



VELOmobil

# LVI - INFO

Nr. 49

Dezember 2002

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

Lëtzebuerger Vëlos - Initiativ

---



## Assemblée Générale de la LVI

**Generalversammlung  
der LVI  
Freitag,  
24. Januar 2003**



**Assemblée Générale  
de la LVI,  
vendredi,  
24 janvier 2003**

Es ist tatsächlich schon wieder so weit. In 5 Wochen ist bereits die Generalversammlung der LVI. Solche Veranstaltungen fallen normalerweise unter die Rubrik "Pflichtübung", d.h. ohne Lust und Laune. Nur bei der LVI ist dies etwas anders. Wir freuen uns auf die Gelegenheit mit unseren Mitgliedern einige angenehme Stunden zu verbringen. Und die stets steigende Teilnehmerzahl bestätigt uns, dass sie das auch so sehen. Diejenigen welche schon dabei waren werden es Ihnen bestätigen.

Sie erhalten selbstverständlich zum richtigen Zeitpunkt noch eine persönliche Einladung mit allen notwendigen Einzelheiten.

Wir werden auf Sie warten..., aber worauf warten Sie eigentlich noch?

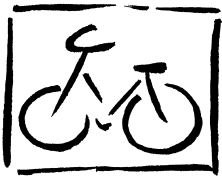
Le temps passe tellement vite. Dans cinq semaines déjà aura lieu l'assemblée générale de la LVI. De tels exercices sont souvent rangés parmi les "obligations" et assumés sans trop d'enthousiasme. Eh bien, chez la LVI ce n'est pas du tout le cas. Nous nous faisons un plaisir de passer quelques heures agréables en compagnie de nos membres. Le nombre croissant de participants prouve que nos membres le voient de la même façon. Ceux qui étaient déjà présents vous le confirmeront.

Vous allez bien entendu recevoir en temps utile une invitation personnelle avec tous les détails nécessaires.

Nous vous attendons... et vous, qu'est-ce que vous attendez encore?

### SOMMAIRE

Editorial .....	3
Automatisch Auto? .....	3
ECF-News Rapport de l'assemblée générale à Luxembourg .....	4
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt.....	7
Notre courrier .....	8
Vakanz emol anescht.....	10
Le vélo sur l'autre planète .....	12
Calendrier / Termine .....	13



VELOmobil

Pour la LVI l'année 2002 était sans doute marquée par l'organisation de l'assemblée générale de la "European Cyclists Federation" (ECF) à Luxembourg. Cet événement nous a permis de nouer de nombreux contacts internationaux, liés à un échange d'idées et d'expériences, lesquelles nous seront très utiles dans nos futurs projets. Et ce ne sont pas les projets qui font défaut.

2003, pour la LVI, ce sera surtout la préparation de notre campagne en vue des élections parlementaires en 2004, car au courant de l'année prochaine les différents partis politiques vont rédiger leurs programmes électoraux. A nous de veiller à ce que le moyen de transport "vélo" ne soit pas oublié. Nous ne voyons pas d'inconvénients à ce que la planification du trafic cycliste soit ou bien un chapitre dans un concept général sur la mobilité et l'aménagement du territoire ou que ce soit une étude séparée comme c'est le cas au Pays-Bas (Masterplan Fiets) ou en Allemagne (Nationaler Radverkehrsplan). L'important est d'établir une fois pour toutes que le vélo constitue un moyen de transport à part entière et que le développement systématique du trafic cycliste fait partie des solutions aux problèmes de trafic en général.

Mais cette évolution doit en premier lieu se baser sur la volonté politique de ne plus considérer le vélo comme un simple gadget pour les loisirs ou tout au plus pour un passe-temps agréable pendant les vacances, dans d'autres régions bien entendu. Une **augmentation de l'usage du vélo** comme moyen de transport en général est un **facteur économique** (ventes, réparations, tourisme, commerce local), un **facteur écologique** (pas d'émissions nocives, peu encombrant aussi bien à l'utilisation qu'à l'arrêt), un **facteur de santé** (diminution des maladies cardio-vasculaires), un **facteur social** (abordable pour chacun, facilitant la communication). Il n'existe pas trop d'exemples comparables avec lesquels on atteint des rendements aussi intéressants avec des investissements si modestes. De quoi les décideurs politiques ont-ils peur?

Le comité de la LVI

#### Automatisch Auto?

##### Wahl des Verkehrsmittels aus psychologischer Sicht

Referat von Dr. Dipl. Psych. Klaus-P. Kalwitzki, am 7. 10. im Cercle Municipal

*Der Abend fing bereits verheißungsvoll an: Der Verfasser dieser Zeilen hatte seinen Bus verpasst. Ein Fahrplan kündigte den Bus für eine bestimmte Zeit an; es reichte gerade, dem davonfahrenden Bus nachzuwinken. Also zurück nach Hause und ins Auto: glücklicherweise war das zentral gelegene Parkdeck des Arbeitgebers in der Stadt zugänglich. Ein erstes Argument für das Auto?*

Unser Leben, so räsionierte der Referent, ist von Anfang bis Ende auf das Auto ausgerichtet. Von der Babytrage bis zu den Einkaufszentren auf der grünen Wiese, von der Verkehrsinfrastruktur an sich bis zu den gängigsten Denkfehlern der automobilen Gesellschaft. Der Redner zählt sich selbst zu den Autofahrern; er ist nicht für die Abschaffung des Automobils, allerdings für einen maßvolleren Gebrauch desselben.

Das war im Wesentlichen bereits alles. Falls man sich an diesem Abend nicht zu widerlegende Argumente, zwingende Gründe zur Veränderung der derzeitigen Verkehrspolitik erwartete, so wurde man enttäuscht. Erstens war zu dieser Plauderei, denn mehr war es nicht, eine kleine Schar erschienen, die zum größten Teil gekommen war, um ebendies zu hören. Andersdenkende waren nicht zugegen, von einem einzelnen Gegner des Punkteführerscheins abgesehen. Zweitens ist der zur Verfügung gestellte Saal wohl für Ballabende, jedoch keineswegs für verbale Kommunikation geeignet, eine Verständigung höchst problematisch. Als Anstoß für ein generelles Umdenken war der Vortrag deshalb in keinsten Weise wirksam. Wie der Referent zudem aus seiner Praxis als Psychologe anführte, ist es für den Menschen unüblich, aus rationeller Anschauung Verhaltensweisen zu ändern. Da bedarf es dann schon zwingender Gründe, um derartiges zu bewerkstelligen.

Es bleiben, aus der Sicht des Berichterstattenden, zwei Lichtblicke:

- Zum einen ist der Mensch ja nicht nur Ausübender, sondern auch Leidtragender der Autofahrerei. Er kann wohl als anonymer Ritter die Umwelt zerstören und fremde Gefilde unsicher machen; er kann aber auch, im Rahmen beispielsweise von Bürgerinitiativen, derartigen Übergriffen Einhalt gebieten.
- Zum anderen wird sich, sollte sich an der derzeitigen Entwicklung nichts ändern, trotz neuer Straßen und Missachtung des nichtmotorisierten Verkehrs, eines mit Sicherheit einstellen: die Selbstlähmung der sich unkontrolliert ausbreitenden Automobilmassen. Irgendwann wird auch der tumbste Zeitgenosse begreifen, dass es nicht cool ist, zunehmend größere Teile seiner Lebenszeit im Stau zu verbraten. Dann wird nicht länger der Ruf nach mehr Straßen, sondern vielmehr nach einem integralen Verkehrskonzept laut werden.

Doch bis dahin ist es möglicherweise noch ein langer Weg.

Robert Berg



## ECF - News

### Generalversammlung der "European Cyclists Federation" vom 7. bis 9. Juni 2002 in Luxemburg

#### Worum ging es überhaupt?

Vom 6. bis zum 9. Juni fand das diesjährige Treffen des europäischen Radfahrer-Verbands in Luxemburg statt. Dieses Treffen wird reihum von einem der angeschlossenen Mitglieder des europäischen Verbandes organisiert und die LVI war 2002 für die Veranstaltung zuständig.

Der Europäische Radfahrer-Verband besteht aus den Mitgliedern aus Österreich, Belgien, der Tschechische Republik, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz, England und Jugoslawien. Darüber hinaus gibt es noch eine Reihe von assoziierten Mitgliedern.

Aber nicht nur die Kongressarbeit wurde in diesem Zeitraum durchgeführt. Im Vorfeld geklärt, konnte in Presse, Radio und Fernsehen die Möglichkeit geschaffen werden, die ECF und die LVI mit ihren Zielen vorzustellen. Die beiden Präsidenten, Horst Hahn-Klöckner (ECF) und Gust Muller (LVI), nutzten die Möglichkeit, sich den Medien zu stellen und damit auf die Problematik des Fahrrads (die Probleme des Radfahrens) auf europäischer Ebene und in Luxemburg einzugehen.

#### Die Arbeit des Kongresses

Freitags den 7. Juni begann die Arbeit mit der gemeinsamen Vorstellung der einzelnen Arbeitsgruppen. Die Themen der ersten drei Workshops waren durch die ECF vorgegeben (siehe Bericht S. 8), während das Thema des vierten Workshops (siehe Bericht S. 10) durch den LVI organisiert wurde.

Am Spätnachmittag wurde auch die offizielle Pressekonferenz abgehalten, bei der die beiden Präsidenten, Herr Hahn - Klöckner (ECF) und Herr Muller (LVI) der Presse Rede und Antwort standen.

Samstags den 8. Juni wurden dann die Ergebnisse aus den Workshops 1 bis 3 vorgetragen. Damit war der Teil der Workshops abgearbeitet und das Vorstandsgremium des ECF hatte seine Sitzung, bei der die vielfältigen Probleme diskutiert wurden, die bei einem europäischen Verband existieren können. Informationen dazu sind unter [www.ecf.com](http://www.ecf.com) zu erfahren.



#### Das Rahmenprogramm

Es ist bekannt, so muss man fast ironisch sagen, dass ein Kongress in dieser Größenordnung nicht nur von der Arbeit lebt. Daher wurde ein Rahmenprogramm angeboten, damit die Teilnehmer dieses Kongresses neben der eigentlichen Arbeit auch Land und Leute in Luxemburg kennen lernen konnten.

Am Vorabend wurde für die Teilnehmer, die schon angereist waren, ein Stadtrundgang organisiert, der auch für den Autor dieses Berichtes einiges neue Wissen zu unserer Hauptstadt brachte. Zusätzlich bekam jeder Teilnehmer eine Informationsmappe über Luxemburg, die dazu führte, dass mancher sich ein neues Bild über unser Land machte.

Freitags abends war dann für alle ein Besuch im Restaurant vorgeschlagen. Neben einem guten Essen genehmigte man sich auch die eine oder andere Flasche Wein und die einzelnen Teilnehmer, die sich oft nur einmal im Jahr bei einem Kongress sehen, nutzten die Gelegenheit, sich abseits des Kongresses über die alltäglichen Probleme der Radfahrer zu unterhalten.

Höhepunkt im Rahmenprogramm war zweifelsohne der Samstagabend. Die Kongressteilnehmer, aber auch alle, die sich für die Party angemeldet hatten, konnten einen sehr schönen Abend verbringen. Für einige war die Tanzfläche zu klein und andere hatten sich zum freiwilligen Thekendienst gemeldet um der Tanzfläche zu entgehen, aber für alle endete dieser Abend viel zu früh, obwohl die restliche Nachtruhe kaum ausgereicht haben dürfte, um für den nächsten Tag wieder ausgeschlafen zu sein.

Daher konnte die große Zahl der Teilnehmer an der am Sonntag angebotenen Fahrradtour um die Hauptstadt Luxemburg schon überraschen. Diese Tour war ohne Zweifel ein würdiger Abschluss des Kongresses für die verbliebenen Teilnehmer.

#### Fazit

Die Organisation und die Mitarbeit am Kongress hat sehr viel Spaß gemacht, auch wenn einige Hürden zu nehmen waren. Für die Organisatoren war die sehr positive Resonanz durch die Teilnehmer, während der Veranstaltung, aber auch im Nachhinein, Lob genug, und es hatte sich gezeigt, dass die LVI einen europäischen Kongress in dieser Größenordnung organisieren kann. Besonders hervorheben sollte man die organisatorische Leistung des „Emweltzenter“ durch Frau Hoffmann, welche uns die Arbeit erheblich erleichterte.

Ralf Viersch

## **Zusammenfassung der ECF-Workshops**

**Kommunikation** - Marco Danzi (FIAB), Italien

**Jede Handlung, jede Verhaltensart einer Person ist Kommunikation. Es ist unmöglich nicht zu kommunizieren; jedermann teilt sich mit, manchmal ohne es zu wissen. Kommunikation ist Organisation; eine fundamentale Aussage verlangt klare Konzepte.**

Innerhalb der ECF gibt es Kommunikationsprobleme, die bewirken, dass Mitgliedsgruppen nicht über die Arbeit der Brüsseler Zentrale im Bild sind und von der Arbeit anderer Gruppen auch wenig Kenntnis haben. Dabei geht der Sinn für das gemeinsame Anliegen, das Gefühl für die Daseinsberechtigung der ECF verloren.

Immerhin hat die ECF als Zielsetzung, ihre Mitgliedsgruppen zu stärken, um die Bedingungen für das Radfahren in Europa zu verbessern, und ist daher für die Bündelung und Verteilung relevanter Informationen mitverantwortlich.

Dabei gibt es das Problem der Sprachen: Übersetzungen sind aufwändig; und das des Zeitmangels: viele Gruppen arbeiten auf freiwilliger Basis und sind mit ihrer lokalen/nationalen Agenda voll ausgelastet.

Einige Vorschläge:

- Maillisten sollten für jeden zugänglich und möglichst schnell erkennbar sein: Kopfzeile, kurze Zusammenfassung, Text
- Die Webseite als Bibliothek: der Webmaster verschickt regelmäßig kurze Zusammenfassungen der Themen
- Bicycle Research Report (BRR) im Internet (freie Zusammenfassungen)
- Regelmäßige Stimulierung der Gruppen um ein aktives Kommunikationsnetz mit häufigem Austausch kurzer News zu erzielen.

Schlussfolgerungen:

1. Bringen die Gruppen keine Nachrichten ein, erhalten sie auch keine.
2. Die ECF muss den Austausch von Informationen so stark wie möglich erleichtern und fördern.

**Fahrradtourismus** - Horst Hahn - Klöckner (ADFC), Deutschland

**Mehr als 50% aller Autofahrten in Europa dienen dem Tourismus. Fahrradtourismus bietet eine wunderbare Gelegenheit Sympathien zu gewinnen und in Verwaltungen und auf allen politischen Ebenen Türen zu öffnen. Wir sollten sie nutzen und zu unserem Instrument bestimmen.**

Fahrradtourismus unterstützt die Ziele der ECF: Verbesserung der Infrastruktur, Imageaufwertung für natur- und menschennahe Reisen, Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Förderung lokaler und regionaler Entwicklung. Fahrradtourismus ist deshalb als Thema nicht zu vernachlässigen. Diese Zielsetzungen sind insgesamt im EuroVelo Projekt vertreten.

Entsprechende Initiativen sind: Europe by bike (Informationen), Bed&Bike (Initiative der Tourismus-Unternehmer). Wünschenswert wäre die Verwirklichung der Webseite ([www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)) mit Strecken-Informationen für Touristen über jedes europäische Land.

Die Europe-by-bike Broschüre stellte jedes Land, das teilnahm, mit eigenem Beitrag vor: dies führte zu Lücken, zu unterschiedlichen Aussagen mit anzweifelbarem Informationsgehalt.

Eine neue Ausgabe der EuroVelo Newsletter (N° 5) ist in Arbeit.

Aus der Schlussfolgerung geht hervor, dass:

- kein Einfluss ohne finanzielle Mittel und umfassende Koordinierung zu erreichen ist,
- die EU "EuroVelo" in gleichem Maß fördern sollte wie das Trans European Transport Network (Straße und Schiene),
- die Idee auch von anderen Akteuren als der ECF weiterentwickelt werden kann,
- die ECF sich generell um mehr Unterstützung von politischer Seite und durch Tourismus-Organisationen bemühen sollte.

**Wie können kleine Gruppen wachsen?** - Mirko Radovanac (YCC), Jugoslawien

**Diese Arbeitsgruppe zeigt die mit dem Wachstum und dem vergrößerten Machtanspruch von Fahrradgruppen verbundenen Probleme. Eines der ersten Dilemmas besteht darin, den Unterschied zwischen Größe und Macht einer Gruppe zu erkennen.**

Gruppen aus "armen" Ländern haben (unter anderem) finanzielle Probleme. Um ihnen zu helfen wurde das ECF-Patenschafts-Papier ausgearbeitet. Drei Organisationen haben derzeit eine entsprechende Anfrage eingereicht. Sie erwarten sich zweierlei:

- Unterstützung, um die (ECF-) Mitgliedschaft zu begleichen
- Zusammenarbeit mit großen Gruppen.

LVI (Luxemburg) hat bereits YCC (Jugoslawien) bei dessen Mitgliedsbeitrag geholfen. Große Gruppen stehen ebenfalls zur Hilfe bereit, falls bedürftige Gruppen diese anfragen. Aber es sollte auf mehr hinauslaufen als finanzielle Unterstützung.

Ein Beispiel: Die EU sieht die Unterstützung von Projekten zur Förderung umweltschonenden Transports vor. Eine der Bedingungen ist, dass drei Länder sich an einem solchen Projekt beteiligen.

Robert Berg

## Philosophie und Methodik des Luxemburger Innenministeriums in Sachen „Nicht- Motorisierter Verkehr“

**Folgender Beitrag ist eine sehr stark gekürzte Fassung des Vortrags.**

Zum Aufgabenbereich des Innenministeriums gehören Landesplanung und Städtebau. Zuständig für diesen Bereich ist die DATUR (Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme).

Dezentralisierung sowie koordinierte Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung sind die aktuellen Prioritäten der Landesplanung.

Das übergeordnete Planungsinstrument ist der **Programme Directeur D'aménagement du Territoire**. Er enthält die politischen Ziele.

Komplementär zu diesem strategischen Dokument sind die verschiedenen Gesetze. Parallel zur gesetzlichen Umsetzung ist die Vermittlung von Leitideen wichtig. Planungsinstrumente wie „Stadtentwicklungsplan“ sehen eine Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den „Forces vives“ vor.

Der Stadtentwicklungsplan, als strategisches Instrument, soll die vergangenen Planungen restrukturieren. Deren Leitbilder waren: Die autogerechte Stadt, die Trennung von Wohnen und Arbeiten, der autogerechte öffentliche Raum.

„Nicht – motorisierter Verkehr (NMV)“ ist ein wichtiges, gleichberechtigtes und unumgängliches Thema in Sachen nachhaltige Raumplanung und Städtebau.

Zu diesem Thema werden im Städtebau und in der Landesplanung Pilotprojekte entwickelt, die aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen sind.

Die „autogerechte Stadt“ ist nicht kompatibel mit einem Städtebau, dessen Ziele Lebensqualität und Funktionalität sind.

Diese Erkenntnis hat man seit den 80er Jahren, jedoch ist Städtebau ein träger Prozess. Die Kurskorrektur hat nicht schnell genug stattgefunden.

Das Thema „NMV“ beschränkt sich nicht exklusiv auf das Fahrrad. Allgemein kann man über WEGE und WEGENETZE sprechen.

Alle Dimensionen der Planung sind betroffen, von der Raumplanung bis zum detaillierten Städtebau.

Verantwortlich für die strategische und konkrete Umsetzung sind die Planer, die 118 Gemeinden, das Innenministerium sowie alle betroffenen Ministerien.

Sensibilisierung sowie Vermitteln von Leitbildern und Methoden an die Planer, Einwohner, Baupromoteure und an alle Betroffenen sind notwendig, um die „Erbschaft“ der 60er Jahre zu überwinden.

Einige ketzerische Aussagen zur „Planungskultur“, die diese „Erbschaft“ hinterlässt:

**Der Sommerweg** ist der prähistorische Urahne des Fahrrad- und Fußgängerweges. Es handelt sich um eine aussterbende Art. Die ursprüngliche Größe (3m) ist geschrumpft, oft existiert der Sommerweg nicht mehr.

**Städtebau = autogerechte Verkehrsplanung.** Aus dieser Gleichung entstehen Prioritäten und Raumqualitäten.

**Die Dimensionen des Autos**, (die Breite der Fahrbahn, des Stellplatzes, der Wenderadius ...) sind **bekannt**, sind sichtbar in der Planung, prägen den Stadtraum und den öffentlichen Raum.

**Die Dimensionen des Menschen**, (Platzbedarf einer kleinen, mittleren, großen Familie, Fahrrad, ...) sind den Planern **nicht unbedingt bekannt**.

**Der Bürgersteig** wird benutzt um „Urbanes Mobiliar“ unterzubringen, das hauptsächlich dem Auto dient. Die **Restfläche** für den Bürger ist nicht durch Minimalmaße definiert.

Das **Umdenken** hat begonnen. Im Moment sind wir in einem Prozess der Vergangenheitsbewältigung. Städtebau ist ein träger Prozess. Oft vergehen 3 bis 10 Jahre zwischen Planung und Realisierung.

Einige Leitbilder der nachhaltigen Stadtentwicklung sind: Fußgängergerechte Stadtteile, die kompakte Stadt. Mischung der Funktionen. Qualität der öffentlichen Räume. In neuen Stadtteilen ist die Umsetzung dieser Leitbilder „relativ einfach“. Die Restrukturierung bestehender Stadtteile ist jedoch sehr komplex.

Ein „Masterplan Fahrrad“ ist nicht vorgesehen. Das Thema wird in den verschiedenen Planungsinstrumenten gleichberechtigt behandelt. Die sektorielle Vorgehensweise „Masterplan“ birgt das Risiko kontraproduktiv zu vernetztem Denken zu sein, das unbedingt notwendig für die konkrete Umsetzung des Themas „NMV“ ist.

Die angewandten Methoden sind:

- Auf der Grundlage des IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) wird das Thema „NMV“ berücksichtigt und gleichberechtigt mit allen Aspekten ausgearbeitet.
- Die Koordination der Planungsinstrumente und der Akteure.
- Lobbying für Qualität des öffentlichen Raums in Hinsicht auf seine Funktion für „soziale Interaktion“ (= LEBEN).
- Die Gemeinden müssen die Vorteile und Qualitäten eines guten Wegenetzes für den NMV erkennen und die Umsetzung in Angriff nehmen.
- Vernetzung des Themas mit allen Aspekten der Landesplanung und des Städtebaus.

Alex SIMONIS,  
Architekt, zuständig für Stadtentwicklung, DATUR

Weitere Themen sind ausführlich behandelt auf der Internetseite der DATUR:  
<http://www.etat.lu/MI/MAT/index.htm>

**“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.</p> <p>(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 <b>l'avancement des travaux concernant le réseau national de pistes cyclables.</b></p> <p>(voir LVI-Info No 45)</p> <p>Le <b>27 septembre 2002</b> la LVI rappelle sa lettre du 6 novembre 2001.</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>
<p>Le <b>20 février 2002</b> la LVI adresse un courrier au Collège échevinal de la Ville de Luxembourg et au président du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Kirchberg concernant la signalisation des itinéraires pour piétons et cyclistes au Plateau du Kirchberg</p> <p>(voir LVI-Info Aktuell 02/2002)</p>	<p>voir page 8</p>
<p>Le <b>27 novembre 2002</b> la LVI adresse un courrier aux député(e)s européen(ne)s du Grand-Duché de Luxembourg quant à <i>"l'intention de la Commission d'inclure le réseau "EuroVelo" dans les propositions de révision du T-TEN en 2004, ..."</i>.</p> <p>(voir LVI-Info No 49, p. 8)</p>	<p>Pas encore de réponse.</p>

## Notre courrier

### A la LVI

Luxembourg, le 12 septembre 2002

...

J'ai l'honneur de vous transmettre la considération suivante, en complément aux informations qui vous ont été communiqués à l'occasion de la réunion du 10 avril 2002 regroupant les représentants de votre association, du bureau "Arccop", coordinateur pour compte du "Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du plateau du Kirchberg" et de l'Administration des Ponts et Chaussées" :

Une signalisation à l'intention des cyclistes est en place mais, en raison de l'importance des chantiers et de leur évolution rapide, il est parfois difficile d'adapter la signalisation pour les bicyclettes aux endroits dont question.

Le service de la circulation tâchera toutefois de suivre l'évolution des chantiers et d'adapter la signalisation en conséquence aussi rapidement que possible.

...

Le Bourgmestre  
Paul Helminger

### A la Commune de Niederanven (Copie à la LVI)

Niederanven, le 27 septembre 2002

...

En ce qui concerne le déroulement de la journée européenne "*En ville, sans ma voiture!*" je tiens à remercier la Commune de Niederanven et tout le personnel impliqué pour l'effort de la mise en œuvre de cette journée et pour le déroulement exceptionnel de cette journée dans notre Commune.

En effet, la décision d'augmenter le nombre des unités de bus mis à disposition de tous les voyageurs partant ou à destination de notre Commune (à charge du budget communal) et la possibilité d'amener les vélos dans ces bus ont répondu pleinement à l'esprit de l'utilisation des transports en commun comme moyen favorisant la protection de l'environnement et l'utilisation rationnelle des moyens de transport.

Avec l'initiative de permettre le transport de vélos dans les bus, la Commune de Niederanven a montré, une fois en plus, être la pionnière dans l'intégration de deux moyens de transport qu'ont prouvé, dans la pratique, leur totale compatibilité.

Accompagné d'autres personnes, j'ai participé à cette journée en transportant nos vélos dans les bus de ligne offerts par la Commune. On a constaté que selon le type de bus choisi, on pouvait amener facilement jusqu'à trois vélos sans gêner l'accès et la descente des autres voyageurs. Des attaches adéquats pour les vélos pouvaient éviter que ceux-ci tombent lors du trajet. Les avantages d'un tel procédé sont notables pour les personnes désirant se déplacer à la Ville de Luxembourg avec leurs vélos ; pour les cyclotouristes d'autres communes qui désirent profiter des pistes offertes dans notre Commune ou simplement pour élargir une randonnée cycliste ou nous dépanner lors d'une montée difficile ...

Conscient des problèmes d'ordre technique que le transport des vélos dans les bus puissent créer, je vous propose de **poursuivre ce système de vélo-bus les dimanches et jours fériés pendant une période d'essai**. Les conditions de transport pourraient être les suivantes : un maximum de trois vélos par bus et le cycliste devrait s'occuper de charger et décharger le vélo et de le tenir en toute sécurité pendant tout le trajet pour éviter de gêner les autres voyageurs.

Il est clair que la combinaison bus/vélo devrait se développer ainsi comme il existe déjà dans d'autres villes d'Europe; la combinaison train/vélo est déjà en pratique avec des résultats tout à fait exceptionnels.

Il serait souhaitable de profiter de l'impulse que la journée européenne "*En ville, sans ma voiture!*" a donné à l'utilisation plus rationnelle des moyens de transport pour consolider une initiative pionnière, qu'avec toute certitude, sera suivie par d'autres communes.

...

José Luis ACEDO CASTRO



**Aux député(e)s européen(ne)s**

**Madame Colette FLESCH, Madame Viviane REDING**

**Monsieur Robert GOEBBELS, Monsieur Jacques F. POOS**

**Monsieur Jacques SANTER, Monsieur Claude TURMES**

Luxembourg, le 27 novembre 2002

...

Une question écrite a été soumise au Parlement Européen par Dr. Caroline Lucas MEP, Jan Dhaene MEP et Josu Larrea Ortuondo MEP, en ce qui concerne le statut de TEN-T du réseau "EuroVelo".

Le sujet de la question est: « *Le réseau "EuroVelo" et la révision des réseaux de transports transeuropéens / Transport TransEuropean Networks' (T-TEN's)* ».

Le texte complet de cette question est le suivant : « *La Commission devrait/est supposée entreprendre d'ici à 2004 une révision importante des réseaux de transports transeuropéens /Transport TransEuropean Networks' (T-TEN's). Le réseau "EuroVelo" (www.ecf.com) est un réseau transeuropéen de pistes cyclables de 63.505 km à travers toute l'Europe, composé de six routes nord-sud et de six routes ouest-est.*

*Est-ce que la Commission a l'intention d'inclure le réseau "EuroVelo" dans les propositions de révision du T-TEN en 2004, ceci viserait à ancrer des idées comme le respect de l'environnement et l'intermodalité (cf. Citizens' Network / Réseaux citoyens) dans la politique concernant les infrastructures de transport ? »*

Cette question au Parlement Européen constitue un moment-clé pour "EuroVelo" et son développement futur. Afin de garantir une croissance harmonieuse au réseau "EuroVelo", il est essentiel de montrer que dans la population un large soutien existe pour ce sujet. Des citoyens individuels aussi bien que des organisations et groupes de pressions portent cette idée. Ils la font vivre dans leur vie quotidienne, en utilisant de préférence la bicyclette, moyen de locomotion à part entière, non polluant, sain, économique et pratique, dans leurs déplacements de tous les jours.

En tant que Membre du Parlement Européen, votre opinion compte au niveau international. Un engagement de votre part en faveur de "EuroVelo" nous tient à cœur. Soutenir "EuroVelo" signifie soutenir un moyen de transport en accord avec le développement durable et qui présente de nombreux avantages dans différents domaines. Plus de vélos amènent un accroissement de la qualité de vie et de l'air, moins de pollution et d'embouteillages, une meilleure santé publique, sans créer beaucoup de frais.

Plaidez ouvertement en faveur de l'adoption de "EuroVelo" au sein des Trans European Networks / Réseaux Trans Européens et soutenez aussi le développement de ce Réseau par l'Union Européenne. Vous pourriez le faire en adressant des lettres à Madame le Commissaire Européen aux Transports Loyola de Palacio et à Monsieur le Directeur Général François Lamoureux, à la Commission Européenne, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles.

Lëtzebuenger Vëlos - Initiativ" a.s.b.l.

## Vakanz emol anescht...

### 5100 Kilometer für eine Waffel

#### IV. Irland, Frankreich, Belgien, Luxemburg

Nach drei Tagen Pause und mit einem erstaunlichen Muskelkater, der von einem Spaziergang mit meinen Freunden herrührt (gehen bin ich nicht mehr gewohnt!), fahre ich mit der langersehnten Begleitung - Dita fährt mit nach Luxemburg - über die sehr sehenswerte Sky Road nach Cliften und biege kurz vor Ballinaboy von der Küstenstraße ab. Die schmale Straße führt durch Connemara und bietet wunderbare Aussichten. Über Toombeola geht es weiter nach Südosten. Plötzlich wird es mir bewusst: Ich fahre wieder nach Hause. Ich befinde mich auf dem Rückweg. Ein eigenartiges Gefühl. Endlich brauche ich nicht mehr gegen den Westwind anzukämpfen. Am Abend bringt uns eine kleine Fähre nach Inisheer, der kleinsten der Arran Inseln. Wir bleiben über Nacht in St. Cavan's Church.

Am andern Morgen überqueren wir den South Sound nach Fisherstreet. Vom Boot aus sind die Cliffs of Moher gut zu erkennen. Die Gegend des Burren ist von Kalkstein geprägt, grau und tief zerfurcht. Über Doolin und Kilfenora nähern wir uns dem



Burren Nationalpark. An einer Abzweigung nach Norden kann man das Leamaneh Castle und riesige Kalksteinmauern bestaunen. Irgendwie verpassen wir den kleinen Weg durch den Nationalpark und umfahren diesen über die winzigen Orte Carran und Glencolumbkille House. Die Strecke ist wirklich sehenswert. Auf einem Pass rastend, bewundern wir die karstige Gegend. An der alten Klosteranlage Kilmacduagh vorbei erreichen wir das belebte Städtchen Gort, dann Ballardigga und den langen Aufstieg in die Slieve Aughty Mountains. Die 353 bringt uns endlich nach Portumna am Lough Derg, der vom Shannon durchflossen wird.

Auf unserem unbeirraren Weg nach Osten durchfahren wir den farbigsten Ort Birr, die Slieve Bloom Mountains, Mountmellick und Emo.

Eine winzige Straße führt nach Vicarstown am Grand Canal, mit einigen der sehr beliebten Hausbooten, die über den Shannon und die Kanäle tuckern. Nach über 123 km erreichen wir das B&B bei Kilcullen erst bei Dunkelheit. Die Gastgeber sind sehr nett und gesprächig und wecken am Morgen meine Liebe für Orangenmarmelade.

Es sind 42 Kilometer bis Glendalough. Ab Hollywood beginnt die starke Steigung hinauf zum Wicklow Gap. Die Berge sind grün und violett und bieten eine rauschende Abfahrt nach Glendalough, mit seiner bekannten Klosteranlage mit Rundturm und unzähligen Kreuzen. Ein Spaziergang hinauf zum klaren Wasser des Upper Lake im Talschluss lohnt die Mühe.

Durch das Vale of Avoca erreichen wir die Ostküste, die Irische See. Über die hügelige, schlecht asphaltierte Küstenstraße, an schönen Sandstränden vorbei, kommen wir müde und mit schmerzenden Handgelenken in Wexford an, wo wir unsere letzte Nacht in Irland verbringen. Morgen werden wir in Rosslare Harbour mit dem Schiff nach Cherbourg auslaufen.

Die Normandie ist gewöhnungsbedürftig. Rechts fahren ist wieder angesagt. Dörfer sind wieder echte Dörfer mit Kern. Die kleinen, verkehrsarmen D-Strassen sind in sehr gutem Zustand und obwohl wir das Schiff erst um 13 Uhr verlassen, schaffen wir noch über 100 km durch Carentan und Isigny, bis Bayeux.

Die Dörfer der Normandie sind wunderschön, leider holen uns ständig Regen bringende Wolken ein. Nach 110 km erreichen wir St. Georges-du-Vivier nahe der Risle.

Am anderen Tag überqueren wir die Seine in Elbeuf, südlich von Rouen und folgen bei Sonnenschein ab Pitres dem kleinen Flüsschen Andelle, an der großartigen Klosterruine der Abaye de Fontaine-Guérard vorbei. Über Fleury und Lyons-la-Forêt fahren wir unbeirrt weiter nach Osten, mit Windunterstützung, bis Beauvais.

Ab dem 15. Juli habe ich allabendlich die zurückgelegte Strecke auf der Karte eingetragen. Heute ist der 1. September. Der gelbe Strich auf den Karten ist schon sehr lang und ziemlich nahe bei Luxemburg. Die Reise wird bald zu Ende sein. Ich denke wieder öfter an zu Hause, wie ich das Daheimsein wohl verkraften werde. Ich bin gewohnt, jeden Tag irgendwo anders zu übernachten, immer weiter zu ziehen.

Bei Compiègne treffen wir auf den Fluss Aisne, der uns fast schnurgerade an Soissons vorbei nach Osten führt. In Bourg-en-Comin verbringe ich die zweitletzte Nacht meiner Reise.

Immer weiter am Aisne und dem Canal des Ardennes vorbei durchqueren wir die Champagne. In Semuy verlassen wir den Fluss. Regen und Nebel verhüllen die Ardennen. Kein Wunder, Luxemburg ist nahe. Ein seltsames Gefühl überfällt mich. Schade, dass morgen Abend alles vorbei ist. Ab Stonne führt die D4 zehn km fast schnurgerade bergab. Hinter Beaumont-en-Argonne biegen wir links nach Pouilly-sur-Meuse ab und bei Dunkelheit kommen wir durchnässt in Inor an.





Hinter Olizy-s-Chiers überkommt mich Wehmut. Als alter Minetter bin ich doch schon gerührt, nach 5000 Kilometern die Chiers zu überqueren. Ab Lamouilly gießt es in Strömen und in Montmédy entscheiden wir uns für den schnelleren Weg über die Hauptstraße Richtung Virton. Hinter Athus befahre ich nach 52 Tagen wieder luxemburgischen Boden. Über Garnich und Mamer erreichen wir am frühen Abend endlich die Fouerplaaz in Luxemburg. Es ist Zeit, die langersehnte Waffel zu genießen, am besten gleich zwei mit Schlagsahne, als kleine Stärkung, damit ich die letzten 45 Kilometer bis Steinheim noch schaffe.

Die Abfahrt über die Radpiste von Scheidgen nach Echternach erweist sich als das gefährlichste Teilstück der zu Ende gehenden Reise. Es ist schon stockdunkel, mein Licht funktioniert nur manchmal und die Piste ist mit Zweigen und Ästen übersät. Ich bin erstaunt, wie früh es hier dunkel wird, zu frisch ist noch die Erinnerung an Norwegen. Die letzten vier Tage sind wir 538 Kilometer gefahren. Die ganze Reise war genau 5133 Kilometer lang. Der Kreis schließt sich, ich bin zu Hause. Bin ich hier noch zu Hause? Hilfe!

*Alex Tines (Ende)*

### 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 - année 1991 très peu utilisé - Gr. Shimano 105.

Prix: 300,- EUR à discuter

Paul Schieres - Tel: 021610980 - Email: paul@velomobil.org

**Tandem Cannondale** (vous arrivez au point culminant au même moment que votre partenaire) - 21 vitesses - freins hydrauliques - compteur.

Wim van den Noort - Tél. 26340733 ou 340553 Email: wvdnoort@pt.lu

### Adresses Internet Adressen

<b>LVI</b> www.lvi.lu	<b>Mouvement Ecologique</b> www.emweltzenter.lu
<b>European Cyclists Federation</b> www.ecf.com	<b>Euro Velo Routes</b> www.eurovelo.org
<b>Cities for Cyclists</b> www.ecf.com/networks	<b>Velo-City Conferences</b> www.ecf.com/networks
<b>ADFC Saarland</b> adfc.saar-online.de	<b>ADFC Trier</b> www.adfc-trier.de
<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>Klima - Bündnis</b> www.klimabuendnis.org
<b>Pro Vélo</b> www.provelo.org	<b>Veloland Schweiz</b> www.veloland.ch
<b>Dansk Cyclist's Federation</b> www.dcf.dk	<b>GRACQ</b> www.gracq.org
<b>Fahrradfreundliche Übernachtung</b> www.bettundbike.de	<b>Fahrradtourismus in Rumänien</b> www.bikeromania.de
<b>Fahrradstationen</b> www.radstation.de	<b>Radfahren in Nordrhein-Westfalen</b> www.fahrradfreundlich.nrw.de
<b>Féd. fr. des utilisateurs de la bicyclette</b> www.fubicy.org	<b>Mouvement de Défense de la Bicyclette</b> www.mdb-idf.org
<b>Nationaler Radverkehrsplan der BRD</b> www.bmvbw.de/anlage9134	<b>Velocity 2003 à Paris</b> www.velo-city2003.com

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

### Schweiz

#### Verkehrte Welt in der Schweiz

**Ein gutes Angebot lockt mehr Besucher mit der Bahn zur Schweizerischen Landesausstellung Expo.02 als deren Leitung lieb ist.**

Etwa 60% der Expo.02 Besucher entschieden sich bisher für eine Anreise mit der Bahn. Eigentlich ein Grund zur Freude. Die Verantwortlichen der Expo.02 sehen das jedoch anders. Sie hatten im Vorfeld verstärkt auf Autobesucher gesetzt und in Parkplätze investiert. Jetzt stehen sie vor einem Finanzloch, weil die Einnahmen aus den Pkw-Plätzen wesentlich geringer ausfallen als erwartet. Dabei hatte der Verkehrs-Club der Schweiz, VCS, bereits in der Planungsphase prognostiziert, dass ein attraktives Angebot des Öffentlichen Verkehrs von den Besuchern gut aufgenommen würde. Nun versucht die Expo-Leitung die Umweltorganisationen - darunter den VCS - für die Finanzmisere mitverantwortlich zu machen.

(in: Fairkehr, 5/2002)

### Suisse

**Dans le cadre du concours "L'entreprise cyclophile 2002", la CI Vélo Suisse décerne un prix à trois entreprises cyclophiles.**

#### Miser sur le vélo

Les entreprises primées se distinguent non seulement par la mise à disposition d'une infrastructure cycliste exemplaire, comprenant abris pour vélos, vestiaires, pompes et matériel de réparation de vélos, mais aussi par des mesures internes supplémentaires, encourageant leur personnel à se déplacer à vélo.

L'**Hôpital cantonal de Schaffhouse** a introduit par exemple un système d'écobonus, dont les fonds sont alimentés par une augmentation des taxes de parage. L'engagement a débuté par une analyse approfondie de la situation actuelle (infrastructure, pendulaires cyclistes potentiels), ainsi que par la définition systématique de mesures directes et indirectes en découlant: les cyclistes bénéficient directement des premières, alors qu'ils tirent indirectement profit par exemples des taxes de parage à la charge des pendulaires automobilistes.

L'**Office de l'énergie et de l'environnement du canton de Bâle-Ville** mise depuis des années sur le vélo et réalise régulièrement des actions en faveur de ce moyen de déplacement. Il s'agit, en particulier, de la remise gratuite de la vignette pour vélos, du contrôle technique des vélos, de la journée d'action en faveur du vélo et de l'excursion annuelle à vélo. Depuis, l'engagement de cet office s'est étendu à l'ensemble du Département des constructions, au sein duquel le contrôle technique des vélos a été introduit pour tous les cyclistes.

L'engagement de la société "**Veloplus**" de **Wetzikon** est nettement supérieur à celui attendu d'une entreprise commerciale de cette branche. L'infrastructure présentée est parfaitement adaptée aux employés et aux clients cyclistes. De plus, les cyclistes reçoivent chaque année une contribution appréciable pour l'équipement de leur vélo. La position déterminée de l'entreprise a eu pour conséquence que 95% des déplacements au lieu de travail sont effectués par des moyens de transport écologiques. En outre, l'entreprise mène à tous les niveaux une politique favorable à la pratique du vélo, en participant à la création de la station pour vélos de Wetzikon ou en appuyant, en 2000, le référendum en faveur du vélo dans le canton de Zurich.

#### Récompenser et encourager

Le concours de cette année en est déjà à sa troisième édition. Il est soutenu également par la "Promotion Santé Suisse", par l'Office fédéral des routes (OFROU) ainsi que par le Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues (SFGI).

La CI Vélo Suisse poursuit deux objectifs avec ce concours. D'une part, par la remise d'un prix, elle veut récompenser les entreprises actives de leurs efforts et les encourager à poursuivre leur engagement, même en cas d'impasses économiques ou de restructurations internes. D'autre part, la CI Vélo Suisse veut faire connaître au public des modèles de promotion du vélo riches en perspectives, afin d'inciter d'autres entreprises à s'engager activement en faveur du vélo.

Les initiateurs du concours sont persuadés, que le vélo en tant que moyen de déplacement n'offre pas seulement des avantages aux usagers, mais également aux employeurs. Les collaboratrices et les collaborateurs qui roulent à vélo sont en meilleure santé, plus performants et épargnent à l'entreprise des coûts élevés d'infrastructure. En outre, ils lui permettent d'adopter une image de marque moderne et communicative..

(dans: [www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch))

## Calendrier / Termine

<b>24.01.2003</b>	<b>Assemblée générale de la LVI</b>
<b>16.03.2003</b>	<b>5. Bonner Radreisemesse, Bonn</b>
<b>20.07.2003</b>	<b>Alles op de Vëlo am Mamerdall</b> La route de Mamer à Mersch réservée au trafic non-motorisé
<b>07.09.2003</b>	<b>Autofräien Waarkdall (Waarken-Welscheid)</b>
<b>22.09.2003</b>	<b>"En ville, sans ma voiture!"</b> Journée européenne sans voiture
<b>23.-26.09.2003</b>	<b>Velocity 2003, Paris</b> La plus grande conférence mondiale autour du vélo

### 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 untenstehender Adresse statt.(Tel.: 26.43.11.22)

Impressum	LVI-INFO
	Heft Nr 49 Dezember 2002
Auflage	800
Erscheint	Vierteljährlich
Heft Nr 50	erscheint März 2003
Herausgeber	LVI A.s.b.l.
	6, rue Vauban
	L-2663 Luxembourg
Telefon	(00352) 26.43.11.22
Fax	(00352) 26.43.06.22
Internet	<a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a>
E-Mail	<a href="mailto:lvi@pt.lu">lvi@pt.lu</a>
CCPLULL	IBAN LU40 1111 0825 6417 0000
Druck	Rapid-Press, Bertrange

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.

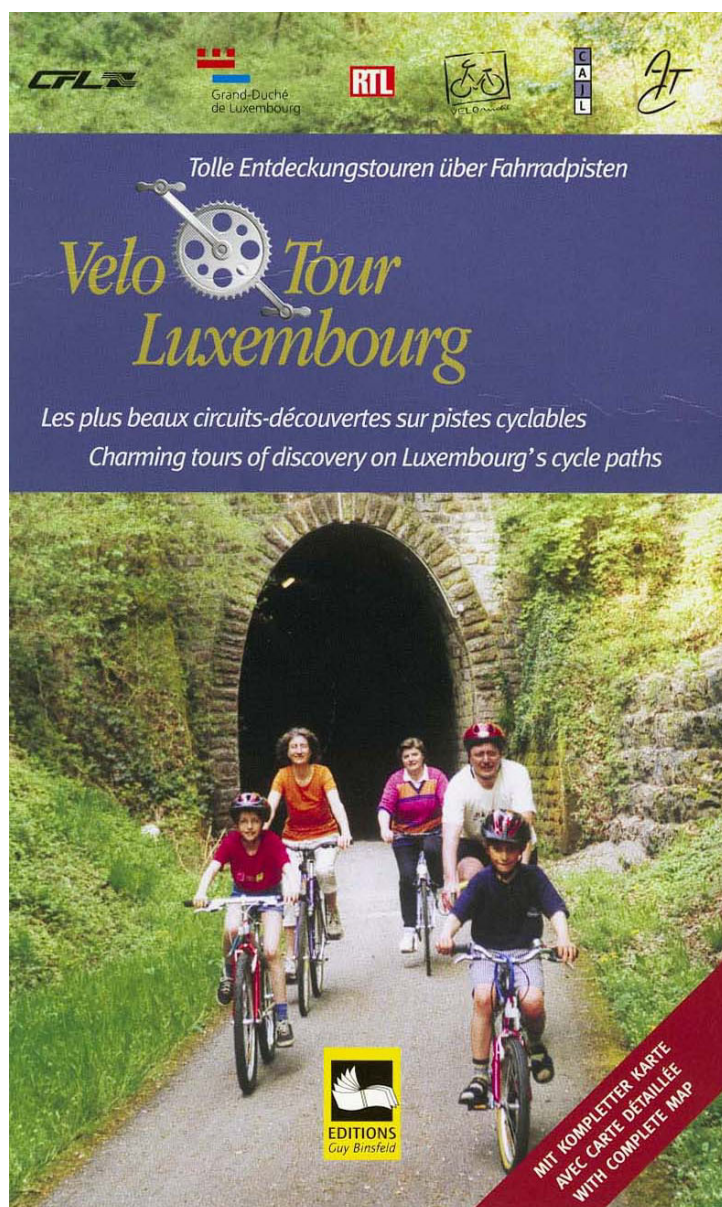
La LVI est membre de la

**ECF European Cyclists' Federation**  
EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl





**Le cadeau "Forme et Santé" pour les jours de fêtes**



**LVI 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg Tél.: 26.43.11.22**

**Prix: 15,80 € (+ 2,00 € envoi)**

**Compte: CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000**