

LVI - Info no 50

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

1/2003

www.lvi.lu



alternativen?





VELOmobil

Une fois n'est pas coutume, et pour la troisième année de suite notre assemblée générale a connu un franc succès. Presque 80 personnes présentes dans la salle des fêtes du Lycée Agricole à Ettelbruck ont attesté que notre « politique de décentralisation » est bien acceptée. Mieux, l'intérêt pour la LVI est croissant, beaucoup de nouveaux visages, mais aussi la présence de plusieurs représentants officiels, locaux et nationaux, nous l'ont montré.

Comme annoncé dans nos projets pour 2003 vous tenez en main la première édition du LVI-Info remodelé. Il nous tenait à cœur d'améliorer les liens entre le comité et les membres de la LVI. Avec une nouvelle page de couverture, plus d'actualités, de meilleurs comptes rendus de nos entrevues avec les administrations et les décideurs politiques nous tâcherons d'atteindre cet objectif. N'ayez surtout pas crainte de nous faire savoir vos critiques et suggestions.

Le 16 mars 2003 la LVI présentait à la "Bonner Radreise-Messe" le réseau national de pistes cyclables du Grand-Duché (détails sur www.lvi.lu). Depuis 5 ans cette foire thématique connaît un succès croissant et ses quelques 3000 visiteurs étaient tout sauf des "collectionneurs de prospectus". Ce fut une expérience fort intéressante et surtout la preuve que le potentiel pour le tourisme à vélo est sous-estimé dans nos régions. Reste à faire savoir au-delà de nos frontières que le Luxembourg a une excellente réponse à cette demande accrue.

Autre évènement en ce début d'année: l'entrevue de la LVI avec le Ministère des Travaux Publics. En lisant notre rapport (v.p. 16) vous pouvez constater que nous avons reçu beaucoup de réponses positives quant au réseau national de pistes cyclables, c. à d. l'infrastructure touristique, tandis que les réponses concernant l'infrastructure dans les localités sont restées plutôt en suspens.

Bien entendu nous souhaitons pour 2003 à tous nos membres de belles balades à vélo - avec les guides de la LVI peut-être - et que l'air sur lequel vous roulez vous soit propice !

Le comité de la LVI

Sommaire / Inhalt

Editorial: Une année fructueuse?	3
Calendrier / Termine	4
Dossier	
Alternatives	5
Pour une politique de ville cyclable	7
Que faire pour obtenir un trafic de rêve	10
Mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen	11
Petites annonces / Anzeigen	13
Aktuell	
Wat Dir scho laang eng Kéier soe wollt	14
Question parlementaire: Réseau national de pistes cyclables	15
Entrevue: Ministère des Travaux Publics	16
Lettre ouverte: "Vouloir" est la première condition de "pouvoir"	19
Radtour-Vorankündigung: Europa-Parlamentarier auf Werbetour für Europa und das Fahrrad	20
LVI - Touren	
Nos Randonnées / Unsere Rundfahrten	21
Impressum	26

Calendrier / Termine

14.-15.06.2003	"Happy Mosel" Journée sans voitures de Schweich à Cochem (Moselle allemande) (v.p. 23)
15.06.2003	Visite guidée de la Ville de Luxembourg (v.p. 23)
21.-23.06.2003	Den UnHengleckeets-Tour (v.p. 24)
28.06.2003	Fritures -Tour (v.p. 24)
05.07.2003	Op Rëmeleng an de "Musée des Mines" (v.p. 25)
20.07.2003	Alles op de Vëlo am Mamerdall La route de Mamer à Mersch réservée au trafic non-motorisé
22.09.2003	"En ville, sans ma voiture!" Journée européenne sans voiture
23.-26.09.2003	Velocity 2003, Paris La plus grande conférence mondiale autour du vélo

Alternatives

Nous vivons au 21^e siècle, dans un monde moderne. Un âge lumineux pour autant? Les voitures roulent toujours sur quatre roues; elles sont devenues performantes et sophistiquées, mais elles nous laissent sur notre faim. Faim de quoi? Ce besoin vague de liberté qu'on ne se lasse pas de nous suggérer; mais surtout le désir concret de gain de temps, de déplacements sans stress, à l'abri du danger. Voici ce qui compte au quotidien:

Vous habitez loin des centres urbains; vous devez commuter à des heures inhabituelles; l'infrastructure des transports en commun est (trop) peu attrayante? Vive l'automobile? Oui, faute de mieux, telle est manifestement la réponse de la majorité. Pourtant, c'est le succès même de l'automobile qui se révèle être l'obstacle principal au déplacement efficace, sûr et détendu auquel pensent avoir droit ses nombreux acquéreurs.

Les embouteillages sont notre pain quotidien, la carence d'emplacements le mal du temps. Les autorités politiques s'accordent à affirmer que des moyens de transport alternatifs font défaut. Ils recommandent aux citoyens de préférer des moyens collectifs au déplacement individuel. Même les lobbies en faveur des constructeurs automobiles semblent prendre conscience que la construction de routes supplémentaires n'est plus la solution à une situation de plus en plus alarmante; elles concèdent, à reculons, que certains déplacements se feraient peut-être mieux sans moteur.

Mais il existe déjà nombre de gens qui laissent leur voiture au garage: pour aller travailler, pour des loisirs au plein sens du terme, pour tourner le dos au stress du harcèlement automobile. Cependant, il semble qu'ils sont laissés pour compte par ceux qui les y encouragent:

- Les transports publics font trop souvent perdre davantage de temps aux utilisateurs que les moyens de transport individuels. Ils ne sont pas fiables, chroniquement débordés pendant les heures de pointe, ce qui réduit considérablement leur attractivité.
- Devant cette impasse, certains utilisateurs redécouvrent les vertus des déplacements non motorisés, en autonomie ou comme appoint aux transports en commun. D'autres, la plus grande partie, préfèrent attendre de meilleures conditions, tout en étant majoritairement favorables à un changement.
- Les infrastructures pour déplacements non motorisés sont souvent insuffisantes, de façon à intimider l'utilisateur bien-intentionné, voire le mettre en danger. Le Pont Adolphe à Luxembourg est un bon exemple: il n'y a que les téméraires parmi les cyclistes qui empruntent la chaussée pour le franchir. Le Code de la Route considère pourtant le cycliste, de même que le piéton, comme usager de la voie publique à part entière. Autre exemple: les passages protégés pour piétons accordent la priorité au piéton: à quand les mesures prises au Grand-Duché pour vraiment apprendre le bon réflexe

aux automobilistes? Cela fonctionne pourtant bien dans d'autres pays, notamment l'Allemagne, la Suisse, l'Angleterre.

- Les usagers les plus faibles sont souvent confrontés à des obstacles supplémentaires. En mal de voies appropriées, de raccourcis, de passages prioritaires, ils se voient contraints à contourner panneaux de signalisation, infrastructure d'éclairage, matériel de décoration des voies publiques. Le Code de la Route prévoit ces premiers, destinés en majeure partie au trafic motorisé; il ne dit pas qu'ils doivent systématiquement enfreindre la mobilité et la sécurité du trafic non-motorisé (Pont Buchler, Avenue Marie-Thérèse,...). De fait, la proportionnalité des moyens mis en oeuvre n'est pas respectée, et ceci systématiquement aux frais de ceux qui pratiquent la locomotion la moins agressive.
- Sans oublier le harcèlement, moral et physique, de ces "minorités": le transport de la bicyclette dans les transports publics toujours sujet à l'arbitraire d'une administration obtuse, d'un contrôleur dépassé; le droit de passage à mendier et remendier à chaque feu rouge ("Bettelampel"); les voitures garées sur les trottoirs et les pistes cyclables en impunité pratiquement totale.

Une grande majorité, mécontente mais docile, attend des améliorations, sans trop savoir quoi au juste. Une minorité pratique l'alternative qu'elle entrevoit, dans l'espoir d'atteindre la masse critique. Les lobbies prêchent à tort, les responsables publics à travers. Bilan: rien ne change, sauf le nombre d'automobiles en circulation?

Notre pays est-il en manque d'alternatives, de visions? Nos décideurs ont-ils la vue courte, la volonté autrement plus faible que le discours?

Pas tout à fait, je vous recommande de lire notre entretien avec Madame le Ministre des Travaux Publics.

Que ces alternatives, qu'on attend avec impatience, existent vraiment et ne sont nullement attribuables au royaume des utopies, les pages suivantes le démontrent. Restent cependant des questions auxquelles nous ne savons répondre:

Pourquoi ignorer l'exemple des Pays-Bas, du Danemark au niveau national; celui de Munster, Fribourg (RFA), Strasbourg (F) au niveau urbain? Pourquoi le Luxembourg, qui se veut dynamique et innovateur, accepte-t-il de prendre du retard sur ses voisins? Pourquoi notre capitale, qui en a les moyens, ne prend-elle pas une place d'honneur parmi les "Cities for Cyclists?" Pourquoi, enfin, notre secteur touristique n'arrive-t-il pas à profiter d'un réseau national de pistes cyclables que nombre de voisins nous envient?

-ro

Pour une politique de ville cyclable

Une politique cyclable est impensable sans approche globale des déplacements urbains. Car l'obstacle majeur au développement du vélo, c'est l'insécurité routière résultant de l'excès de trafic automobile.

Elle est impensable sans apporter une réponse à tous les besoins du cycliste.

Il faut donc réduire les performances de l'automobile en ville, à commencer par la vitesse de pointe. Sans inconvénient pour les automobilistes, d'ailleurs, puisque leur marge de progression n'en sera pas réduite pour autant. Des vitesses plus lentes et homogènes autorisent un débit maximal.

Il faut aussi limiter l'espace dévolu à l'automobile, restreindre son accès au profit des autres modes et de la qualité de vie. Du même fait, la constitution d'un réseau de rues mieux maillé, limitant les vitesses et réduisant les détours est essentielle pour favoriser les déplacements non motorisés. Du fait du raccourcissement des distances l'intérêt de se servir d'un véhicule motorisé est largement réduit.

Pour les déplacements longs, le transport collectif est le complément nécessaire du vélo urbain. Un système de transport écologique associe étroitement la marche, le vélo et les transports collectifs. Ce n'est qu'ainsi que les inconvénients de chaque mode de déplacement sont réduits en substance et que des effets de synergie sont réalisables.

Les usagers des transports collectifs passent la moitié de leur temps à pied :

- à rejoindre les stations, puis les lieux de destination,
- à effectuer une correspondance,
- à attendre.

En plus ils perdent beaucoup de temps dans les lignes de transport sinueuses. La solution, multiplier les lignes directes, coûte très cher et doit donc être envisagée dans l'ensemble d'un système de transports écologiques.

En plus de la marche, le vélo doit être considéré comme complément indispensable des transports collectifs; il faut prévoir leur accès dans les bus et des emplacements pour leur stationnement.

Les autorités suisses préconisent de réduire les parcs relais pour automobiles au profit des parcs relais pour vélos (Von der Mühl, 1998).

Si développée soit-elle, une automobile est peu utile sans réseaux routiers, stations-essence, garagistes, assureurs, possibilités de stationnement partout. Dans cette logique il est essentiel de développer un système vélo complet.

Pourtant, jusqu'ici la politique ne s'intéresse qu'aux déplacements des cyclistes ; elle néglige le stationnement, la bicyclette et le cycliste.

Dans une ville, existe un système vélo quand le cycliste peut:

Accéder à un vélo équipé et en bon état

- acheter un vélo adapté à la ville et bon marché,
- réparer un vélo chez un vélociste situé à moins d'un km,
- louer un vélo facilement, en cas de besoin inopiné,
- trouver des accessoires tels que écarteurs de danger, sonnette solide, sacoches, remorques, sièges pour enfants, troisième roue...

Se déplacer à vélo en sécurité

- utiliser un réseau cyclable suffisamment sûr et maillé (effet réseau),
- stationner un vélo de façon sûre aux points origine et destination des déplacements (au logement, aux lieux de travail, de loisir, devant les commerces, les administrations publiques...),

Utiliser les transports collectifs en complémentarité grâce à

- des parcours de rabattement assez sûrs vers les gares et stations,
- un stationnement sécurisé des vélos aux gares et stations,
- la possibilité de transporter au besoin le vélo dans les transports en commun lourds,

Se sentir conforté dans sa pratique du vélo

- dans la ville, par des actions de communication de la ville auprès de la population, des services techniques...,
- au lieu de travail, par la mise en place de plan de mobilité dans les entreprises et les administrations,
- et dans tous les autres lieux de vie.

En fait, le système vélo est un sous-système du « système de transport écologique » qui associe étroitement marche, vélo et transports collectifs.

Le scénario de ville cyclable vise à rééquilibrer l'ensemble des modes

- baisse des déplacements en voiture,
- forte hausse des déplacements à vélo,
- hausse des déplacements en transports collectifs,
- maintien des déplacements à pied.

Objectif idéal : la règle des quatre quarts:

1/4 des déplacements pour chacun des modes.

Un scénario favorable aux transports collectifs mais non aux cyclistes est peu plausible. Il n'est pas possible d'envisager sérieusement un essor im-

portant des transports collectifs sans modération du trafic automobile et donc sans assister en même temps à une forte hausse des déplacements à vélo.

Quelques coûts des aménagements

Vélo	Voiture
Piste cyclable : 150 à 300 000 € / km	Autoroute urbaine ≈ 100 M€ / km
Bande cyclable : 6 à 15 000 € / km	Carrefour dénivelé ≈ 8 M€
Arceau posé ≈ 100 €	Emplacement au sol ≈ 2 500 €
Emplacement sous abri ≈ 250 €	Emplacement souterrain ≈ 15 000 €
Passerelle ≈ 500 000 €	Pont : 5 à 30 M€

Transport collectif

Tramway ≈ 15 M€ / km

Métro ≈ 80 M€ / km.

Une collectivité locale (Communauté Urbaine, Département, Région) doit dépenser environ 5 € par an et par habitant pour avoir une politique cyclable digne de ce nom.

En 2000, la communauté urbaine de Strasbourg dépensait 8 € par an et par habitant, soit 3 M€ par an, soit 30 m d'autoroute urbaine !

La politique de loin la plus coûteuse consiste à réaliser au nom de la liberté de circuler avec le mode de son choix des aménagements spécialisés pour tous: voitures, transports publics, cyclistes bien séparés.

Une telle politique aboutit forcément à :

- des aménagements routiers très utilisés,
- des transports publics qui ont du mal à maintenir leurs parts de marché,
- des aménagements cyclables déserts, parce que pour y accéder, il est trop dangereux de s'aventurer dans le flot automobile.

Ce qui est très coûteux, c'est de refuser de trancher en faveur des modes respectueux de l'environnement.

Tiré de l'exposé de

Frédéric Héran IFRESI-CNRS

tenu a l'occasion de l'AG de la LVI, le 24 janvier 2003 à Ettelbruck

Que faire pour obtenir un trafic de rêve ?

Le dire c'est **bien**
y croire c'est **mieux**
Le faire c'est **encore mieux**

50% des trajets urbains en voiture font moins de 3 km - augmentation inflationniste des déplacements à cause de l'étalement périurbain?

L'usager, s'il manifeste une certaine inertie à changer ses habitudes, peut faire preuve d'une élasticité étonnante en cas de nécessité. Qu'est-ce qui le motive à changer de moyen de transport?

Un exemple: ligne de bus 1 à Grenoble: couloir bus aménagé, accessibilité des arrêts garantie, priorité accordée aux feux piétons: augmentation de plus de 30% en quelques mois.

Autre exemple: fermeture du pont Hammersmith à Londres pour travaux, pendant un an. Résultat: diminution du trafic automobile (environ -10%) sur l'ensemble des neuf ponts restants (et non la congestion attendue).

Bref: les usagers ont préféré réorganiser leurs trajets, avec d'autres modes rendus comparativement plus attractifs. Ce à l'échelle de quelques mois.

Inversement, si on offre des voiries à la voiture, on induira de nouveaux déplacements en voiture: on n'arrivera pas à faire décoller la part de marché des autres modes. L'exemple de Lyon: construction d'une 2e et 3e ligne de métro; parallèlement augmentation de l'offre de parking en centre-ville et de voirie urbaine rapide. En fin de compte le métro n'a pas gagné de parts de marché sur la voiture.

Dans le choix d'un mode de transport par l'usager, les critères de transport sont plutôt pragmatiques: temps de trajet, coût, confort, risque d'accident ou de retard, souplesse horaire. Dans les grandes agglomérations urbaines, une majorité d'usagers sont multimodaux: selon le trajet ils utiliseront un mode ou un autre. **Si la collectivité veut orienter le choix, elle doit faire en sorte que l'usager ait un intérêt, à l'échelon individuel, à faire ce choix.**

A Grenoble, la majorité des trajets faits à vélo sont des déplacements utilitaires; 2/3 des cyclistes ont une voiture à leur disposition. Selon les aménagements de voirie dans les quartiers et surtout de stationnements au lieu de travail la part du vélo varie entre 2% et 48%.

La collectivité qui propose de développer les moyens de transports alternatifs sans créer de contrainte pour le trafic existant se décrédibilise auprès des usagers potentiels de l'alternative tout en exaspérant les usagers traditionnels.

Pour être sincère une administration devra proposer une approche intégrée dans le cadre de ses autres projets, avec suivi des projets en conséquence.

Les moyens. Le chef de projet: un tandem constitué par un citoyen élu et un technicien, dotés d'un pouvoir à la hauteur de leur tâche. Les moyens matériels et humains: un budget, des techniciens compétents. La consultation des usagers dès l'élaboration d'un projet, la qualité de l'exécution: prendre en compte le déficit "vélo" des responsables et techniciens existants. Les relations publiques: infos, relais de proximité (services, jalonnement, locations...). La maintenance des infrastructures: un piéton/cycliste reste plus vulnérable qu'une voiture.

Enfin, il serait utile de ne pas sous-estimer la représentativité d'une association d'usagers; il suffit de comparer leur nombre d'adhérents à celui des partis politiques.

Précis de l'exposé du 25.10.2002
de Monique Giroud, Présidente FUBicy
(Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) www.echosvelo.net

Mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen

Das Entwicklungspotenzial des Fahrrads wird wahrscheinlich sehr unterschätzt. Radfahren ist eine Verkehrsart, die in der Bewältigung der künftigen Mobilität eine erhebliche Rolle zu spielen verspricht. Vor allem in der Stadt kann es die Lebensqualität verbessern.

Wirtschaftlicher Nutzen Der Anteil des Familieneinkommens, der für das Auto ausgegeben wird, verringert sich; aufgrund der regelmäßigen körperlichen Betätigung ist der Aufwand für den Erhalt der Gesundheit geringer.

Politischer Nutzen Die Abhängigkeit von der Energiezufuhr nimmt ab.

Sozialer Nutzen Jugendliche und ältere Menschen gewinnen an Eigenständigkeit und können die städtischen Einrichtungen besser erreichen.

Vorteile für Unternehmen Es unterliegt keinem Zweifel, dass Verkehrsstaus den Unternehmen schaden. Der britische Industrieverband CBI hat errechnet, dass die Verkehrsüberlastung im Großraum London jährlich Produktionsausfälle und Zeitverluste im Wert von 10 Mrd. EUR verursacht.

Radfahrer sind körperlich und geistig besser in Form: ein direkter Nutzen für Unternehmen. Die Stadt, die den Bedürfnissen der Radfahrer bei ihrer Verkehrsplanung gebührende Beachtung schenkt, kann alle diese Vorzüge geltend machen.

Ein internationales Unternehmen wie NOVARTIS wirbt bei seinen Beschäftigten seit 25 Jahren für das Fahrrad. Die dabei eingesetzten Mittel entspre-

chen dem Nutzen, der sich für das Unternehmen ergibt, wenn die Belegschaft mit dem Fahrrad kommt.

Fahrrad und Handel Laut einer Studie der Stadt Münster (Westfalen) sind Autofahrer schlechtere Kunden als Radfahrer, unter den Kunden der Läden im Stadtgebiet sind sie in der Minderheit, nur knapp 25% unter ihnen (17% Radfahrer) verlassen ein Geschäft mit zwei Warentüten oder mehr, und tatsächlich könnte die Mehrheit der Kunden bei ihren Einkäufen durchaus auf ihren Wagen verzichten.

Der Erfolg eines Geschäfts hängt von der Qualität seiner Umgebung ab. Nach Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb Berliner Stadtviertel nahmen der Fußgänger- und Fahrradverkehr zwischen Wohnung und Geschäften um bis zu 40% zu. Ähnliches in Straßburg: 30% mehr Zustrom von Kunden in den Geschäften der Innenstadt nach Einrichtung von Fußgängerzonen und Sperrung der Strassen für Durchgangsverkehr.

In Bern liegt das Verhältnis der Rentabilität pro Parkfläche von Radfahrern mit 7500€/Jahr pro Quadratmeter, trotz fehlenden Kofferraums beim Fahrrad, deutlich über demjenigen der Autofahrer (6625€/Jahr pro qm).

Vorteile für die Kommunen Wenn weniger Autos unterwegs sind, wird das Verkehrsnetz entlastet; um so mehr, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel die Mitnahme des Fahrrads gestatten. Die Effizienz der Öffentlichen Verkehrsmittel wird aufgrund der gestiegenen Anzahl von Pendlern verbessert, der Verkehr flüssiger.

Es wird Platz gespart (Strassen und Parkplätze), der öffentliche Raum lässt sich attraktiver gestalten, und sowohl für Betriebe als auch die öffentliche Hand fallen weniger verkehrsbedingte Kosten an. Die Stadt gewinnt an Lebensqualität (Luftverschmutzung, Lärm, Sicherheit); die Innenstadt wird als Wohnort wieder attraktiv.

Auch wenn man strikt den ökologischen Aspekt des Themas (Verschmutzung) betrachtet ist es schon sinnvoll, dem Fahrrad die Beachtung und die Mittel zukommen zu lassen, die es verdient. Die Rede vom Ausgleich der Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel kann nur so gemeint sein.

Vorteile für die einzelnen Bürger und den Privatsektor

Der Gebrauch des Fahrrads erscheint angesichts der heutigen Verkehrsmisere mehr als sinnvoll. Eine vernünftig handelnde Verwaltung muss sich darum bemühen, die Menschen die sich für das Fahrrad entscheiden, zu beschützen. Es ist daher ganz normal, dass das Fahrrad in der Stadt neben dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln Berücksichtigung findet; für das Fahrrad muss die öffentliche Hand im Verhältnis mindestens genau so viel tun wie für die anderen Verkehrsmittel.

Eine Umfrage aus dem Jahre 1996 unter den Bewohnern französischer Städte, die kein Fahrrad besitzen, ergibt folgendes: 54% der Befragten be-

nutzen ein Auto; davon halten aber nur ein Drittel dieses für ein ideales Verkehrsmittel. **Viele würden gerne auf das Auto verzichten, sobald die entsprechenden Voraussetzungen dafür erfüllt sind.**

Manfred Grix www.webarkaden.de



Photo: Paul Schieres

Vakanz mat der LVI
Grenztour 2002

Petites annonces / Anzeigen

La LVI-Info vous permet de placer une annonce en relation avec le vélo: Achats, ventes, vacances en vélo, etc. L'annonce privée est gratuite !

Vente / Zu verkaufen

City-Bike Peugeot, cadre Alu, taille 60, prix 200,- EUR.

Pit Kayser Tel.: (+352) 48.76.96

Recherche / Kaufgesuch

Vélos-Unhänger - fir Kannertransport, homologéiert, gesicht.

Romy Weyrich Tel.: (+352) 23.66.82.63 eMail: rweyrich@pt.lu

Voyage / Radreise

Radreisepartner gesucht (für ganze Strecke oder Teilstück)

Zeit: Mitte Juni - Ende Juli 2003, Dauer: 6 Wochen

Strecke: Luxemburg - Santiago de Compostela

John Goldschmit Tel.: (+352) 46.55.55 eMail: deebiquee@pt.lu

"Wat Dir scho laang eng Kéier soe wollt ..."

<p>Le 14 novembre 1997 la LVI soumet, suite à une entrevue avec un responsable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propositions concernant le pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare.</p> <p>(voir LVI-Info No 29 et LVI-Info No 45)</p>	<p>Voir en page 15 la question parlementaire de Madame la députée Renée Wagner ainsi que la réponse de Madame Erna Hennicot-Schoepges, Ministre des Travaux Publics.</p>
<p>Le 6 novembre 2001 la LVI demande une entrevue auprès de Madame le Ministre des Travaux Publics pour être renseignée sur l'avancement des travaux concernant le réseau national de pistes cyclables.</p> <p>(voir LVI-Info No 45)</p> <p>Le 27 septembre 2002 la LVI rappelle sa lettre du 6 novembre 2001.</p>	<p>Voir en page 16 le rapport de l'entrevue en question.</p>
<p>Le 27 novembre 2002 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. 14)</p>	<p>Voir sur notre site www.lvi.lu les différentes lettres des député(e)s européen(n)es, ainsi qu'une réponse de Mme Loyola de Palacio, Vice-présidente de la Commission Européenne.</p>

Velotaxi in Wien



Photo: Lis Muller

Question parlementaire de Madame la Députée Renée Wagener

... je me permets de poser la question parlementaire suivante à Madame la Ministre des Travaux publics au sujet du réseau national de pistes cyclables. La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables autorise le Gouvernement à faire établir un réseau national de pistes.

- Quel est l'état actuel du développement de ce plan?
- Comment les associations cyclistes sont-elles impliquées dans ce travail?
- Pourquoi notamment l'entrevue demandée par la "LVI" en date du 6 novembre 2001 pour être renseignée sur l'avancement des travaux concernant le réseau national de pistes cyclables n'a pas été prise en compte par la ministre?

Pourquoi est-ce que des problèmes concrets qui se posent aux cyclistes comme celui du pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare, connu depuis l'agencement du pont et de la rampe vers le Muhlenweg à Gasperich tardent à être résolus?

Luxembourg, 28 janvier 2003

Réponse de Madame la Ministre des Travaux Publics à la question parlementaire du 28 janvier 2003.

En réponse à la question parlementaire de l'honorable députée Madame Renée Wagener il y a lieu de préciser que la réalisation du plan directeur pour la création d'un réseau cyclable national se déroule conformément à la loi du 6 Juillet 1999.

Les travaux avancent de manière constante au rythme des dotations budgétaires en tenant compte des contraintes diverses régissant la matière, notamment emprises et autorisations. Quelque 500 km seront opérationnels à court terme. Des contacts entre les services de l'Administration des Ponts et Chaussées et la L.V.I. ont régulièrement lieu.

Lors de la réunion du 14 mars 2003 au Ministère des Travaux Publics, les représentants de la L.V.I. ont été informés sur l'évolution du projet du réseau national. Par ailleurs les doléances concernant le pont J.P. Büchler à Luxembourg-Gare ont de nouveau été discutées.

Le raccordement du Muhlenweg au pont se fait avec des emmarchements traditionnels pour les piétons et un jeu de rampes pour la circulation des personnes handicapées se déplaçant en chaise roulante et les voitures d'enfants. La réalisation d'un plan incliné sur une partie des marches présenterait une pente avec une dénivelée de 21 % et créerait des risques d'accidents surtout avec les chaises roulantes et les voitures pour enfants.

En ce qui concerne les bacs à fleurs, il ne s'agit pas de bacs qui peuvent être enlevés de façon simple par un camion-grue, mais de bacs en béton implantés dans le trottoir et qui doivent être enlevés au marteau-piqueur. A noter que la distance entre le bac et le parapet du pont est de 2 mètres, ce qui devrait permettre le passage d'une bicyclette.

Luxembourg, le 21 mars 2003

Entrevue: Ministère des Travaux Publics

Datum: 14. März 2003

Anwesend: **Ministère des Travaux Publics**: Mme Erna Hennicot-Schoepges, M. Marcel Watry; **Ponts&Chaussées**: MM Charles Cloos, Paul Reimen, Romain Spaus; **LVI**: MM Gust Muller, JemP Weydert.

Die Ministerin zeigt sich verlegen ob der langen Wartezeit (sechzehn Monate) bis zu dieser Unterredung (ein Versehen seitens der Verwaltung). Sie ist überzeugt: "Der Radverkehr braucht seine eigenen Infrastrukturen, wir haben eingesehen, dass es nicht anders funktioniert."

Projekte wie z.B. "Mit dem Rad zur Arbeit" bedingen zusammenhängende Radwegenetze innerhalb und zwischen den Ortschaften.

Als Bürgermeisterin von Walferdingen habe sie feststellen müssen, dass die gut gemeinten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Einengung der Fahrbahn durch Bepflanzung) auf Kosten der (Sicherheit der) Radfahrer gingen.

Radverkehr in Luxemburg In Luxemburg muss sich verwaltungsmäßig noch einiges entwickeln. Den Gemeinden solle man Subventionen geben bei Investitionen in Fahrradinfrastrukturen. Tempo 30 solle sinnvoll in großen, zusammenhängenden Wohnvierteln und nicht als Einzelmaßnahmen verordnet werden.

Nationales Radwegenetz Realisiert sind bisher ca. 500 km. Der Straßenbauverwaltung seien oft Auflagen seitens der Umweltverwaltung gesetzt. Zur zügigen Beschilderung fehle es P&Ch an Personal.

LVI: In der Schweiz, an der deutschen Mosel, am Bodensee ist Fahrradtourismus der größte Wachstumssektor im Tourismusbereich. Dagegen gibt es noch immer keine touristische Vermarktung des nationalen Radwegenetzes, obwohl dieses eindeutig touristischer Natur ist. Zahlen des ADFC zeigen auf, dass der Velotourist im Schnitt 20% mehr ausgibt als der Autotourist.

Zählung der Radfahrer LVI: Weshalb wird bei Verkehrszählungen der Radverkehr nicht erfasst? Von P&Ch werden vorwiegend automatische Zählungen auf wichtigen Verkehrsachsen vorgenommen, welche den Radverkehr nicht erfassen können. (LVI: Bei manuellen Zählungen der Straßenbauverwaltung existiert die uvp-Einheit, nach der jeweils zwei gezählte Fahrräder als ein Auto verbucht werden). Die Frage richte sich eher an die Gemeinden welche noch manuelle Verkehrszählungen vornehmen.

Im Folgenden wurden detailliert Probleme des "Réseau National" erörtert.

- **Luxemburg - Echternach (PC 2):** Kirchberg sei « ein reales Problem »: es habe einen guten und schönen Radweg gegeben, die vielen Baustellen würden klar auf Kosten des Radverkehrs gehen. Auch wenn Radwege entlang des neuen Boulevard urbain auf Kirchberg vorgesehen sind, müsste es daneben wieder einen touristischen Radweg geben. LVI: Laut ARCO (Fonds d'Aménagement du Kirchberg), wird auf einer Seite des Boulevard urbain der Radweg für die Trambahn geopfert.
- **Dommeldange - Senningerberg:** Verbindung Alzettetal (PC 15) - Senningerberg (PC 2). Konkret auf den Ausbau der alten Eisenbahntrasse von Dommeldingen nach Senningerberg angesprochen, sieht die Ministerin keinen Einwand, hier einen Radweg zu realisieren; es gelte jedoch diese Frage abermals bei der Umweltverwaltung aufzuwerfen.
- **Echternach (PC 2):** Einfahrt Echternach: Lösung für stark befahrene Nationalstraße in Aussicht.
- **Verbindung PC 2 - PC 3:** In Echternach soll entlang der Sauer die Gemeinde im Frühjahr 2003 die Verbotsschilder für Radverkehr entfernen.
- **Moersdorf - Wasserbillig (PC 3):** Ist im Bau und soll bis 2005 fertig sein.
- **Merttert - Grevenmacher (PC 3):** Gefährlichstes Teilstück, demnächst provisorische Lösung, ab Machtum soll die Straße wie zwischen Remich und Schengen amenagiert werden.
- **Remich - Stadtbredimus (PC 3):** Bereits ausgeschrieben.
- **Junglinster - Larochette - Reisdorf (PC 5):** In Junglinster neue Amenagierung mit dem Bau der Umgehungsstraße. Bei Fischbach gibt es noch Probleme mit der Umweltverwaltung.
- **Soup - Larochette - Medernach (PC 5):** ist fertiggestellt.
- **Medernach - Reisdorf (PC 5):** Keine Priorität. Eine Streckenführung über die zu enge Straße ist problematisch; Alternative: über wenig befahrene Straßen/Wirtschaftswege über Eppeldorf.
- **Remich - Ellange-Gare (PC 7):** wird 2003 gebaut.
- **Tételbiert (PC 8):** Eigentlich fertige Streckenführung, doch 2 große Probleme: Tételbiert (Umweltverwaltung) und Ronnebiert (ARCELOR sieht keinen Gesprächsbedarf!).
- **Ronnebiert - Esch - Rumelange - Tétange (PC 8):** ist fertiggestellt.
- **Tétange-Dudelange:** Probleme wegen des Naturschutzgebietes "Haard".
- **Hesperange - Schengen (PC 11):** Prioritäre Strecke, da die Eurovelo-Route 5 hierüber führen wird. Doch gibt es noch einige Probleme mit Grundstücksbesitzern zwischen Hesperange und Ellange bzw. mit der Umweltverwaltung bei Schengen, wo die Strecke teilweise durch einen Wald führen soll.

- **Mamer - Mersch (PC 14):**

Mamer - Schoenfels: Erst nach dem Bau der Westtangente, doch deren Bau ist erst mittelfristig geplant, falls er überhaupt möglich sein wird (große Probleme mit den Prozeduren und EU-Direktiven).

Mersch - Schoenfels: Wegen des in Schoenfels geplanten Umweltzentrums befürwortet die Umweltverwaltung die Verbindung zwischen Mersch und Schoenfels. Diese schließt die Straßenbauverwaltung jedoch aus, falls der Weg nicht gleichzeitig bis Kopstal verlängert wird - was im Augenblick nicht möglich scheint.

- **Lorentzweiler - Lintgen (PC 15):** die Arbeiten laufen und sollten 2003 abgeschlossen werden können. Die Ministerin bestätigt auf unsere Rückfrage, dass die Straße zwischen Hunsdorf und Prettingen definitiv in eine Richtung gesperrt und die bestehende Nutzung für RadfahrerInnen erhalten bleiben wird.

- **Mersch – Colmar-Berg (PC 15):** Soll bis Ende Frühjahr 2003 durchgehend fertiggestellt sein.

- **Colmar-Berg:** hier wird eine Verbindung über drei Brücken erstellt werden zwischen der PC 15 (Alzettetal) und der PC 12 (Attert); die Straße zwischen Colmar-Berg und Ettelbrück (linke Seite der Alzette) soll später den Radfahrern und den Anrainern vorbehalten bleiben.

- **Merkholtz - Wiltz (PC 20):** Hier ist kurzfristig noch keine Lösung in Aussicht.

- **Hosingen:** Verbindung der Nationalstraße N7 zwischen Schinker (Unterführung) und PC 22 nach Lenningen könnte 2004 ausgeführt werden.

Zum Schluss (Mme Hennicot ist wegen einer anderen Verpflichtung nicht mehr anwesend) spricht die LVI die Situation in der Route de Thionville in Hesperingen an, wo nun in der Steigung nach Howald der Bürgersteig auf der rechten Seite für eine Verbreiterung der Fahrbahn Platz machen soll. Die LVI begrüßt ausdrücklich, dass hier eine Busspur angelegt werden soll, kritisiert allerdings, dass dies auf Kosten der Radfahrer gehen wird. Wer von Hesperingen mit dem Rad nach Luxemburg-Bahnhof zur Arbeit will, wird jedenfalls nicht den langen Umweg durch das Alzettetal in Kauf nehmen wollen. Einzige Lösung: die Busspur sollte breit genug angelegt und den RadfahrerInnen deren Benutzung erlaubt werden. Hierzu gab es seitens der Verwaltung keine konkrete Antwort mehr.

JemP

Lettre ouverte: "Vouloir" est la première condition de "pouvoir"

Lors d'une entrevue le **24 octobre 1996** avec M. Robert Goebbels, Ministre des Travaux Publics de l'époque, la LVI avait demandé entre autres des améliorations concernant le pont Jean-Pierre Buchler entre Luxembourg-Gare et Bonnevoie, notamment l'enlèvement des bacs à fleurs afin de pouvoir utiliser convenablement les trottoirs du pont sans entraver l'espace des piétons. En effet, comme le trafic cycliste avait tout simplement été "oublié" lors de la construction du nouveau pont, nous avons proposé, comme compromis, de faire passer les cyclistes sur les trottoirs.

L'Administration des Ponts et Chaussées répond le **21 mars 2003** par l'intermédiaire de Madame Erna Hennicot-Schoepges, Ministre des Travaux Publics:

"En ce qui concerne les bacs à fleurs, il ne s'agit pas de bacs qui peuvent être enlevés de façon simple par un camion-grue, mais de bacs en béton implantés dans le trottoir et qui doivent être enlevés au marteau-piqueur. A noter que la distance entre le bac et le parapet du pont est de 2 mètres, ce qui devrait permettre le passage d'une bicyclette."

Ce que nous comprenons mal c'est le fait qu'il a fallu 7 ans pour constater qu'il faut un marteau-piqueur pour enlever des bacs à fleurs en béton et non pas un camion-grue. Et alors? Pour être honnête: nous le savions déjà en 1997 ...

Ce que nous avons bien compris, c'est que la transformation de l'autoroute du Kirchberg en un boulevard urbain a pu se faire à l'aide d'un camion-grue. L'autoroute a tout simplement été enlevée et remplacée par un boulevard urbain. Coûts des travaux: la location d'un camion-grue...

Quant à la largeur indiquée, il faudra noter que cyclistes et piétons doivent se partager ces 2 mètres, non pas sur une ligne droite mais précisément à l'amorce du virage qui fait contourner les bacs en béton et de ce fait les 2 mètres ne sont plus donnés dans l'axe du déplacement. C'est à ces endroits que le conflit entre les deux groupes d'utilisateurs est préprogrammé. Un rond-point Gluck en miniature et à double sens...

On imagine mal des bacs en béton en plein milieu d'une voie pour trafic motorisé, à contourner pour le simple plaisir d'admirer quelques fleurs. A moins que les bacs du pont J.-P- Buchler ne servent à ralentir cyclistes et piétons pour qu'ils n'entrent pas trop vite dans le virage à l'extrémité du pont. Si tel est le cas, la LVI suggère l'installation de bacs en béton non amovibles sur toutes les routes où les excès de vitesse sont de règle et surtout devant des virages dangereux.

Le comité de la LVI

Europa-Parlamentarier auf Werbetour für Europa und das Fahrrad

Vom 25. bis zum 30. Juni 2003 wird eine Gruppe von Abgeordneten aus dem Europäischen Parlament eine Fahrrad-Tour durch die drei Europäischen Hauptstädte Brüssel, Luxemburg und Straßburg absolvieren mit dem Ziel, auf die verstärkte Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel hinzuwirken.

Am Nachmittag des 27. Juni (ein Freitag) ist ein Stopp in Luxemburg eingeplant. Die Abgeordneten werden dort mit Vertretern der EU-Institutionen in Luxemburg (Europäische Investitionsbank, Europäische Kommission, Europäisches Parlament) zusammentreffen, um ebendiese Fragen zu erörtern: Wie kann auf eine verstärkte Nutzung des Fahrrads in der EU-Verkehrspolitik hingewirkt werden? Was muss getan werden, um das Fahrrad innerhalb Luxemburgs für das Pendeln zum Arbeitsplatz attraktiver zu machen, insbesondere auch für die vielen in den EU-Institutionen Beschäftigten?

Die Tour wird in enger Zusammenarbeit mit den europäischen Pro-Fahrrad-Verbänden unternommen.

Der Luxemburger Europaabgeordnete Claude Turmes ist Mit-Organisator dieser Initiative und wird selbst auf dem Rad dabei sein. ■



Photo: Monique Hoffmann

Nouveauté à Luxembourg-Ville: les abris-vélos.
Un nouveau pas dans la bonne direction !

Nos randonnées / Unsere Rundfahrten

Nos promenades à vélo sont conçues pour le simple plaisir de rouler à vélo et non pour réaliser des exploits sportifs. Ce qui ne veut pas dire que les tours ne peuvent pas avoir des degrés de difficultés variables. Le responsable du tour vous renseigne volontiers à ce sujet.

Et si les explications dans notre LVI-Info ne sont pas toujours bilingues, nous vous assurons que le responsable d'une promenade l'est toujours.

Reste à dire que le transport éventuel des bagages est assuré par vous-même et que chacun participe sous sa propre responsabilité.

Comme notre calendrier paraît tôt dans l'année, il se peut que des modifications ultérieures aient eu lieu. Nous vous prions de consulter les indications relatives aux randonnées dans cette édition.

Bei unseren Radtouren geht es darum, das Radfahren zu genießen, nicht, um sportliche Hochleistungen zu vollbringen. Was aber nicht sagen soll dass die Touren nicht von unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad sind. Der Tourenleiter gibt Ihnen gerne hierzu Auskunft.

Auch wenn die Erklärungen in unserem LVI-Info nicht immer zweisprachig sind, so versichern wir Ihnen, dass der Tourenleiter es in jedem Fall ist.

Bleibt noch zu sagen, dass der etwaige Gepäcktransport vom Teilnehmer selbst übernommen wird und dass jeder auf eigene Verantwortung teilnimmt.

Da unser Jahreskalender schon frühzeitig erscheint kann es vorkommen, dass nachträglich Änderungen am Ablauf einer Tour vorgenommen werden müssen. Aus diesem Grund sind die Angaben in diesem Heft maßgebend.

Légende / Zeichenerklärung

- 1* Tous types de vélos / Für alle Fahrradtypen geeignet**
- 2* Pas de vélos courses / Nicht für Rennräder**
- 3* Pour toute la famille / Für die ganze Familie**
- 4* Inscription obligatoire / Anmeldepflichtig**

Saison 2003

Einerseits gefällt es uns natürlich, dass unsere Radtouren solch großen Anklang finden, dass sie ausgebucht sind bevor überhaupt Gelegenheit besteht, die Touren in unserem LVI-Info vorzustellen. Die bloße Ankündigung im "LVI-Kalenner" ist für viele schon Anreiz genug um sich anzumelden. Andererseits heißt das auch, dass die Nachfrage größer ist als das Angebot. Und das wird in nächster Zukunft auch so bleiben! Die angebotenen Touren sind das angenehme "Nebenprodukt" unserer eigentlichen Arbeit: das Fahrrad als Transportmittel fördern. Wer als Mitglied Spaß daran findet eine Tour zu organisieren, der trägt dazu bei dass unser Touren-Kalender sich füllt. Aber wer weiß? Vielleicht entsteht aus dieser schönen Freizeitgestaltung eines Tages ein LVI-Radreisebüro.

D'un côté il fait plaisir de voir le succès de nos randonnées cyclistes, au point qu'elles annoncent déjà complet avant d'être présentées dans notre LVI-Info. La simple annonce des randonnées dans notre calendrier incite déjà à l'inscription. D'un autre côté cela veut dire que la demande est plus grande que l'offre. Et ceci restera le cas dans un avenir immédiat! Les randonnées proposées sont un "sous-produit" de notre première préoccupation: promouvoir le vélo comme moyen de transport.

Et si un de nos membres trouve son plaisir en organisant une randonnée, eh bien, cela fait un tour de plus sur notre calendrier. Et qui sait? Peut-être qu'un jour cette passion fera naître l'agence LVI - bureau de voyages pour cyclistes.

Mai

Am Uelzechtdall (~ 35 km) 3*

Samedi 10 mai

Découvrir la vallée de l'Alzette presque exclusivement sur des pistes cyclables. Nous allons faire cette découverte sur la PC 15 du réseau national entre Walferdange et Ettelbruck. Une balade pour toute la famille, d'autant plus que le chemin de fer nous accompagne sur notre trajet.

Das Alzettetal auf dem Radweg PC15 zwischen Walferdange und Ettelbruck entdecken. Eine Radtour für die ganze Familie, umso mehr die Eisenbahn uns ständig begleitet.

➔● 14.00 Gare de Walferdange

☎ 021 73 85 83 Gust Muller

Juin

Happy Mosel (~30 km + 80 km) 1*, 4*

Samedi 14 - Dimanche 15 juin



Journée sans voitures de Schweich à Cochem (Moselle)

Au départ de Wittlich nous empruntons la piste cyclable du "Maare-Mosel Radweg" pour descendre sur cette ancienne ligne ferroviaire désaffectée vers les bords de la Moselle. Et le dimanche nous profitons de la journée sans voitures "Happy Mosel" pour revenir le long de la Moselle jusqu'à Trèves.

✍ → 15 mai 2003 / Max. 12 Pers.

☎ 021 610 980 Paul Schieres

Visite guidée de la Ville de Luxembourg 1*, 3*, 4*

Dimanche 15 juin

Une visite guidée pour découvrir la capitale millénaire du Grand-Duché. Le trajet se fait presque exclusivement à l'écart du trafic motorisé.

Les enfants à partir de 6 ans, accompagnés d'un adulte, sont les bienvenus.



Eine geführte Besichtigung durch die tausendjährige Hauptstadt Luxemburgs, fast ausschließlich auf verkehrsfreien Wegen.

Kinder ab 6 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen sind willkommen.

➔● 14.30 Luxembourg-Ville, Place d'Armes

☎ 30 53 27 Nicole Sahl

Juin

Den unHengleckeets - Tour (~ 50 - 60 km am Tag) 2*, 4*
Samedi 21 - Lundi 23 juin

Der eben erst fertiggestellte "Saarland-Radweg" ist die ideale Gelegenheit einen unserer Nachbarn näher mit dem Fahrrad kennen zu lernen.

Schwierigkeitsgrad: leicht bis mittelschwer, da wir auch einen Teil des Hunsrück durchqueren.

Landschaftlich wird es jedenfalls ein Erlebnis.



✍ → 15 mai 2003 / Max. 12 Pers.
☎ 021 73 85 83 Gust Muller

De Fritures - Tour (~ 60km / 110 km) 1*, 4*
Samedi 28 juin



A première vue notre randonnée semble très longue. Mais comme nous prévoyons toute la journée pour faire ce trajet il nous reste le temps de prendre un léger repas vers midi et même de visiter l'une ou l'autre curiosité.

Si vous n'avez pas le temps de nous rejoindre pour toute la journée, retrouvez-nous l'après-midi à Ettelbruck en prenant le train, bien entendu avec votre vélo.

Et le soir, après une friture bien méritée, le train nous ramène au point de départ.

✍ → 23 juin 2003

☎ 021 73 85 83 Gust Muller

Juillet

Op Rëmeleng an de "Musée des Mines" (~ 25 km) 1*, 3*

Samedi 5 juillet



Visite du "Musée des Mines" et de la Ville de Rumelange. Les enfants à partir de 10 ans, accompagnés d'un adulte, sont les bienvenus.

Besichtigung des Erzgruben-museums und der Stadt Rümelingen. Kinder ab 10 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen sind willkommen.

☎ 34 02 57 Carole Stoos
021 610 980 Paul Schieres

"Alles op de Vëlo" Mamer - Mersch (km à volonté) 1*, 3*

Dimanche 20 juillet



Org.: Mouvement Ecologique en collaboration avec la LVI

Journée sans voitures entre Mamer et Mersch

Stand d'informations de la LVI à Kopstal

Attractions et ravitaillement sur le trajet
Autofreier Tag zwischen Mamer und Mersch

LVI-Infostand in Kopstal

Unterhaltung und Verpflegung unterwegs

☎ 43 90 30 1 Mouvement Ecologique



Votre sécurité nous tient à cœur ! Soutenez notre travail !

90% de nos membres nous font confiance surtout pour notre travail de fond, qui consiste à améliorer les conditions des cyclistes au quotidien et à promouvoir le cyclisme de loisirs. Le vélo est une réponse moderne à un trafic motorisé de plus en plus anarchique, menaçant, inefficace.

Vous tenez en main notre nouveau LVI-Info. Pensez-vous qu'il vise juste ? Auriez-vous des idées comment l'améliorer ? Ou même envie de collaborer ? N'hésitez pas à nous contacter à l'adresse indiquée ci-dessous, nous apprécions chaque contribution. Devenez membre de la LVI en versant un minimum de 10,- € sur notre compte CCP avec la mention « Nouveau membre ». Chaque membre reçoit le **LVI-Info** quatre fois par an, le **Calendrier LVI** des randonnées en début d'année et en plus des « **Info-Flash?** » sur des sujets d'actualité.

Ihre Sicherheit ist unser Anliegen ! Helfen Sie uns !

90% unser Mitglieder unterstützen uns insbesondere wegen unserer Zielsetzung, die Bedingungen für Radfahrer im Alltag und in der Freizeit zu fördern. Radfahren ist eine zeitgemäße Antwort auf einen zunehmend chaotischen, bedrohlichen, ineffizienten Verkehr.

Sie halten unser neues LVI-Info in Händen. Stimmt seine Stoßrichtung für Sie? Hätten Sie Verbesserungsvorschläge? Oder möchten Sie mitarbeiten? Zögern Sie nicht Kontakt mit uns aufzunehmen (siehe Adresse unten), wir freuen uns über jeden Beitrag. Werden Sie Mitglied der LVI durch Überweisung von mindestens 10,- € auf unser Postscheckkonto. Jedes Mitglied erhält unser **LVI-Info** viermal im Jahr, den **LVI-Radtourenkalender** am Jahresanfang sowie punktuell **Info-Aktuell**-Ausgaben zu Aktualitätsthemen.

Impressum		LVI-INFO	
		Heft Nr 50 April 2003	
Auflage		800	
Erscheint		Vierteljährlich	
Heft Nr 51		erscheint Juni 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		www.lvi.lu	
E-Mail		lvi@velo.lu	
Postscheck		CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000	
Druck		Imprimerie Linden	

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



www.ecf.com