ sich jedenfalls nicht durch die letztjährige Kampagne irreleiten, welche die Kunden aufforderte an einem verkaufsoffenen Samstag mit dem Privatauto in die Stadt zu kommen.



Die Zeichen stehen also gut, dass der 22. September 2002, wenn es heißt "In die Stadt, ohne mein Auto!" ebenfalls ein toller Erfolg wird.

Der Vorstand der LVI

## **"En ville, sans ma voiture!"**

### **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.

### **« Ouni Auto ennerwee an Esch » *mam Bus, mam Vëlo oder zu Fouss***

**Samschdes, den 21. September 2002**

**(19 – 20 Auer)**

*am Kader vum Europäeschen Aktiounsdag  
„ En ville, sans ma voiture! – In die Stadt, ohne mein Auto! “*

#### **Circuit:**

Bd. J-F Kennedy, Bd. Prince Henri, Rue de Stalingrad, Rue Sydney Thomas, Rue Clair-Chêne, Rue Jean-Pierre Michels, Rue Emile Mayrisch, Rue du Fossé, Rue De Luxembourg, Rue de l'Alzette, Avenue de la Gare

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.

### **Semaine européenne de la mobilité**

Une série de manifestations est organisée dans le cadre de la semaine de mobilité suite au succès de la campagne : "En ville, sans ma voiture", lancée en 1998 par la France et soutenue par la Commission européenne.

Dans la semaine du 16 au 22 septembre des mesures nationales, régionales et locales sont prises, destinées à faire prendre conscience aux citoyens urbains de la nécessité changer d'idées sur la mobilité.

Cette année les thèmes sont :

- 16 septembre: Journée du transport public,
- 18 septembre: Journée de la bicyclette,
- 20 septembre: Journée européenne des voies vertes. Journée destinée aux besoins des enfants sur la voie publique

(dans: [www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org))

Pour plus de détails voir sous:

[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)

[www.22september.org](http://www.22september.org)

[www.mev.etat.lu/evsmv.html](http://www.mev.etat.lu/evsmv.html)



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

<p>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 et LVI-Info No 45)</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>
<p>Le <b>6 novembre 2001</b> la LVI demande une entrevue auprès de Madame le Ministre des Travaux Publics pour être renseignée sur l'<b>avancement des travaux concernant le réseau national de pistes cyclables</b>. (voir LVI-Info No 45)</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>



## Notre courrier

### A la LVI

#### **Sujet: Eclairage de la piste cyclable traversant Heisdorf**

La construction de la piste cyclable traversant Heisdorf a été achevée il y a environ 1 année. Elle est utilisée par de nombreuses personnes pour le cyclisme, les promenades, le jogging, les ballades en patins à roulettes ou en kickboard. La « piste cyclable » n'est pas seulement utilisée pour les loisirs mais aussi comme chemin pratique reliant 2 quartiers de Heisdorf entre eux et avec Steinsel. Ce chemin favorise les déplacements à l'intérieur de notre commune sans recours à la voiture.

Malheureusement l'utilisation de la piste est dangereuse ou du moins inconfortable pendant les soirées des mois d'octobre à mars. Pendant cette période la nuit tombe tôt. Surtout les femmes ont alors peur de s'y aventurer seules. D'autre part, comme le chemin est aussi utilisé par les agriculteurs, on y trouve de temps à autre des mottes de boue. Comme ces mottes sont difficiles à détecter dans l'obscurité, les utilisateurs risquent de tomber. Dans l'obscurité les cyclistes risquent des collisions avec des promeneurs ou des chiens. Ceci réduit considérablement le potentiel positif du chemin. Ceci est dommage et difficile à comprendre car il suffirait de prévoir un éclairage adéquat pour permettre son utilisation même en soirée.

Depuis le printemps 2000 j'interviens régulièrement auprès des autorités pour qu'un éclairage soit mis en place sur les 2 tronçons reliant les quartiers de Heisdorf entre eux et avec Steinsel. Aussi bien le conseil échevinal de Steinsel que le ministère des Bâtiments Publics ont refusé avec les arguments les plus divers et variant selon l'interlocuteur et la période de l'année.

Un éclairage permanent gaspillerait de l'énergie et pourrait déranger les personnes habitant à proximité des 2 tronçons en question. Il est étrange que cet argument ne s'applique pas aux rues et routes à l'intérieur de notre commune mais uniquement à la piste cyclable. Je propose d'utiliser des lampes commandées par des détecteurs de mouvements et d'éviter ainsi tout gaspillage d'énergie. On pourrait même aller encore plus loin et utiliser l'énergie solaire emmagasinée en journée dans des batteries. L'argument le plus souvent avancé concerne le coût exorbitant de cet éclairage. Le coût de la piste cyclable est sans doute très important. La planification et l'acquisition des terrains ont pris plus d'une décennie. La construction a duré plus d'une année. Mais je peux difficilement imaginer que le coût de l'éclairage dépasserait 5% du montant total investi dans la mise en place de la piste cyclable.

Si vous êtes d'accord avec mon argumentation exposez-la à vos amis, vos voisins et surtout aux responsables politiques. J'espère qu'ainsi nous parviendrons à les convaincre que cet investissement supplémentaire relativement modeste pourra améliorer considérablement la qualité de vie dans la commune de Steinsel.

G. Schaeffer

## A la LVI

### Sujet: Accident de vélo sur la piste cyclable

Mardi dernier (9 juillet 2002) en revenant de mon travail, j'ai été victime d'un accident de vélo sur la piste cyclable PC13 à Garnich.

En effet, ayant parcouru une centaine de mètres depuis le début de cette piste (en direction de Kleinbettingen) et au détour d'un virage à droite je me suis retrouvé face à une voiture qui circulait dans ma direction. La voyant, je freine mais comme la piste est humide, je perds le contrôle de mon vélo... Résultat du choc avec la voiture: nez, dents et un doigt cassé.

En parlant avec la police qui a procédé au constat, il apparaît qu'en toute circonstance, je dois rester maître de mon véhicule...

Ma question est la suivante : Savez-vous si à cet endroit il existe une dérogation permettant à des riverains d'utiliser cette piste cyclable en voiture ? Car il y a au début de cette piste un panneau d'interdiction de circulation à tout véhicule excepté vélos et machines agricoles pour les 100 premiers mètres de cette piste, puis une interdiction à tout véhicule sauf vélos!

M. Rockens

P.S. Quelques jours après mon accident, je suis retourné à cet endroit pour faire des photos des panneaux et de mes traces de freinage, et figurez-vous que j'ai eu juste le temps de me mettre sur le côté de la piste car une jeep descendait à vive allure... S'il y avait eu un groupe de cycliste qui montait cette côte à ce moment...

Par après, j'ai recherché sur internet le code de la route luxembourgeois et effectivement il y apparaît ce qui suit :

### **2. Circulation interdite dans les deux sens**

*Le signal C,2 indique aux conducteurs de véhicules et d'animaux l'interdiction d'accès dans les deux sens et signifie que la voie publique est uniquement réservée aux piétons ainsi qu'aux riverains et leurs fournisseurs.*

J'ai, par acquit de conscience fait la même recherche dans le code de la route belge et dans ce code il n'est nullement fait allusion au fait qu'un tel chemin soit réservé aux riverains.....?????

Je ne sais pas si dans d'autre pays il y a une "subtilité" relative à ce signal....toujours est-il que dans mon esprit je n'étais pas censé me retrouver nez à nez avec une voiture...



## **Aux Chemins de Fer Luxembourgeois,**

### **A la LVI**

Madame, Monsieur,

Ce dimanche, j'ai vu arriver à Bruxelles-Midi, le groupe de cyclistes Dynamobile qui cette année avait relié Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg dans un but tant ludique (les vacances aussi pour 150 participants de tous âges), que politique (c'était l'occasion de rappeler aux autorités des villes et régions traversées que le vélo est un mode de transport formidable !).

Le voyage s'est déroulé pendant dix jours dans les meilleures conditions pour ces cyclistes de 3 à 75 ans, transportant eux-même leurs bagages, mais ce qu'il est plaisant de constater, c'est que pour la première fois ce groupe, parti si loin de sa base, a pu revenir EN TRAIN ! à Bruxelles.

Les participants se louaient d'avoir pu bénéficier entre Strasbourg et Bruxelles d'une spacieuse voiture "VELOS" des CFL.

Soyez-en remercié.

Nous tenons, par la même occasion, le signaler à la Lëtzebuenger Vëlos - Initiativ.

J. Dekoster, cycliste

### **Dynamobile 2002: Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg**



**Une expérience unique pour 150 cyclistes**

Photo: Dynamobile



Entente des Hôtels Restaurants  
Ardennes • Haute-Sûre Luxembourgaises

### ***8 Luxemburger Hotels werben für naturnahen Aktivtourismus***

**Wandern zu Fuß ohne Gepäck** von einem Hotel zum anderen, oder auch in Verbindung mit der Eisenbahn, steht **seit 1983 im Pauschalangebot** von 8 Hotels des Öslings, zur Auswahl zwischen 3 und 7 Tagen. Die einzelnen Hoteliers übernehmen gratis den Gepäck-Transport. Ebenfalls seit einigen Jahren bieten sie einen Gratis-Verleih von Fahrrädern und Mountainbikes.

**Ab 2002 neu im Angebot :**

**Radeln und Mountainbiken ohne Gepäck von einem Hotel zum anderen** nach dem selben Prinzip wie Wandern. Zusätzlich erhält jeder Gast gratis eine topografische Wanderkarte.

Diese Aktion versteht sich im direkten Zusammenhang mit den 15 neu ausgewiesenen Mountainbike- Strecken im Norden des Großherzogtums.

Um im Ausland besser für dieses neue Produkt werben zu können sind die 8 Hotels dem Projekt

#### **Bett & Bike**

des "Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs" (ADFC) beigetreten, welches für fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe bürgt ([www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)).

Das neue **Pauschalangebot** inklusive kulinarische Verwöhnung in Halbpension ist erhältlich zum Preis von 65 Euro im Doppelzimmer pro Tag und 8 Euro Aufpreis für Einzelzimmer. Lunch-Paket: 10 Euro



Die 8 Hotels mit zusammen 146 Gästezimmern sind:

<b>Hotel-Restaurant</b>	<b>Ortschaft</b>	<b>E-Mail</b>	<b>Internet</b>
La Diligence	Arsdorf	<a href="mailto:info@ladiligence.lu">info@ladiligence.lu</a>	<a href="http://www.ladiligence.lu">www.ladiligence.lu</a>
St. Fiacre	Bourscheid	<a href="mailto:stfiacre@pt.lu">stfiacre@pt.lu</a>	<a href="http://www.bourscheid.com">www.bourscheid.com</a>
Theis	Bourscheid-Plage	<a href="mailto:info@hotel-theis.com">info@hotel-theis.com</a>	<a href="http://www.hotel-theis.com">www.hotel-theis.com</a>
Dahm	Erpeldange	<a href="mailto:dahm@pt.lu">dahm@pt.lu</a>	<a href="http://www.hotel-dahm.lu">www.hotel-dahm.lu</a>
Braas	Eschdorf	<a href="mailto:info@hotel-braas.lu">info@hotel-braas.lu</a>	<a href="http://www.hotel-braas.lu">www.hotel-braas.lu</a>
de la Sûre	Esch-sur-Sûre	<a href="mailto:info@hotel-de-la-sure.lu">info@hotel-de-la-sure.lu</a>	<a href="http://www.hotel-de-la-sure.lu">www.hotel-de-la-sure.lu</a>
Hatz	Kautenbach	<a href="mailto:contact@hotel-hatz.lu">contact@hotel-hatz.lu</a>	<a href="http://www.hotel-hatz.lu">www.hotel-hatz.lu</a>
Reuter	Welscheid	<a href="mailto:info@hotel-reuter.lu">info@hotel-reuter.lu</a>	<a href="http://www.hotel-reuter.lu">www.hotel-reuter.lu</a>

Allgemeine Kontaktadresse: [Info@ardennes-hotels.lu](mailto:Info@ardennes-hotels.lu)

## SaarLorLux- Radweg

### Fahrrad-Verbände planen SaarLorLux-Radweg

Die Idee eines SaarLorLux-Radweges geistert seit geraumer Zeit durch die öffentliche Diskussion und wird nicht zuletzt vom saarländischen Wirtschaftsminister Georgi immer wieder aufgegriffen.

Mehrere Fahrrad-Verbände aus dem SaarLorLux-Raum haben sich nun gemeinsam mit einem konkreten Vorschlag zur Trassenführung zu Wort gemeldet. Nach Ansicht der Verbände bietet „dieser Radweg eine große Chance für den Fahrradtourismus in der Großregion“. Gerade die Möglichkeit auf einem grenzüberschreitenden Weg die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Länder kennenzulernen, sei für viele Touristen von großem Interesse. Deshalb habe man sich mit seinem Fachwissen einbringen und das Projekt voranbringen wollen. Im März hatten sich die lothringische Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), die Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ (LVI) aus Luxemburg sowie Vertreter des ADFC Rheinland-Pfalz auf Einladung des Landesverbandes Saarland des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Saarbrücken getroffen und die Arbeit an diesem Routenvorschlag verabredet, der nun der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Der SaarLorLux-Radweg soll nach Angaben von ADFC Saar-Vorstandssprecher Thomas Fläschner die Städte Saarbrücken, Metz, Luxemburg und Trier verknüpfen. Für die Streckenführung haben die Fahrradverbände angesichts der knappen Kassen der öffentlichen Hand auf Radwege zurückgegriffen, die entweder schon vorhanden oder bereits in Planung sind. Zusätzlich wurden in Lothringen kleine, schwach befahrene Departement-Straßen in die Route einbezogen.

Im einzelnen sieht der neue Plan vor, die Radler von Saarbrücken entlang von Saar und Saarkohlen-Kanal bis an die lothringischen Weiher zu schicken. Von dort geht es durch das lothringische Salzland über solch sehenswerte Orte wie Dieuze und Marsal an die Mosel und nach Metz. Der Moselradweg ist bislang nur auf einem Teilstück zwischen Thionville und deutscher Grenze fertiggestellt, das Reststück ist allerdings mit hoher Priorität in Planung. Von der Mosel führt die Route über kleine Straßen nach Luxemburg. Diese Strecke wird, sobald die Luxemburger Radwege PC 6 und PC 11 fertiggestellt sind, verlegt werden. Die Stadt Luxemburg bildet dann den Ausgangspunkt für den bereits existierenden Radweg PC 2 auf alter, stillgelegter Bahnstrecke bis nach Echternach an der Sauer. Über den PC 3 entlang dieses Flusses radelt es sich sehr bequem zurück an die Mosel. Trier bildet bis zur Fertigstellung des Ruwertalradweges den Endpunkt einer kurzen Sackgasse des SaarLorLux-Radweges, denn bis zu diesem Zeitpunkt bleibt nur die Nutzung des Mosel-Radweges. Ab Konz bildet der Saar-Radweg dann das letzte Teilstück der vorgeschlagenen Route durch die Großregion.

Das vollständig ehrenamtlich erarbeitete Konzept wurde bereits auf ministerieller Fachebene in die Diskussion eingebracht. Die Verbände warten nun gespannt, was aus ihrem Plan wird.



---

**Vakanz emol anescht...**

---

***5100 Kilometer für eine Waffel***

**III. Irland**

Das Schiff braucht eine Stunde. In der Ausfahrt des Hafens muss ich über eine mit Desinfektionsmittel getränkte Matte. Man verzichtet jedoch darauf, die Felgen, sowie meine Füße abzuspritzen. Nach einigen Kilometern auf der Küstenstraße nach Norden, setzt der erste Regen ein. Aus dem vermeintlichen Schauer wird Dauerregen und der Punkt, an dem die Kleidung nicht mehr nasser werden kann, ist längst überschritten. Wasser steht mir in den Schuhen. Ich hab ja nichts gegen Regen, aber ich möchte bitte doch mehr von der schönen irischen Landschaft sehen, als nur die tiefende Unterseite meiner Schirmmütze und einige Meter Asphalt. In Cushendall verlasse ich die Küstenstraße und fahre bergauf zu Schafen und Heide. Völlig durchnässt und aufgeweicht suche ich in Ballycastle einen Unterschlupf.

Nach einer fast schlaflosen Nacht, verlasse ich das Städtchen über die steil ansteigende Küstenstraße. Ich besuche zwei bekannte Sehenswürdigkeiten. Die Hängebrücke, kleiner, als ich sie mir vorgestellt hatte und unerträglich, weil Dutzende von Autotouristen Schlange stehen, um sich auf ihr fotografieren zu lassen. Da gefällt mir der Giant's Causeway schon besser. Die Klippen sind einfach riesig und die sechseckigen Basaltsäulen sollte man sich schon ansehen. In unerhört strömendem Regen fahre ich gelassen weiter, gegen schlechtes Wetter ist einfach nichts zu machen, man muss es ertragen. Ab dem bekannten Whisky-Dorf Bushmills, wo man die Whisky-Brennerei besichtigen kann, radele ich durch hügeliges Land, nach Coleraine. In Articlave biege ich links ein und kämpfe mich die schmale Straße den Berg hoch. Sie ist schnurgerade und steigt irgendwo hinauf in den Nebel, geheimnisvoll. Oben stoße ich bei heftigem Wind auf die Windy Hill Road. Ein treffender Name. Über Bolea und Limavadi erreiche ich klatschnass und unterkühlt wieder die verkehrsreichere A2, die mich rasch nach Derry, meinem Tagesziel bringt. Über eine große Brücke überquere ich den River Foyle, der die protestantische Eastbank von der katholischen Westbank trennt. Ich drohe langsam, mich im alles umgebenden Wasser aufzulösen. Wenn das wettermäßig noch einige Tage so weiter geht, werde ich zum Rad fahrenden Fisch! Zitternd und deprimiert versuche ich im heftig prasselnden Regen die Herberge zu finden. Plötzlich öffnet sich die Tür eines unauffälligen Reihenhauses und mir wird heißer Tee angeboten.

Derry, Stadt der katholischen Protestmärsche für Menschenrechte, des Massakers am Bloody Sunday, von Protestanten an friedlich marschierenden Katholiken verübt, eine Stadt, gezeichnet von Rivalität und Feindschaft, ausgestattet mit Stacheldraht, Gittern und Wachtürmen und hinter getöntem Panzerglas beobachtenden britischen Helmträgern, Stadt der kreisenden Hubschrauber, der provozierenden Triumphzüge. Hier versinke ich in einem Pub.

Das County Donegal erwartet mich mit strahlend blauem Himmel. Über einen neuen Radweg am River Foyle entlang verlasse ich Derry. Nach einigen Kilometern ist dieser zu Ende. Eine schmale Straße bringt mich auf die A40. Der Asphalt ist in ziemlich schlechtem Zustand und mir wird klar, dass ich schon in der Republik Irland bin. In Johnstown biege ich rechts ein, nach Letterkenny. Kurze steile Anstiege wechseln sich mit heftigen Abfahrten ab. Grüne Wiesen, mit Hecken umgeben, beherrschen das Bild. In der Weite kann ich die Berge schon ausmachen, fast pyramidenförmige graue Riesen erwarten mich im Westen, schroffe, abweisende Felswände, dunkelgrau und von Sturmböen umtost. So stellte ich sie mir immer vor. Heute



allerdings müssen sie hellgrau und lieblich sein. Mein Tagesziel heißt Crolly und liegt zwischen den Bergen und dem Atlantik. Es zieht mich einfach dahin, das betriebsame Zentrum von Letterkenny mit seinen farbigen Häusern, vermag meine Weiterfahrt nur minimal zu verzögern. Kurz vor Rachedoge bringt mich die 251 immer

höher, am Gartan Lough vorbei in die Berge des Glenveagh Nationalpark, eine wunderbare Hochmoorlandschaft mit Felsen, Bergen und Seen. Kurz vor dem mit Geröll übersäten Errigal Mountain (752m) überfahre ich den Pass. Ab dem Upper Lough Nacung führt mich die N56 schnell nach Crolly, einem kleinen Dorf nahe der Küste.

Diesen besonderen Ort verlasse ich am nächsten Tag über eine sehr schmale Straße, mit unzähligen Schlaglöchern, bis in Dunglow die N56 eine schnellere Fahrt erlaubt. Bald biege ich rechts auf die 261. In Common Bridge, kurz hinter Ardara, folge ich dem kleinen Tal hinauf zum ungemein steilen Glengesh Pass. Von weitem ist die starke Steigung schon sichtbar und lässt Zweifel aufkommen. Unglaublich aber wahr, lärmende Autos flößen einem Schaf weniger Furcht ein, als ein leise dahin surrender Radfahrer! Die Sicht vom Rastplatz oben am Pass, zurück ins Tal ist

phänomenal. Über Meenaneary, Glencolumkille und Carrick erreiche ich Derrylahan. Ganz in der Nähe befindet sich der 595 Meter hohe Slieve League mit den Cliffs of Bunglass, den anscheinend höchsten Klippen Europas.

Mein nächstes Tagesziel heißt Sligo, im gleichnamigen County, auf der anderen Seite der Donegal Bay. Ab Killybegs, einem wichtigen Hafen, nimmt der LKW-Verkehr zu. Die sehr belebte touristische Ortschaft Donegal präsentiert sich in prächtigen Farben. Auf dem zentralen Platz nehme ich Brot und guten irischen Käse zu mir und genieße die im grellen Sonnenlicht leuchtenden Fassaden. Die N15 bringt mich schnell nach Bundoran, wo ich, der Hauptstraße überdrüssig, auf die 280 abbiege, und die interessant aussehenden Dartry Mountains östlich umfahre, am Glenade Lough vorbei, nach Lurganboy hoch und wieder hinunter zum Glencar

Lake.



Ab Sligo erreiche ich nach 15 Kilometern die kleine Straße entlang des Owenboy Rivers. Sie führt südlich an den Ox Mountains vorbei. Der erste Regenschauer, kurz aber heftig, lässt nicht lange auf sich warten. Hier könnte man fast vergessen, was ein Auto ist. Taucht mal ein Wegweiser auf, so ist er ural

und gibt die Entfernung noch in Meilen an. In Mullany's Cross kreuze ich die 294, die in die dunklen verregneten Ox Mountains führt. Ich ziehe es vor, weiter südlich, über schmale Straßen nach Westen zu fahren. Aclare, Kilmacteige, dann führt die einspurige Straße bergauf, immer weiter. In der Mitte verläuft eine Grasnarbe und erste Zweifel an meiner Orientierungsfähigkeit kommen auf. Viele dieser Wege sind gar nicht auf meiner Karte eingezeichnet. In der Ferne sehe ich einige Häuser, von Bergen umgeben. Eine wunderschöne Landschaft, die ich allerdings auf der Karte nicht wiedererkenne. Dann ein Stein mit eingeritztem Namen: Glendaduff. Der schmale Weg führt wieder bergauf, über einen Pass. Ich bin so froh hier zu sein. Sollte ich mich auch verfahren haben, es tut mir nicht leid. Die rauschende Abfahrt bringt mich in die Ebene des Lough Conn und des Lough Cullin. Der Weg teilt sich öfters. Wegweiser mit Namen, mit denen ich nichts anfangen kann, tauchen auf, ich ergebe mich in meine Ratlosigkeit. Ein Torf stapelnder Bauer erklärt mir endlich, wie ich die Straße nach Foxford finde. Meine kleine Irrfahrt hat viel Zeit gekostet, es ist schon spät und ich habe noch 40 Kilometer über Pontoon und Castlebar vor mir. Der starke Gegenwind verhindert ein schnelles Weiterkommen. Der Himmel ist ungewohnt blau, umso ärgerlicher ist der gewaltige Regenschauer, 2 Kilometer vor Westport, wo ich übernachtete. Ich bin schon 36 Tage unterwegs, habe 3666 Kilometer zurückgelegt.

Am nächsten Tag lasse ich mein Gepäck in Westport und erkunde die Partry Mountains, auf einspurigen Straßen, die mir immer wieder schöne Blicke auf den 762 Meter hohen Croagh Patrick erlauben. Alljährlich pilgern unzählige Iren ab Murrisk auf den Spuren des Heiligen Patrick zu seinem Gipfel. Früher allerdings begann der Pilgerweg in der Abtei in Aghagower, ein winziger Ort auf meinem Weg in die Partry Mountains. Das Dorf scheint fast nur aus verfallener Klosteranlage mit Rundturm und unzähligen Gräbern zu bestehen. Ab Toomakeady am Lough Mask, fahre ich nach Südwesten, zum Lough Nafooey, mit Kiefern und schönem Sandstrand. Hinter einem weiteren Pass treffe ich auf die 336, die das Joyce Country, nach dem bekannten Schriftsteller benannt, durchschneidet. Ab Leenaun bläst mich ein heftiger Rückenwind schnell nach Westport zurück.

Starker Westwind und sintflutartiger Regen holen mich am Morgen aus meinen Träumen. Ein unangenehmer Tag erwartet mich. Ein Blick aus dem Fenster genügt, um einem jegliche Lust am Radfahren zu rauben. In Leckanvie, unterhalb des heute unsichtbaren Croagh Patrick, pustet mich der Sturm vom Rad. Ehe ich es begreife, umklammere ich ein Stück Mauer an einer Einfahrt und das Fahrrad liegt verängstigt am Straßenrand und hofft, dass so etwas nie wieder vorkommt. Vorsichtig, auf erneute heftige Windstöße gefasst, setze ich den Kampf gegen den Sturm fort. Kurz hinter Louisburgh scheint er aussichtslos, es gibt keine Bäume mehr und der Wind wütet heftiger als je zuvor. Immer wieder stoppen mich plötzliche Böen, drohen mich in den nassen Graben zu stoßen. In der Straßenmitte kann ich nicht fahren, weil ja auch noch im wild heulenden Sturm unhörbare Autos unterwegs sind, dessen Insassen wahrscheinlich riesiges Mitleid für mich empfinden, oder mich für verrückt erklären. So kämpfe ich mich einsam und nass, vornüber gebeugt, nach Atem ringend, in Zickzacklinien am tiefen Straßengraben entlang, immer häufiger erschöpft stehen bleibend. Oft muss ich schieben, das ist sicherer, aber nicht weniger kräftezehrend und mehrere Male muss ich das Rad einfach fallen lassen, und mich am Boden kniend an ihm festkrallen. Der Wind reißt an der Kapuze, ich kann kaum atmen. Soll das die nächsten 25 km so weiter gehen? Irgendwo zwischen Gleeken Bridge und dem Doo Lough wird es erträglicher und ich kann vorsichtig zum See hinunterfahren. Donnernd ziehen die Windstöße durch die aufeinander treffenden Täler und lassen Seewasser aufwirbeln. Aus dem Größten bin ich raus. Ab Bundorragha wird der Wind zu meinem Verbündeten. Er treibt mich schnell durch riesige Pfützen zu den angeschwollenen Aasleague Falls. Am Südufer des Killary Harbour allerdings muss ich wieder gegen ihn antreten. Es wird sonniger und Connemara mit den Twelve Pins präsentiert sich von seiner besten Seite. Am späten Nachmittag erreiche ich Cleggan, ein kleines Dorf am Meer. Hier treffe ich meine Bekannten. Den genauen Wochentag weiß ich nicht, aber es ist der 21. August und ich habe mein erstes Ziel erreicht. Ein anstrengender Tag geht zu Ende, ich bin froh, ihn erlebt zu haben.

*Alex Tines* (Fortsetzung folgt...)

### 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 !

#### A vendre:

**Vélo-course** Diamond - cadre 57 - 1991, très peu utilisé - Groupe Shimano 105

Prix: 300,- € à discuter

Paul Schieres - Tel: 021/610980 - Email: paul@velomobil.org

**Vélo 'Trailer-Bike'** (vélo remorqué) pour enfants (3-8 ans). Marque Fun Trailer, 6 vitesses, couleur rouge, mai 1999, état impeccable. Prix: 160,- € (PN. 499,- DM) Carlo Esch, Wiltz. Tel. : 95.98.33

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

#### Wiesloch / Deutschland

#### Kongress zur betrieblichen Radverkehrsförderung

Radfahren ist im Trend. Die zweirädrige Fortbewegung mit Muskelantrieb schont nicht nur die Umwelt und den Geldbeutel, sondern hält auch fit. Da überrascht es auch kaum, dass immer mehr Betriebe die gezielte Förderung des Radverkehrs als Beitrag zum aktiven Gesundheitsschutz nutzen.

Damit noch mehr Unternehmen die Vorteile dieses Ansatzes erkennen, fand am 23. und 24. Mai in Wiesloch bei Mannheim der 1. Bundeskongress "Wirtschaft in Bewegung - mit dem Fahrrad zur Arbeit" statt. Dort wurden Voraussetzungen, Möglichkeiten und Perspektiven der betrieblichen Radverkehrsförderung vorgestellt und diskutiert.

Der Schwerpunkt lag auf der praktischen Umsetzung: Vorgestellt wurden zum Beispiel Initiativen der Lufthansa in Hamburg und der Motoren- und Turbinenunion (MTU) in Friedrichshafen. Der ADFC berichtete über das Projekt "Mit dem Rad zur Arbeit", das in Bayern mit Unterstützung der AOK initiiert wurde. Durch einen Blick über die Grenzen wurde der Horizont der Teilnehmer zusätzlich erweitert, wenn über Konzepte aus den Niederlanden, Österreich und aus Liechtenstein informiert wurde. Der deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), der auf dem Kongress ebenfalls vertreten war, hat über betriebliche Seminare im Rahmen des Programms "Sicherheit für den Radverkehr" informiert.

Insgesamt ein Kongress mit vielen interessanten Beiträgen von großer Relevanz für die Umsetzung im betrieblichen Rahmen.

(in: [www.dvr.de](http://www.dvr.de))



<b>Calendrier / Termine</b>
-----------------------------

16. - 22.09.2002	Semaine européenne de la mobilité (v.p. 4)
16.09.2002	Journée européenne du transport public
18.09.2002	Journée européenne de la bicyclette
20.09.2002	Journée européenne des rues vivantes et des voies vertes
22.09.2002	"En ville, sans ma voiture!"
24.01.2003	Assemblée générale de la LVI
23.-26.09.2003	Congrès Velocity 2003, Paris

***Dee Fitness-Center ass net gudd!***

***Firwat?***

***D'Parkplaz ass ze wäit ewech.***

## 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 10,- € sur notre compte CCPL 82564-17 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 10,- € auf das Postscheckkonto 82564-17 , mit dem Vermerk "Neues Mitglied", überweisen. Als Mitglied erhalten Sie unser "LVI - Info" viermal im Jahr.

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

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 48 September 2002
Erscheint	800
Heft Nr 49	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Dezember 2002
	LVI A.s.b.l.
	6, rue Vauban
	L-2663 Luxembourg
Internet	<a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a>
E-Mail	<a href="mailto:lvi@pt.lu">lvi@pt.lu</a>
CCPL	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 l'

**ECF European Cyclists' Federation**

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl

