

# LVI - Info

no 51  
2/2003

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ  
[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)



op der Sich nom  
roude Fuedem ...

PC 1

Zéisséng - Märel



VELO media

bd Joseph II  
nei Vëlospist





Vielleicht gibt es zur Zeit so viele Gräben und geperrte Straßen in der Hauptstadt weil es während 20 Jahren fast keine großen Baustellen zur Erneuerung der Infrastruktur gegeben hat. Und derjenige, der den Mut hat diese nicht gerade populären aber notwendigen Arbeiten auszuführen erntet natürlich die Kritik. Wir als LVI stellen mit Genugtuung fest, dass im Anschluss an solche Infrastrukturarbeiten dem Fahrradverkehr endlich wieder

Rechnung getragen wird. Auch wenn wir bei unserer Forderung bleiben, dass ein Gesamtkonzept zum Radverkehr erstellt werden muss.

Selbst der Geschäftsverband hat erkannt, dass es zur Zeit genügend Parkplätze für PKWs in der Hauptstadt gibt und zwar in Parkinghäusern, welche über Jahre gefordert wurden. Also soll man jetzt auch den zweiten Schritt tun und dem nichtmotorisierten Verkehr den Raum wieder geben welcher ihm als gleichberechtigter Partner zusteht.

Schließlich wurde auch niemand gefragt, als in den 60er Jahren die Städte autogerecht umgebaut wurden. Zu dieser Zeit fehlte, wenigstens in Luxemburg, die Weitsicht, dass man nicht grenzenlos den motorisierten Individualverkehr fördern kann. Irgendwo liegt die Grenze und die ist mittlerweile ja nicht nur erreicht, sondern maßlos überschritten.

Es wird wieder Geschrei geben wegen der Parkplätze, welche in der hauptstädtischen Avenue Marie-Thérèse und der Avenue Monterey oder in Esch in der Kanalstraße Radpisten zum "Opfer" gefallen sind. Aber es ist dies eine Entwicklung in die richtige Richtung. Eine Stadt zum Leben und Verweilen und nicht zum Ersticken und Zuparken.

Und als Radfahrer sehen wir nicht nur unsere eigenen Interessen. Wie wäre es z.B., die "Place de la Constitution" um die "Gëlle Fra" in eine der schönsten Terrassen inmitten der Hauptstadt zu verwandeln ? Und zum Boulevard Roosevelt hin könnten wie bis jetzt die Busse ihre Touristen-Kunden bequem anliefern und abholen.

oooooooo

Das Echo auf die neue Gestaltung des LVI-Info ist größtenteils positiv und den einigen Beanstandungen werden wir so weit wie möglich Rechnung tragen. Es gibt einige Mitglieder, welche die Karikatur von Guy. W. Stoos auf der Titelseite vermissen. Eine solche Karikatur sei nicht durch auch noch so gute Fotos zu ersetzen. An dieser Stelle möchten wir uns auf jeden Fall bei unserem Karikaturisten Guy W. Stoos bedanken für die vielen guten und treffenden Titelseiten, welche er uns während Jahren beschert hat. Und wir werden sicher auf seine Talente zurückgreifen, falls die eine oder andere Idee "verbildlicht" werden muss.

Der Vorstand der "Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ"

Editorial: <b>Ab wieviel PS zählt man als Kunde?</b> .....	3
<b>Dossier</b>	
<b>Radfahren in der City</b> .....	5
<b>Münster (NRW) – eine Zwischenbilanz</b> .....	6
<b>Gemeinsam stark: Interessenverband Fahrrad</b> .....	10
<b>Strasbourg, ville-pilote</b> .....	11
<b>Calendrier / Termine</b> .....	12
<b>Der schwere Stand des Fahrrads in Ostdeutschland</b> .....	13
<b>Aktuell</b>	
<b>Erste Fahrradroute in Esch/Alzette eröffnet</b> .....	16
<b>Vélo online : Internet-Adressen</b> .....	16
<b>Europa-Parlamentarier auf Werbetour für Europa und das Fahrrad</b> ...	17
<b>Trier : lange genug zugeparkt – Radweg weg !</b> .....	18
<b>Road traffic accidents 1st cause of injury-related deaths</b> .....	18
<b>Wir sind am Zug ! Fahrradmitnahme in ICE-Zügen</b> .....	19
<b>Votre opinion / Ihre Meinung</b> .....	19
<b>LVI-Touren: Nos Randonnées / Unsere Rundfahrten</b> .....	20
<b>Velotourismus: Die coolste Tour des Jahres</b> ...	22
<b>Impressum</b> .....	26

Nouvelle voie pour cycles urbains : Avenue Marie-Thérèse



Photo: Monique Hoffmann

## Radfahren in der City

In unserem Dossier beschäftigt uns nach wie vor die Idee vom besseren Radfahren. Nachdem wir im LVI-Info 50 ansatzweise aufgezeigt haben, wie man's machen kann (und dass es durchaus machbar ist), werden im vorliegenden Heft die Erfahrungen aus der Praxis verschiedener Städte/Gemeinden vorgestellt.

Dabei führen wir sowohl gelungene Beispiele als auch nicht gelöste Fälle an. Der Fortschritt der Stadt Münster scheint (schon geschichtlich bedingt) schier uneinholbar. Die Westfalen bleiben bescheiden, suchen weiter nach Verbesserungsmöglichkeiten. Nachahmung empfohlen (S.6).

Denn jedem Volksvertreter oder Planer, jeder Gemeindeverwaltung, die Interesse zeigt, kann das erworbene Wissen vermittelt werden. Münster ist in der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ vertreten, die sich mit sichtlichem Erfolg für die Belange des Fahrrads in den Städten einsetzt (S.10).

Im Entwicklungsland Frankreich (auf das Fahrrad bezogen) verdeutlicht das Beispiel Strassburg, dass eine entschlossene Stadtverwaltung, sogar in einem ungünstigen Umfeld, sehr gute Resultate in (wahlpolitisch) übersehbaren Zeiträumen erzielen kann (S.11).

Am Fall Gera mag uns vor allem die vorherrschende Mentalität an hiesige Verhältnisse erinnern (S.13). Der Vergleich mit der ehemaligen DDR dient dennoch nicht der Provokation: selbstverständlich sind wir in unserem reichen Land dankbar für jede bauliche Maßnahme, die dem Radfahren nützlich ist.

Nur: eine mehr oder minder große Anzahl von Insellösungen ersetzen kein fehlendes Konzept, sie bieten keine durchgehende Sicherheit und ihnen fehlt vor allem die Signalwirkung, die der Förderung des Radverkehrs unabdingbar ist.

Dass dies trotzdem mit sogar bescheidenen Mitteln möglich ist, signalisiert derzeit die Stadt Esch/Alzette (S.). Wir wünschen viel Erfolg!

Eine lebenswerte Stadt ist vor allem eine kinder- und familienfreundliche Stadt. Es ist dies eine Stadt in der, unter anderem, Radfahren in Sicherheit und ohne Angst vor Schaden jedem Einzelnen zusteht.

-ro

## Münster (NRW) – eine Zwischenbilanz

Die kreisfreie Stadt Münster ist schon seit langem „Vorzeigestadt“ in Sachen Radverkehr und Radverkehrsplanung. Als Oberzentrum des Münsterlandes ist die Universitätsstadt Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Ausbildungs- und Kulturstandort und damit zugleich Einpendelzentrum für eine Region mit 1,5 Millionen Menschen. Der innerstädtische Radverkehrsanteil von über 40 Prozent zeugt von einer systematischen Radverkehrsplanung. Sie wird bereits seit 1948 betrieben und ist auch in den 60er und 70er Jahren nicht vernachlässigt worden. Logische Konsequenz: Münster darf sich laut einer Befragung der Verbraucherzeitschrift „Test“ aus dem Jahr 1997 „Fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands“ nennen. 280.000 Einwohnerinnen und Einwohner wirken an der Umsetzung eines Konzeptes zur Radverkehrsförderung mit, das seitens der Politik volle Unterstützung findet.

**Planungsgeschichte und Zielvorstellungen** Münster ist seit vielen Jahren fahrradfreundlich. Das Rad gehört zum Stadtbild und ist ein von allen Schichten und Altersgruppen geschätztes und benutztes Fortbewegungsmittel. Jeder Münsteraner sitzt im Tagesdurchschnitt eine Viertelstunde im Fahrradsattel. Der Einfluss des Fahrrads auf das Verkehrsgeschehen ist mitbestimmend für die Ziele der Verkehrsplanung:

- die Reduzierung des Kfz-Anteils in der Innenstadt und den Stadtteilzentren,
- eine fußgänger- und fahrradfreundliche Altstadt und
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

So führt der Weg auch zukünftig weiter weg vom Auto hin zu attraktiven alternativen Angeboten, die durch die Verknüpfung von Bahn, Bus und Fahrrad geprägt sind.

Als der Rat der Stadt im September 1988 beschloss, dass sich Münster am Landesprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ beteiligt, waren viele damals noch als innovativ angesehene Lösungen bereits umgesetzt. So entwickelte sich ganz selbstverständlich die primäre Aufgabe Münsters in diesem Programm: in Münster ausgeführte fortschrittliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wissenschaftlich untersuchen zu lassen und die Ergebnisse anderen Städten und Interessierten zur Verfügung zu stellen.

**Öffentlichkeitsarbeit** In Zusammenarbeit mit Ingenieurbüros und Verbänden erschienen zahlreiche Schriften zu gewonnenen Erkenntnissen. Diese Broschüren und weitere Faltblätter zu Detailthemen sind insbesondere für andere Städte wichtige Hilfen beim Aufbau eigener Radverkehrskonzepte.

Vorträge, Diskussionen und Rundfahrten mit Fahrrädern haben schon in vielen Fällen von theoretisch scheinbar nicht funktionierenden Lösungen, wie beispielsweise der „unechten Einbahnstraße“, zur konkreten Umsetzung in die Praxis geführt. Ein weiterer Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit sind

die Fahrradtage. Aus den seit 1988 durchgeführten Veranstaltungen, die sich in Kongressteil, Aktionsteil und Messe gliederten, entstand im Jahr 1996 erstmals eine Synthese aller Verkehrsarten mit dem Titel „mensch.mobil - Forum für humane Mobilität“. Auf der Basis des bereits umgesetzten Radverkehrsnetzes in Münster wurde ein ganzheitliches Konzept diskutiert, in dem das Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft wird. Dieser verbindende Gedanke ist der Ansatz der Verkehrsplanung von heute.

Avenue Monterey, bande cyclable  
toute fraîche.



Photo: Monique Hoffmann

Bundesweit erstmalig fand 1999 die verkehrsmittelübergreifende und international besetzte Mobilitäts- und Verkehrsmesse „intermove '99“ in der Halle Münsterland statt. Thematisch eingebunden war dabei die ECOMM als europäischer Fachkongress zum Mobilitätsmanagement.

**Basisarbeit am Netz** Radverkehrsförderung bedingt Basisarbeit am Netz und Liebe zum Detail. Die Stadt Münster hat in unterschiedlichsten Maßnahmenbereichen angesetzt und dabei vor allem mit einfachen Mitteln gearbeitet: mit Markierungen und Beschilderungen.

Geschichtlich begründet hat Münster an Hauptverkehrsstraßen in der Vergangenheit Bordsteinradwege angelegt. Seit einigen Jahren werden nach Prüfung der Vor- und Nachteile - bezogen auf die jeweilige örtliche Situation - auch Radfahrstreifen ausgeführt. Die Erfahrung zeigt, dass hier nicht im konkurrierenden Vergleich Entscheidungen getroffen werden dürfen, sondern ein offener Abwägungsprozess notwendig ist.

Schutzstreifen für Radfahrerinnen und Radfahrer dienen primär als Orientierungshilfe. Umsichtiges Fahrverhalten ist zwingend erforderlich, denn die Flächen sind nur „scheinbar“ aufgeteilt. Bisherige Erfahrungen zeigen eine deutliche Akzeptanz seitens der Kraftfahrer.

Bewusst eingesetzte Mehrfachnutzungen einer Fläche durch verschiedene Verkehrsarten waren ein wichtiger Schritt zu praktikablen und kostengünstigen Angeboten. Sowohl Busspuren mit Radbenutzung als auch Radwege

mit der Erlaubnis zur Busbenutzung sind von großer Bedeutung für den zügigen Verkehrsfluss beider umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Immer wiederkehrende verkehrstechnische Elemente im Radverkehr tragen zur stärkeren Bekanntheit sowie zum richtigen Verständnis und Umgang bei. Konzeptionelle Planungen führten zu dem Ergebnis, dass es in Münster eine ganze Reihe von Fahrradstraßen gibt, die in ein eigenes Radroutennetz eingebunden sind.

Mitte der 60er Jahre wurde die erste „unechte Einbahnstraße“ in Münster eingerichtet. Inzwischen gibt es im gesamten Stadtgebiet fast flächendeckend „unechte Einbahnstraßen“. So entstanden Netzschlüsse und die für den Radverkehr so wichtigen direkten Wegebeziehungen.

Die Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern an signalisierten Knotenpunkten stand im Mittelpunkt einer wissenschaftlichen Untersuchung. Anlass waren die vielfältigen, oftmals verwirrenden Führungsmöglichkeiten an signalisierten Knotenpunkten und die Anforderungen der novellierten Straßenverkehrsordnung. In Münster wurden vier Grundformen entwickelt. Die vielen zu berücksichtigenden Teilaspekte, insbesondere aus ordnungsrechtlicher Sicht, machten es schwer, in jedem Fall einfache und leicht verständliche Lösungen anzubieten.

**Wegweisung und Abstellplätze** Münster ist aus den Kinderschuhen der Fahrradwegweisung herausgewachsen. „Neue Vorzeichen“ sind angesagt. Im Rahmen des Landesprogramms ließ Münster ein flächendeckendes, zielorientiertes Wegweisungssystem mit einer Länge von über 344 Kilometern konzipieren. Aspekte wie Alltagstauglichkeit, tangential- und radiale Verbindungen, Verknüpfungen mit den Umlandgemeinden, Nah- und Fernziele, Einbindung der Themenrouten, Form und Farbe der Wegweiser kennzeichnen das neue System. Münster macht sich zudem dafür stark, die Wegweisung auch über die Stadtgrenzen hinaus zu vereinheitlichen.

Die Wegweisung erweist sich als wichtiger Beitrag zur Qualitätssteigerung des lokalen Radverkehrs. Sie ist dem Alltagsradfahrer eine Orientierungshilfe im Stadtgebiet und bietet dem Freizeitradler neue Möglichkeiten durch Aufnahme der wichtigsten Themenrouten und Integration des Wabensystems des Radelparks Münsterland.

In den letzten Jahren wurde die Altstadt von Münster innerhalb der Promenade noch fahrradfreundlicher gestaltet. Direkte Wegebeziehungen und zusätzliche Fahrradabstellplätze verbessern die Bedingungen für den Radverkehr.

Um die Probleme mit abgestellten Rädern anzugehen, beschloss der Rat der Stadt Münster 1995 eine Fahrradabstellsatzung. Diese Satzung fordert bei Errichtung bzw. wesentlicher Änderung baulicher Anlagen, die eine Zunahme des Radverkehrs erwarten lassen, ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

**Umweltverbund** Die Verknüpfungs- und Umsteigepunkte spielen in der aktuellen Planung und Realisierung eine zentrale Rolle. In Münster wurden bereits unterschiedliche Systeme erprobt: Kurzparkzonen für Radlerinnen und Radler am Hauptbahnhof, Fahrradboxen an Bahnhöfen und Mobilstationen sowie überdachte Fahrradständer an wichtigen Bushaltestellen. Neu sind transparente Fahrradhäuser an der Mobilstation Zentrum Nord, die bis zu 80 Fahrräder aufnehmen können.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist der Bau der Radstation am Hauptbahnhof. Seit Abschluss des Projektes können hier weit über 3.000 Fahrräder sicher und geordnet abgestellt werden.

Im Jahr 1998 erstellte die Stadt Münster ein „mobil-paket“ für Neubürger. Dieses Paket enthält nützliche Informationen zu allen Verkehrsmitteln, Adressen und Ansprechpartner sowie interessante Schnupperangebote zum Kennenlernen. Mit dem Mobilitätsratgeber können sich Neuzugezogene in der Münsteraner Verkehrswelt besser zurechtfinden. Darüber hinaus wird der Umstieg auf den Umweltverbund mit seinen attraktiven Angeboten „schmackhaft“ gemacht.

Im März 1998 wurde die Mobilitätszentrale „mobilé“ in der City eröffnet. Träger sind die Stadt Münster und die Stadtwerke Münster GmbH unter Beteiligung weiterer Kooperationspartner. In dieser Service-Einrichtung werden Informationen und Auskünfte zu allen Verkehrs- bzw. Mobilitätsanliegen gebündelt und zur Verfügung gestellt. Zum Thema Radverkehr gehören als Highlights z. B. die EDV-gestützte Radwegeauskunft und Radtourenplanung.

**Ausblick** Die Stadt Münster ist bezogen auf die Radverkehrsförderung sehr experimentierfreudig. Immer wieder gelingt es, neue Konzepte zu entwickeln und in die Praxis umzusetzen. Fasst man die genannten Projekte zusammen, wird die Vielschichtigkeit deutlich, bei der sich Ideen, Planungen und Ausführungen in verschiedenen Ebenen überlagern. Mit jeder realisierten Maßnahme kommt Münster dem Ziel einer umwelt- und lebensfreundlichen Verkehrsplanung einen Schritt näher.

<a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de">http://www.fahrradfreundlich.nrw.de</a>
---



## Gemeinsam stark : Interessenverbund Fahrrad

Der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen gehören seit ihrer Gründung 1993 mehr als 30 Mitglieder an. Ziel ist eine moderne, sozial- und umweltverträgliche Mobilität, ein Höchstmass an Aufenthalts- und Bewegungsqualität, d.h. eine optimale Lebensqualität für ihre Bürger.

Dem Fahrradverkehr wird dabei eine zentrale Bedeutung zugemessen. Begriffe wie Attraktivität und Sicherheit, Barrierefreiheit für alle nichtmotorisierten, individuellen Verkehrsarten, 60% Nahmobilität, individuelle Bewegung, Modal-Verbund - nicht Modal-Split, erheben das Fahrrad zum Maßstab für eine menschengerechte Stadtentwicklung.

Die Organisation verkörpert sowohl Wille als auch Weg. Sie ist kompetenter Ansprechpartner, Informations- und Kommunikationsschnittstelle, Sprachorgan und Verfechter für Gleichgesinnte und Hilfesuchende. Mittels Messen und Ausstellungen, Kongressen und Themenveranstaltungen, Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit werden die zu verwirklichenden Ziele festgelegt und der zu begehende Weg geebnet.



Gemeinsam stark: die AGFS in NRW

<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>

## Strasbourg, ville-pilote

Depuis plus de dix ans, la Communauté Urbaine de Strasbourg se préoccupe de développer une plus juste répartition des moyens de transport dans l'agglomération. Au cœur de la politique de déplacement, ce simple constat: la tendance actuelle au tout-automobile doit être inversée car la voiture en ville n'est pas forcément un mal nécessaire.

Pour faire de Strasbourg une cité contemporaine équilibrée, la CUS mène une politique ambitieuse et dynamique et inscrit l'urbanisme à visage humain et la qualité de vie parmi ses actions prioritaires.

Concrètement, cette détermination s'articule autour d'axes complémentaires et cohérents jouant sur la complémentarité des différents modes de transports urbains: vélo, piéton, transports en commun et automobile.

Le vélo occupe une place de choix dans cette reconquête de l'espace urbain. Strasbourg a adopté une politique volontariste et résolue dont les différents pôles de développement portent déjà les fruits de la réussite.

**La lutte contre le vol** Strasbourg propose aux cyclistes de multiples possibilités de parking, à la fois économiques, efficaces, pratiques et bien réparties dans toute l'agglomération.

**La multiplication des services aux cyclistes et des systèmes de location** Avoir toujours un vélo à sa disposition n'est jamais bien compliqué à Strasbourg, que celui-ci soit neuf ou d'occasion, qu'il soit loué à la demi-journée ou à l'année. Les chiffres montrent que les habitants comme les visiteurs apprécient la flexibilité des solutions offertes.

**Le développement d'un réseau cyclable continu et maillé** La Communauté Urbaine de Strasbourg a prévu de proposer 500km d'itinéraires, confortables, sûrs et bien signalés avant l'année 2004.

**L'encouragement de la complémentarité transports collectifs / vélo** Les cyclistes ont la possibilité d'opter pour des formules de complémentarité transports en commun / vélo avec, si nécessaire, des solutions de parking aux stations de tram ou de bus (Véloparcs, arceaux, etc).

**La promotion de l'image du cycliste par une modification des habitudes** Strasbourg est fière de son image de ville pilote en matière de vélo. Des campagnes de promotion et des événements sont organisés toute l'année pour rendre sa juste place à un mode de transport moderne et parfaitement bien adapté au milieu urbain.

**La Ville de Strasbourg s'est dotée d'outils concrets pour atteindre ces objectifs** Les budgets sont à la mesure de l'enjeu et les services de voiries investissent 2,3 Mio EUR par an pour le vélo.

La politique en faveur du vélo a été officialisée par la signature d'une Charte de l'Environnement (1993) suivie d'une Charte du Vélo (1994)

Le développement de campagnes de sensibilisation ponctuées d'évènements annuels permet de toucher un public toujours plus nombreux et plus enthousiaste, bien disposé à se joindre à cet élan et à profiter des avantages offerts.

L'adoption en 1994 d'un Schéma Directeur Deux-Roues, outil de coordination et de cohérence pour l'ensemble de la programmation du réseau et des aménagements.

Après une décennie d'efforts résolus, la politique mise en oeuvre en faveur du vélo se révèle être effectivement la réussite escomptée. Il s'agit à présent de l'étendre, de l'approfondir et de la développer à long terme afin de faire échec à l'hégémonie de la voiture, source évidente de dysfonctionnement en ville.

[www.velo-strasbourg.com](http://www.velo-strasbourg.com)

### Calendrier / Termine

<b>20.07.2003</b>	<b>Alles op de Vëlo am Mamerdall</b> - <a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a> La route de Mamer à Mersch exempte de voitures
<b>16.-17.08.2003</b>	<b>Autofreies Ruwertal</b> - <a href="http://www.ruwer.de">www.ruwer.de</a> 10h00-20h00, von Ruwer bis Riveris (Trier)
<b>07.09.2003</b>	<b>Autofräien Warkdall</b> - <a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a> Journée sans voiture entre Warken et Welscheid
<b>11.-14.09.2003</b>	<b>IFMA Cologne</b> - <a href="http://www.ifma-cologne.de">www.ifma-cologne.de</a> Internationale Farradmesse Köln
<b>22.09.2003</b>	<b>"En ville, sans ma voiture!"</b> - <a href="http://www.lvi.lu">www.lvi.lu</a> Journée européenne sans voiture
<b>12.-14.09.2003</b>	<b>Oekofoire</b> - <a href="http://www.emweltzenter.lu">www.emweltzenter.lu</a>
<b>23.-26.09.2003</b>	<b>Velocity 2003, Paris</b> - <a href="http://www.velo-city2003.com">www.velo-city2003.com</a> La plus grande conférence mondiale autour du vélo

## Der schwere Stand des Fahrrads in Ostdeutschland

Das Fahrrad als umweltfreundlichster Verkehrsträger zählt zu den langsamen Verkehrsmitteln. Beim Einsatz auf kürzeren und mittleren Strecken bis etwa 5 km vor allem innerorts kann es aber allemal mit dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV mithalten. Der Platzbedarf ist gering, Flexibilität und Mobilität hoch. Parkplatzsuche und Parkgebühren entfallen.

Bedeutend ist das Fahrrad als Verkehrsträger in gewissem Umfang im Berufsverkehr, stärker noch im Schüler- und Ausbildungsverkehr, im Einkaufsverkehr, im Gelegenheitsverkehr vor allem von Jugendlichen und im Freizeitverkehr, wobei mit Letzterem das Radfahren um des Radfahrens willen gemeint ist. Dass dies wohl eine bedeutende Rolle spielt, zeigt sich darin, dass an einem durchschnittlichen Werktag in Deutschland 2,5 Mio km mit dem Rad zurückgelegt werden, samstags 1,9 Mio km und sonntags wieder 2,2 Mio km. Es gibt also viele "Sonntagsfahrer".

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) bemüht sich um die Förderung des Fahrradverkehrs und die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer. Seit 1990 ist der ADFC auch in den neuen Ländern aktiv. Wie für den VCD stellen sich auch dem ADFC dabei besondere Schwierigkeiten, die relativ geringe Mitgliederzahl ist Spiegelbild des vorherrschenden Denkens, in dem Autos als Inbegriff der Freiheit eine große, Umwelt- oder Gesundheitsgesichtspunkte eine geringe Rolle spielen und das auch die Behörden und Entscheidungsträger prägt.

Die Rolle des Fahrrads ist hier noch gering. Der Fahrradverkehr in den neuen Ländern hat in den letzten Jahren zwar deutlich sichtbar zugenommen. Doch ist der Anteil des Radverkehrs in den neuen Ländern im Vergleich zu vielen westdeutschen Städten nach wie vor gering, in Gera noch geringer. Am Ausbildungsverkehr etwa hatte das Fahrrad Mitte der 90er Jahre in Westdeutschland einen Anteil von 27%, in Ostdeutschland nur von 7%. 1987 unternahm der Durchschnitts-Geraer 0,07 Fahrradfahrten je Tag, ein Erlanger 1985 zehnmal so viele.

Eine der Ursachen liegt im noch relativ geringen Angebot an Radwegen und zum Radfahren geeigneten Straßen. Die Gefahren im Straßenverkehr und das subjektive Gefühl der Unsicherheit - gerade auf Straßen ohne Radweg - verhindern eine stärkere Zunahme des Fahrradverkehrs. Vor manchen Gefahren kann sich ein Radfahrer selbst etwas schützen, etwa vor Kraftfahrzeugen, die ihm beim Abbiegen die Vorfahrt nehmen. Vieles lässt sich aber nur durch Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang der wichtigen Verkehrsachsen oder radverkehrsgerechter Straßenanlagen erreichen.

Derjenige Radfahrer, der sich entsprechend den Verkehrsvorschriften verhalten will, steht oft genug vor dem Rätsel, wie er sein Ziel überhaupt erreichen kann. Häufig sind erhebliche Umwege vonnöten, weil aus DDR-Zeiten erhebliche Mengen an Einbahnstraßen und Abbiegeverboten überkommen

sind. An anderen Stellen sind die Straßen so wenig fahrradgerecht, aber hoch verkehrsbelastet, dass der Radler zwischen den Autos im Stau steht.

Mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen wird ein Fortschritt auch für Fahrzeuge des ÖPNV erreicht. Denn auf stark belasteten, aber für Verkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu engen Straßenräumen sind Radfahrer ein Verkehrshindernis ersten Ranges. Radfahrer legen es etwa in Gera nicht bewusst darauf an, eine Straßenbahn 400 m weit bis zur nächsten Ausweichmöglichkeit zum Fahren mit 17 km/h zu veranlassen. Bisher bleibt ihnen aber bei StVO-konformem Verhalten keine andere Möglichkeit.

Zwar ist umstritten, inwieweit Radwege tatsächlich die Sicherheit erhöhen. Es wird oft angeführt, dass sich auf Straßen mit Radwegen recht viele Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignen, wobei übersehen wird, dass Radwege in der Regel nur an stark von Radfahrern und Autos befahrenen Straßen existieren, so dass die "Trefferquote" von vornherein deutlich höher ist. Eine relevante Aussage ließe sich nur durch Verbindung der Unfallzahlen mit den zurückgelegten Fahrzeug-Km auf den einzelnen Straßen und Wegen treffen, was aber - soweit bekannt - bisher nirgends durchgeführt worden ist.

Insgesamt ist das Risiko, auf ostdeutschen Straßen zu verunglücken, bezogen auf die Einwohnerzahl und die Verkehrsdichte noch deutlich größer als im Westen, was allerdings auch daran liegt, dass dort weniger wildgewordene Alleebäume auf die Straße springen.

Mit der Zunahme des Radverkehrs stiegen leider auch die Unfallzahlen: Im Gebiet der Ex-DDR wurden 1985 noch 2.888 Radfahrer verletzt, 1990 waren es 4.241 und 1992 schon 10.109 (vgl. Statistisches Bundesamt).

In Gera stieg die Zahl von 43 Unfällen mit Radfahrereteiligung im Jahr 1995 auf 96 im Jahr 1999.

Zu den aktuell ungünstigen Bedingungen gesellen sich historische Gründe: Gerade im südlichen Teil der früheren DDR gab es bereits aus der Vorkriegszeit wenig Fahrradwege.

Gegenüber Städten in anderen, insbesondere nordwesteuropäischen, Staaten und den westdeutschen Bundesländern ergab sich so ein erheblicher Rückstand. Während der DDR-Zeit wurde vor allem der Öffentliche Personennahverkehr gefördert. Dieser wurde außerdem so stark subventioniert, dass es unattraktiv war, sich selbst beim Radfahren anzustrengen und dem Wetter auszusetzen. Somit gab es keinerlei ökonomische Anreize, das Fahrrad zu nutzen.

Andererseits wird jetzt über Benzinpreise von über 1 EUR gestöhnt. Im Verhältnis zum Einkommen ist das Benzin aber immer noch billiger als zu DDR-Zeiten. Dasselbe gilt für die Autos. Für den Verdienst aus einer gleichen Anzahl Arbeitsstunden erhält ein Arbeitnehmer heute nicht nur einen Trabant, sondern ein moderneres, komfortableres Auto.

Seit 1990 hat insbesondere der motorisierte Individualverkehr stark zugenommen. Anknüpfend an den alten ADAC-Slogan "Freie Fahrt für freie Bürger" scheint für viele Mitmenschen das Autofahren zum Inbegriff der Freiheit zu gehören. Hier wird ein erheblicher Nachholbedarf sichtbar. Die ehemalige DDR befindet sich in einer Phase, die den Zuständen in der BRD der 70er Jahre ähnelt: Jeder fährt Auto; niemand mehr mit der Eisenbahn, die Strecken stilllegen muss; zunehmend verstopfen die Straßen; große Straßenbauprojekte sollen Abhilfe schaffen. Die Kfz-Dichte hat westdeutsche Ausmaße erreicht. Der Radwegebau hält damit nicht Schritt. Die wenigen Maßnahmen dokumentieren oft fehlende technische Erfahrung und erweisen sich als nur begrenzt brauchbar.

Es ist anzustreben, den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Dabei ist vorrangig, frühzeitig entstandene Radverkehrsanlagen, die oft "Insellösungen" darstellen, zu vernetzen. Dabei ist auch eine zweckmäßige Verknüpfung mit dem ÖPNV und der Bahn durch Schaffung geeigneter Abstellanlagen zu realisieren.

Es geht in erster Linie um den Alltagsradverkehr, nicht nur um die Sonntagsfahrer. Zwar scheint bisher der Freizeit- und Ausflugsverkehr mit dem Fahrrad gerade in einigen Städten der neuen Länder den größeren Anteil auszumachen - insoweit gibt es Ähnlichkeiten zu Frankreich, wo zwar die "Tour de France" ein großes Ereignis ist und viele den Rennfahrern nahekommen, das Rad als bloßes "moyen de déplacement" aber eher unüblich ist. Die "Sonntagsfahrer" bewegen sich aber weitgehend außerhalb der Städte, wo dem Autoverkehr auf weiten Strecken unproblematisch ausgewichen werden kann.

Erforderlich ist aber vor allem eine Entwicklung im Bewusstsein, in der Bevölkerung wie bei den Entscheidungsträgern. Notwendig ist dafür allemal, dass engagierte Radfahrer und Umweltfreunde entsprechendes Verhalten allen Widrigkeiten zum Trotz vorleben, so dass Radfahrer zunehmend als relevante Größe erkannt werden.

Friedrich Franke, ADFC Gera  
www.vcd.org

Originaltext leicht gekürzt

### **Erste Fahrradroute in Esch/Alzette am 15. Juli eröffnet**

Endlich wird das Fahrrad in Luxemburg als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der Stadtplanung berücksichtigt. Esch-sur-Alzette setzt hierbei deutliche Zeichen: Alle Beteiligten konnten während der Planung ihre Meinung äußern und die Planung reicht über 2006 hinaus! Die Stadtplaner wollen durch die gezielte Förderung von Fahrrad und City-Bus erreichen, dass der innerstädtische Verkehr entlastet wird, indem der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 12,5% auf 25% steigt.

Die erste Route verläuft von Norden nach Süden, stellt die Verbindung zum regionalen Fahrradnetz her und verbindet Lallingen übers Zentrum mit dem Bahnhof. Im Laufe der kommenden Monate wird die Ost-West-Route über die Kanalstraße fertig. Weitere Routen werden folgen.

Das Fahrradnetz wird aus Sicherheitsgründen folgendermaßen gekennzeichnet:

- vollständig separat (z.B. Boulevard Grande-Duchesse Charlotte)
- mit durchgezogener Linie für die ausschließliche Benutzung durch Fahrräder (z.B. Rue Jean Pierre Michels)
- mit gestrichelter Linie für die vorrangige Nutzung durch Fahrräder, jedoch auch für Pkw (z.B. Rue Emile Mayrisch)
- durch entsprechende Beschilderung und Piktogramme in Tempo-30-Zonen (z.B. Rue Dellhéicht).

Die Gemeinde richtet parallel dazu folgende Infrastruktur ein: Fahrradständer vor öffentlichen Gebäuden, fahrradgerechte Kreuzungen sowie deutliche Kennzeichnung der Routen und der Entfernungen.

Um allen interessierten Bürgern einen Überblick über die geplanten Maßnahmen zu geben, wurde eine zweisprachige Broschüre herausgegeben, die auf dem Internet [www.esch.lu](http://www.esch.lu) oder über die Escher Gemeinde Tel. 54 73 83 – 701 bestellt werden kann.

Felix Braz, Verkehrsschöffe der Stadt Esch/Alzette

### **Vélo online**

[www.xedox.de/FAQfahrrad.htm](http://www.xedox.de/FAQfahrrad.htm)

[www.upi-institut.de/upi37.htm](http://www.upi-institut.de/upi37.htm)

Fahrradtechnik in Frage und Antwort

Autofreie Sonntage in Deutschland,  
Österreich und Schweiz

## Europa-Parlamentarier auf Werbetour für Europa und das Fahrrad

Im LVI-Info 50 hatten wir an dieser Stelle die Fahrrad-Tour einer Gruppe Europaparlamentarier angekündigt. Im Folgenden das Programm:

Vendredi 29 août 2003:

- départ à Habay-la-Neuve
- +/-11H30 et 12H00 : Arrivée à la gare d'Arlon  
C'est une bonne possibilité pour les Luxembourgeois de rejoindre le tour. Possibilité de départ en train de Luxembourg à 11H21 (arrivée à Arlon 11H38)
- 14H45 : Arrivée à la Banque Européenne d'Investissement (Luxbg – Kirchberg) avec un « Point Presse » pour présenter nos revendications
- 15h15 : Remise symbolique d'une carte du réseau européen de vélo aux responsables de la BEI
- à partir de 16h00 : départ en vélo de Luxembourg – vers Luxbg-Grund – Hesperange – Roeser – Bettembourg – Rumelange
- Visite du Musée des Mines à Rumelange
- Vers 20h00 : réception par la Ville d'Esch/Alzette

Samedi 30 août 2003:

- Départ à Esch – vers Mertzig (réception), Sarrebruck et Sarreguémines

Teilnehmen werden folgende Europa-Abgeordnete :

Jan Dhaene	MEP (Belgien Grüne)
Claude Turmes	MEP (Luxemburg Grüne)
Freddy Blak	MEP (Dänemark Sozialisten)
Jo Leinen	MEP (Deutschland Sozialisten)
Herman Vermeer	MEP (Holland Liberale)

Weitere Einzelheiten und letzte Änderungen im Internet.

[www.agaleveuropa.be/cycle/](http://www.agaleveuropa.be/cycle/)



**Trier : lange genug zugeparkt – Radweg weg !**

In der Thebäerstraße hat die Stadtverwaltung den Radweg aufgehoben und zum Parkstreifen gemacht. Radler dürfen die Einbahnstraße dafür aber in beide Richtungen benutzen.

Die Situation sei unbefriedigend gewesen, berichtet Ralf Frühauf, Pressesprecher der Stadtverwaltung, auf TV-Anfrage. Auf dem Radweg hätten immer wieder Autos geparkt. Deshalb habe die Stadtverwaltung nach einer sinnvollen Verkehrsführung für alle Beteiligten gesucht. Und da sie heutzutage von der Möglichkeit Gebrauch machen kann, Radlern die Einbahnstraße in beide Richtungen zu öffnen, habe sich diese Lösung angeboten. Bei der Einrichtung des Radwegs sei diese Art der Nutzung für Radler noch nicht möglich gewesen. Sollte noch eine alte Markierung übrig geblieben sein, wird sie in diesem Sinne der neuen Regelung angepasst.

(Trierischer Volksfreund, 05.06.03)

**Road traffic accidents are the first cause of injury-related deaths**

(June 2003) Two publications of the World Health Organization highlight that road traffic accidents are the first cause of injury-related deaths in the world, ahead of suicides, violence, drownings, wars and burns. 1,26 million people died in road crashes worldwide in 2000, and among them 40,800 in the EU alone. Although the trend is towards fast improvements in most European countries - the number of fatalities was reduced by 28% between 1990 and 2000 - there remain strong discrepancies between the EU Member States.

If the EU the average death toll is 11 people killed in car accidents per 10,000 inhabitants every year, it reaches nearly twice this number in Greece (21) and Portugal (18), but is much lower in countries such as the United Kingdom (6) and Sweden (7). It is estimated that one third of the fatal road accidents occur in urban environment, and mostly affect pedestrians.

The EU White Paper on the future European policy released in 2001 sets an ambitious objective of reduction by 50% of the number of fatalities by 2010.

[www.who.int](http://www.who.int)

## Jetzt sind wir am Zug !

Die Bahn verärgert ihre Rad fahrenden Kunden : Fahrradstellplätze werden abgebaut, Verbindungen im Intercity- oder Eurocity-Netz entfallen und die Fahrradmitnahme im ICE soll nicht mehr realisiert werden. Unter dem Motto 'Jetzt sind wir am Zug' hat der *Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC)* eine Kampagne zur Fahrradmitnahme im ICE gestartet und bittet um Spenden. Auf den Internet-Seiten finden Interessierte Infos und ein Flugblatt sowie Aufkleber zum Herunterladen, die « man auch im ICE liegen lassen kann ».

ADFC-Vorstand Hahn-Klößker : « Schreiben Sie uns, wenn Sie in schwach besetzten ICEs unterwegs sind, um das Argument des Platzmangels zu entkräften. » Für den Spätsommer planen der *ADFC* und seine Ortsgruppen Aktionen in den Zügen, Materialien (z.B. Postkarten) werden erstellt.

Spendenkonto : 240 770 bei der Ökobank  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)  
Postfach 10 77 46  
28077 Bremen  
Tel. 04 21 / 34 62 90

[www.adfc.de/politik/ice](http://www.adfc.de/politik/ice)

## Votre opinion – Ihre Meinung

Ech si begeeschterten Cyclotourist a fueren, wann ech hei zu Lëtzebuerg sinn, ganz gäre meng Touren duerch d'ganzt Land - trotz engem groussen Problem: Obscho mir eis hei zu Lëtzebuerg bretzen, eent vun de räichste Länner ze sinn, mir hun eent vun deene schlechteste Stroossenetzer aus Europa. Ganz vill "Landstroossen" hei si fir Velosfuerer einfach eng Zoumuddung. Ech liewe gréisstendeels an der Schwäiz, an do ass, vun der Autobunn bis zum Feldwee alles an der Rei an einfach e Genoss ze fueren. Mäi Virschlag ass, op engem Internetsite eng offe Lëscht opzestellen, wou all Cyclist déi Stroossen oder Strecke kann iwwert mail eraginn, déi a schlechtem Zoustand sinn. Et kënn eent dann z.B. all Mount eemol zur "Informatioun" der Stroossebauverwaltung des Strecke mailen.

Et geet menger Ansicht net duer, pro forma Velospisten ze bauen an all aner Stroossen a Weeër ze vernooléissegen. Velo muss eent iwwerall kënnen fueren.

Carlo Schneider

<b>Nos randonnées / Unsere Rundfahrten</b>
--

August 2003

**Von Saarburg nach Saarbrücken (~ 85 km) schwer****ADFC**

Samstag 2. bis Sonntag 3. August

Wir fahren mit dem Zug bis Saarburg und radeln von dort entlang der Saar auf ausgebauten Radwegen bis nach Saarbrücken, 82 km. Unterwegs werden je nach Bedarf Pausen eingelegt. Zum Abendessen kehren wir in Saarbrücken in einer bekannt guten Pizzeria zum gemeinsamen Abendessen ein. übernachtet wird in der Jugendherberge. Am nächsten Tag fahren wir von Saarbrücken zurück bis nach Merzig, 49 km und von dort bis zum Wolfspark, 6 km, dem wir einen Besuch abstatten. Danach gehts weiter nach Mettlach, 20 km, wo wir die Klosterbrauerei besuchen. Anschliessend gehts von dort wieder mit dem Zug nach Trier.

➔● 9.30 Uhr Trier Hauptbahnhof, Abfahrt: 9.48 Uhr

☎ Walter Kellersch - (+49) 6501 3399 oder (+49) 651 7123305

**De Blees-Tour (~40 km + 80 km) 1\*, 3\***

Dimanche 10 juin



Petite randonnée entre Wilwerwiltz - Lellingen - Schinker - Brandenburg - Diekirch - Ettelbruck, le long des ruisseaux "Clerve" et "Blees". Une région qui vous émerveillera par sa beauté naturelle.

Kleiner Ausflug entlang der Wasserläufe Blees und Clerve. Eine Gegend, die Sie durch ihre natürliche Schönheit bezaubern wird.

☎ 021 610 980 Paul Schieres

**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 / Anmeldungspflichtig**

September 2003

**Mam Velo op d'Musel** (~30 km + 80 km) 1\*, 4\*

Samedi 6 septembre



Vun der Stad aus fueren mir iwwert Vëloswëer a rouëg Niewestrossen bis op Schengen. Mëttegpaus am "Haff Réimech". Weider iwwert den däitsche "Moselradweg" bis op Wasserbëlleg. Mam Zuch zrëck an Stad.

De Luxembourg-Ville nous empruntons des pistes cyclables ou des chemins tranquilles jusqu'à Schengen. Nous allons suivre le cours de la Moselle du côté allemand pour prendre à Wasserbillig le train vers Luxembourg.

✍ → 30 August

☎ 26 43 11 22 oder 091 334 637 Monique Hoffmann

**Autofräien Warkdall** (km à volonté) 1\*, 3\*

Warken – Welschent – (Felen) Organisation: Commission sportive Ettelbruck

Dimanche 7 septembre

Journée sans voitures entre Warken et Welscheid (Feulen).

Attractions et ravitaillement sur le trajet.

Autofreier Tag zwischen Warken und Welscheid (Feulen).

Unterhaltung und Verpflegung unterwegs.



☎ Commission sportive Ettelbruck - Nicolay André 81 91 81 333  
CAPA Ettelbruck - Paul Schieres (Infos Warkdall-Laf & Warkdall-Inline)  
Tel: 021 610 980



## Die coolste Tour des Jahres

Februar 2003, klarer Himmel, schon seit Tagen eisige Temperaturen und grimmiger Nordostwind. Günstige Bedingungen also für eine Radtour. Die Kälte ist viel besser, als das befürchtete Schmuddelwetter eines durchschnittlichen Luxemburger Winters.

Halb zehn in der Früh, wir sind unterwegs, ja wir tun es wirklich, wir verlassen Echternach auf der Radpiste in Richtung Schwarzwald. Es ist noch nicht so lange hell und die Kälte dringt ziemlich schnell durch die lange Radhose und die Handschuhe.

Wir treten kräftig in die Pedale um warm zu werden und sind mächtig stolz, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Bestimmt begegnen wir auf der ganzen Strecke keinem weiteren Radfahrer.

Drei Tage wollen wir bis nach Emmendingen bei Freiburg brauchen, die genaue Länge der Strecke ist uns natürlich nicht bekannt, wir haben nur mal so geschätzt. Übernachtungen sind auch keine gebucht, wir reisen so wie immer, einfach in den Tag hinein, viele Kilometer, um dann hoffentlich irgendwo eine Bleibe für die Nacht zu finden.

Départ ...



Photo: Alex Tines

Wir folgen der Sauer und sind dankbar für jeden Sonnenstrahl, den der Nebel frei gibt. In Wasserbillig überqueren wir den kleinen Fluss und begeben uns auf den Moselradweg. Im schönsten Sonnenschein kämpfen wir gegen den Ostwind, während sich auf der gegenüberliegenden Moselseite das weite Tal der Saar ankündigt.

Über die Eisenbahnbrücke erreichen wir nach kurzer Zeit die Saarmündung bei Konz. Längst schon frieren wir nicht mehr. Seit wir das schattige Sauer-tal verlassen haben, ist die Temperatur recht angenehm.

Irgendwann machen wir dann an einem Weiher mit abgestorbenen Bäumen Pause. Ein guter Platz für unser erstes Picknick.

Aber auch im schönsten Sonnenschein droht die gnadenlose Unterkühlung im Monat Februar. Bald sind wir wieder unterwegs und genießen den heutigen landschaftlichen Höhepunkt, die Saarschleife.

Ab Merzig wird die Strecke langweiliger, und bald müssen wir gegen den frostigen Wind ankämpfen. Ein Eisvogel begleitet uns eine Weile. Die Kälte ist allgegenwärtig, die Finger leiden am schlimmsten. An Saarlouis und Völklingen vorbei, bis nach Saarbrücken, unserem Etappenziel, wird die Fahrt zur Qual. Mit schmerzenden Fingern und Zehen erreichen wir bei hereinbrechender Dunkelheit unser Hotel, nach 127 Kilometern. Der Herr im grauen Anzug aus der Rezeption bringt uns den Kakao und den Kaffee höchstpersönlich aufs Zimmer.

Am nächsten Morgen folgen wir der Saar flussaufwärts, immer auf dem Radweg und irgendwann sind wir schon in Frankreich. Es ist genauso kalt wie gestern, einige Grad unter Null, Eis bedeckt stellenweise das Wasser. In Zetting müssen wir für mehrere Kilometer mit der Straße vorlieb nehmen. Diese führt etwas bergauf und beschert uns somit wohlige Temperaturen, allerdings auch eine schnelle, eisige Abfahrt nach Wittring, wo wir wieder den Treidelpfad als Radweg benutzen können.

Das heutige Tagesziel heißt Mittelhausen, irgendwo zwischen Saverne und Straßburg, ein langer Weg also. Deshalb verlassen wir bei der Schleuse 16 den Saarkanal, durchqueren einen wunderschönen Wald und erreichen über Wolfskirchen und Baerendorf den Ort Rauwiller. Wir überqueren das Plateau bei grimmigem Ostwind, also Gegenwind allererster Güte und Kälte. Hinter Lixheim strengen wir uns mächtig an, um wenigstens mit 12 km/h bergab zu fahren. Am Flughafen bei Bourscheid bläst der eisige Wind erbarmungslos. Wir sind heilfroh, in Mittelbronn die Richtung zu wechseln und nach Lützelbourg abzufahren.

Es ist schon spät und viel kälter als zuvor. Im engen Tal ist nur mehr Schatten und Finger und Zehen schmerzen. Unser Tagesziel werden wir nicht mehr erreichen können, zuviel Zeit und Energie hat uns der steife Ostwind abverlangt. An den vereisten Schleusen des Rhein-Marne-Kanals entlang, kommen wir bei Dunkelheit abgekämpft in Saverne an. Meine Finger spür ich nicht mehr, Zehen scheine ich auch keine mehr zu haben, trotz dicker Wanderschuhe und zwei Paar Socken. Dita war viel schlauer: Sie trägt zwei Paar Wollhandschuhe und genau so viele Wollstrümpfe und Mützen.

Im ersten Hotel (Chez Jean) ist gleich ein Zimmer frei und wir torkeln die Treppe hoch in das dritte Stockwerk. Hier erleide ich die größte Qual des Tages: meine Finger erwachen wieder, schmerzen ungeheuer und ich wünsche mir fast, sie würden weiter frieren und schlafen. Aber zum Trost gibt es hier den besten Kakao aller Zeiten, serviert in einem dicken braunen Krug.

Noch an diesem Abend entscheiden wir uns einen Tag länger zu brauchen, wir wollen nicht mehr frierend bei Dunkelheit ankommen. Stattdessen möchten wir die restliche Strecke in vollen Zügen genießen.

Am dritten Tag fahren wir also ab Saverne die *route du vin*. Mit ihren vielen kleinen Anstiegen und Abfahrten ist sie interessanter als die Strecke unten am Kanal und am Rhein entlang. Das Wetter ist herrlich sonnig, die Temperaturen liegen immer noch unter Null und der eisige Wind nagt an unseren Fingern. Wir fahren durch wunderschöne Dörfer mit unzähligen alten Fachwerkhäusern, lauter Kostbarkeiten, und kein Tourist weit und breit.

Die klare Sicht auf die stellenweise mit Schnee bedeckten Berge begeistert. Wir kommen aus dem Staunen und Bewundern nicht mehr heraus. Gut, dass wir diese Strecke gewählt haben.

Saarschleife, gnadenlos unterkühlt



Photo: Alex Tines

In Barr sind alle Hotels geschlossen! Wir sind eben nicht zur rechten Touristenzeit unterwegs, finden aber trotzdem eine Bleibe. Ein absolut nicht zu empfehlendes Fremdenzimmer bei einer älteren Dame, die offensichtlich Teller und Tassen der letzten Gäste vom vorigen Herbst noch nicht abgewaschen hat.

Mit alter Baguette und einem aufgetauten Croissant im Magen und Heizölgeruch in der Nase, verlassen wir schnell am Morgen dieses Haus. Gerne stürzen wir uns in die Kälte.

Wir fahren noch so manche Kilometer an den Vogesen entlang, um in Scherwiller nach Sélestat abzubiegen. Es tut uns schon etwas Leid, die Berge zu verlassen, andererseits nähern wir uns unserem Ziel und sind auch froh, heute in Emmendingen bei Freiburg anzukommen.

In Sélestat halten wir nach Störchen Ausschau und siehe da, ein Paar steht oben auf einem Turm, unbeweglich, verdächtig starr. Wir zweifeln an der Echtheit, es muss den Vögeln doch zu kalt sein, oder? Hat der eine sich nicht eben bewegt?

Durch flaches Land bewegen wir uns südöstlich und treffen bei Schoenau auf den Rhein. Schwäne begrüßen uns und möchten an unserem wohlverdienten Picknick teilhaben. In der Ebene ist es etwas wärmer. Über den holperigen Rheindamm fahren wir langsam nach Süden zum Kraftwerk von Marckolsheim.

Am Nachmittag überqueren wir dort den Rhein und in mir blitzt die Idee auf, über den Kaiserstuhl nach Emmendingen zu fahren. Die realitätsnähere Dita hat schon auf diese bescheuerte Idee meinerseits gewartet und gibt zu bedenken, dass es bis zur vollständigen Dunkelheit nicht mehr so lang ist. So fahren wir meist über Radwege über den schönen Ort Emdingen und ab Riegel an der begradigten Elz entlang nach Emmendingen. Wir erreichen unser Ziel in der Dämmerung, nach etwa 380 Kilometern. Danke liebe Dita, dass du mich am Kaiserstuhl vorbei gelotst hast. Danke lieber Alex, dass du auf einen Berg verzichtet hast.

Wie kommt man auf die Idee, im Februar so eine Tour zu fahren? Naja, die Idee entstammt einem Witz meinerseits. Ursprünglich wollten wir in den Schwarzwald um uns im Langlauf zu versuchen, wer weiß, vielleicht haben wir Talent. Aus irgendeinem Grund hatten wir kurzfristig kein Auto und so schlug ich vor, mit dem Rad dorthin zu fahren, das sollte ein Scherz sein!

Noch ein Wort zur Ausrüstung.

Wir waren mit dem Mountainbike unterwegs, wir hatten Schneepassagen erwartet. Das Gepäck war im kleinen Rucksack verstaut, wir hatten fast nichts mit und doch noch zuviel. Ersatzschläuche und Müsliriegel nahmen am meisten Platz ein. Während der Fahrt trugen wir fast die ganze Kleidung, die wir dabei hatten, am Körper. Eine leichte Hose, einen Fleece-Pullover, eine ultraleichte, schnell trocknende Unterhose und ein Paar Socken ausgenommen. Es ist erstaunlich, mit wie wenig Gepäck man auskommen kann, für zwei Wochen hätten wir nicht mehr gebraucht.

Würden wir es wieder tun?

Na klar, im nächsten Winter holen wir uns wieder eine Portion Kaltluft. Unsere Finger freuen sich schon.

dita & alex
-------------



## **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.

<b>Impressum</b>	<b>LVI-INFO</b>
	Heft Nr 51 Juli 2003
Auflage	800
Erscheint	Vierteljährlich
Heft Nr 52	erscheint September 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