

# LVI - Info

no 53

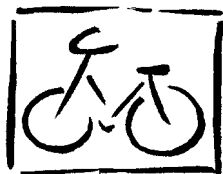
4/2003

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

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



Velocity 2003, Paris



VELOmobil

Du 23 au 26 septembre 2003 a eu lieu à Paris la 14<sup>e</sup> édition du congrès "Velocity".

C'est la "European Cyclists Federation" (ECF) qui créa en 1980 cette série de congrès dans le but de rassembler décideurs, techniciens, planificateurs et utilisateurs autour d'un seul sujet: le vélo. Et c'est précisément cet amalgame de gens, de professions,

de connaissances et d'expériences qui constitue la richesse et le succès de cet événement.

Une occasion unique de pouvoir faire tous les deux ans en quatre jours le tour de ce qu'il y a de nouveau sur le sujet "vélo", bien entendu sous tous les aspects. Une occasion unique de mettre à jour les idées reçues à ce sujet. Une occasion unique de constater que le vélo comme moyen de déplacement n'a rien d'exotique, mais qu'à travers le monde entier le vélo reconquiert les villes pour des raisons évidentes.

Mais une fois de plus la liste des participants du Grand-Duché était très courte: LVI 2, Ville de Luxembourg 1, Ponts et Chaussées 1.

Où sont donc les planificateurs de nos ministères, les techniciens de nos administrations, les édiles de nos villes, les chefs de projets des bureaux d'études luxembourgeois? Ont-ils vraiment déjà tout vu? Est-ce que nos agglomérations sont déjà tellement bien équipées et sécurisées pour les cyclistes qu'il n'y a plus besoin d'améliorer quoi que ce soit? Ou bien est-ce qu'il est acquis qu'il n'y a simplement pas de besoins puisque de toute façon à Luxembourg personne ne se déplace à vélo?

Il fut fort intéressant de voir discuter, lors de la cérémonie de clôture, les maires de Copenhague, d'Amsterdam ainsi que l'adjoint au maire de la ville de Paris des avantages et des inconvénients à se déplacer à vélo dans leurs villes respectives et ceci en connaissance de cause, puisque tous les trois empruntent le vélo au quotidien.

Imaginez un peu une table-ronde sur le trafic cycliste en agglomération avec les maires d'Esch/Alzette, d'Ettelbruck et de Luxembourg (trois villes d'une certaine envergure, trois régions différentes et responsables de trois partis politiques différents). Serait-on sûr de dépasser dans une telle discussion le stade du "à Luxembourg le climat n'est pas trop propice à faire du vélo, la topographie est décourageante et de toute façon le Luxembourgeois préfère sa voiture?"

Le comité de la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

oooooooo

**Assemblée générale de la LVI : vendredi 23 janvier 2004**

## Sommaire / Inhalt

Editorial: “Velocity 2003“ .....	2
<b>Dossier</b>	
<b>Le choix des moyens?</b> .....	4
<b>Le vélo redonne vie à la ville!</b> .....	6
<b>Peter London: Fahrradfreundlich und mehr ...</b> .....	8
<b>Copenhague veut préserver ses acquis</b> .....	10
<b>La situation en France</b> .....	13
<b>Le 14e congrès Velocity consacre la supériorité du vélo.</b> .....	14
<b>Aktuell</b>	
<b>Assemblée Générale de la LVI</b> .....	15
Weiterbildung: <b>Förderungsprogramm für den Fahrradverkehr</b> .....	16
Stadtrat Hermeskeil: <b>Bau des Radwegs auf der Hochwaldbahn</b> .....	17
Carte: <b>Se déplacer à vélo dans Bruxelles</b> .....	17
Votre opinion / Ihre Meinung .....	18
<b>Aktioun Meckerkaart</b> .....	20
Calendrier / Termine .....	20
<b>Velotourismus</b>	
<b>Das Kylltal : eine Radtour mit Kindern</b> .....	21
Vélo online : Internet-Adressen .....	22
<b>Der Ausoniuswanderweg – Reise mit dem Mountainbike</b> .....	23
Impressum .....	25

Que faire?



Lecture recommandée:  
[semaine.mobilite.wallonie.be/pages/deplacement\\_03.html](http://semaine.mobilite.wallonie.be/pages/deplacement_03.html)

## Le choix des moyens?

Notre capitale pratique une campagne d'affiches qui montrent un cycliste déambulant de façon décontractée dans ce qui est suggéré être les rues de la ville de Luxembourg. Est-ce le bouquet de fleurs tendu pour faire comprendre aux automobilistes le nouveau concept de mobilité?

Or, le terme de cycliste ou de bicyclette ne figure pas une seule fois dans l'exposé de l'administration communale, distribué à fort tirage. Les décideurs communaux estiment évidemment mettre à profit l'image sympathique d'une espèce menacée mais refusent jusqu'ici toute action cohérente en sa faveur. Les bandes cyclables semblent toujours tracées à l'improviste, par-ci par-là dans les avenues de la ville; tant qu'elles ne ressortent pas d'un concept global elles seront parfois plus dangereuses qu'utiles. Il ne suffit pas non plus de quelques porte-vélos (pourtant nous saluons la mise en place de chacun d'eux!) pour déclencher un changement de mentalité.

Cependant, la ville de Luxembourg donne l'impression de demander au citoyen d'abandonner ses habitudes en matière de transport, de renoncer à l'emploi systématique d'un véhicule motorisé pour ses déplacements quotidiens. Le nouveau concept *"doit surtout permettre à chacun de choisir entre les différents modes de transports alternatifs, selon ses besoins et son mode de vie"*, et *"Le choix judicieux et responsable de chacun contribue à une bonne mobilité pour le plus grand confort de tous."*

Un choix à préalables inégales! C'est ce choix illusoire qui nous a mené dans l'impasse actuelle. Des cyclistes et piétons risquent chaque jour leur vie dans l'espace public parce qu'ils figurent toujours comme quantité négligeable dans la gestion de la circulation. Est-ce un hasard: ces propos édifiants dispensés, la brochure ne parle que de problèmes et solutions pour l'automobile.

Le citoyen a-t-il vraiment le choix de son mode de transport? Les politiciens de tout niveau semblent penser qu'il ne tient qu'à lui pour améliorer la situation. Mais ils semblent vouloir consciencieusement ignorer la question des conditions à réaliser pour l'épanouissement d'autres modes de transport. L'automobile, dont la prolifération incontrôlée est à la base des problèmes actuels, est étudiée, débattue à tort et à travers, à tous les niveaux. Commençons donc à parler de ce qu'il faut faire et cessons de ruminer le ballast inutile. Sinon: pourquoi un cycliste doit-il faire du charme pour un concept qui jusqu'ici ne concerne que les automobilistes?

Imaginez un instant des chaussées un peu trop étroites pour les automobiles, favorisant le déplacement à pied ou à vélo; le prix du carburant et des voitures multiplié par dix. Imaginez en parallèle un réseau de tramways desservant toutes les destinations, des wagons confortables et silencieux, des tarifs raisonnables, des cadences élevées. Imaginez la beauté retrouvée des rues principales, la convivialité du trafic, l'absence de

danger et de stress (les quelques automobilistes feraient certes figure de curiosité, sans pour autant risquer leur vie).

Laissons passer cet instant. Notre monde tel qu'il est, est-il vraiment meilleur?

La brochure nous laisse dans le vague quant à la nature de ces "*différents modes de transports alternatifs*." A nous donc de distinguer, pour notre gouverne, deux catégories: d'une part les moyens de déplacement individuels non-motorisés, de l'autre les transports en commun.

Pour la première catégorie, l'usager voyage à son propre risque, avec seulement un appui minimal des pouvoirs publics (nous prions le lecteur de se référer aux nos 50 et 51 de notre périodique).

Deuxième catégorie: les transports publics manquent de capacités, de confort, de fiabilité aussi. Au niveau individuel, il faut un haut degré de contrainte économique ou de motivation morale pour s'en servir régulièrement. Le choix quotidien du moindre mal: se battre pour sa place dans un triste train matinal, ou s'énervé des bouchons quotidiens sur la route, se tranche le plus souvent en faveur du statu quo. Les détours et lenteurs attribuables aux transports en commun comptent évidemment. Mais c'est au retour que se joue la décision.

Un déplacement hors du schéma habituel? Envie d'une soirée culturelle? Pour beaucoup de Luxembourgeois (sans parler des frontaliers) c'est, dans 2 cas sur 3, une situation insoluble sans leur voiture particulière.

Les inconvénients de celle-ci: stress, trafic de plus en plus difficile, embouteillages, insécurité temporelle et corporelle sont contrebalancés par une politique de transport désintéressée, léthargique, voire volontairement inefficace. Au ras-le-bol matinal de l'automobiliste s'oppose, l'après-midi au plus tard, la pénalisation de celui qui s'expose à la merci des transports en commun. Les laissés-pour-compte se retrouveront, demain, sur la route. Ils feront bouchon. Ils s'énervent. Ils seront potentiellement dangereux.

La Ville de Luxembourg, en réglementant de façon innovatrice le stationnement de voitures (nous la félicitons de l'avoir fait!), ne peut, sans autre mesure, s'étonner du courroux des automobilistes. Si elle les force plus ou moins gentiment à emprunter d'autres méthodes de déplacement, elle doit s'assurer que celles-ci sont praticables, en toute sécurité, et elle doit battre le tambour pour les faire connaître. Elle ne trouvera pas remède à l'automobile en se bornant à discuter automobile.

Ceci reste vrai au niveau national. Personne ne demande aux décideurs de dynamiser le trafic automobile: C'est bien eux qui demandent un changement de comportement. Qu'ils prévoient, en toute conséquence, sa part de budget, de planification et d'infrastructure à ce trafic alternatif qu'ils appellent de leurs mots, mais non de leurs gestes.

-RO

**"Le vélo redonne vie à la ville"** (Denis Baupin, adjoint au maire de Paris)

Sous le thème "Le vélo, un outil indispensable pour la reconquête de la ville" la ville de Paris a accueilli du 23 au 26 septembre 2003 le 14e congrès "Velocity". Pour la première fois "Velocity" a eu lieu en France.

En tant que LVI nous avons participé comme délégués au plus important congrès du monde sur le vélo, qui accueillait plus de 700 délégués ainsi qu'environ 50 conférenciers du monde entier présentant dans des ateliers leurs idées, leurs expériences, leurs succès et leurs problèmes.

Les sessions plénières ainsi que les ateliers étaient placés sous quatre grands thèmes:

- Où en est le vélo aujourd'hui?
- L'intégration du vélo dans les politiques d'ensemble.
- Les stratégies, quelles méthodes, quels alliés pour le vélo?
- Conditions pour une mise en oeuvre efficace.

La très grande diversité de ces ateliers n'a pas facilité le choix. Avec chaque fois 6 ateliers en parallèle, il fallait se décider.

Une politique cyclable doit être  
impérativement accompagnée d'une  
politique de communication



Photo: Monique Hoffmann

Quelques mots-clés ont marqué les ateliers et tables rondes.

"Cycling makes sense" cette expression marquait comme un fil rouge aussi bien les ateliers pour techniciens avec des propositions et recherches de solutions pour l'intégration d'infrastructures cyclables dans les villes et agglomérations, que p.ex. les études réalisées dans de grandes villes comme Londres ou Washington D.C.

Un constat important: Généralement un agrandissement du nombre de cyclistes entraîne une plus grande sécurité sur les routes (Increasing cycling is a road safety measure). Dans différents projets on constate également

que l'usage de la bicyclette pour la récréation donne envie à 2/3 des personnes d'utiliser tôt ou tard leur bicyclette au quotidien.

L'exemple de la ville de Ferrara en Italie est digne d'être mentionné. Ferrara est considérée comme la "ville italienne de la bicyclette". En ville les déplacements à vélo atteignaient 30,9% en 2000. Ce succès est dû à une politique d'encouragement sur plusieurs niveaux: soit par la réduction des places de parking et la restriction du passage aux moyens motorisés, soit par des campagnes promotionnelles de la bicyclette. Le vélo est devenu non seulement un outil de déplacement urbain économique, écologique et fonctionnel, mais surtout un élément culturel, voire un "status symbol". Ferrara est d'ailleurs membre du réseau européen "Cities for Cyclists", qui fut créé par l'ECF.

Mais des "villes-vélos" comme Copenhague doivent, elles aussi, beaucoup investir. Ils sont dans une situation contraire à celle de Luxembourg. Bien que beaucoup de trajets pour aller au travail soient réalisés à vélo, les gens utilisent souvent la voiture pour faire des excursions le week-end. Des réflexions ont été faites pour voir comment arriver à persuader les gens à utiliser le vélo pendant le week-end.

Un intérêt spécial a été accordé à l'aspect vélo et santé, puisque le bien-être physique est devenu aujourd'hui la raison primordiale pour faire du vélo.

Les sessions plénières ainsi que les ateliers ont rendu possible un échange entre décideurs politiques, techniciens et représentants d'associations d'usagers de la bicyclette.

Un congrès avec des participants du monde entier, intéressés à la même cause, ça donne de la force, des idées, de l'envie. En bavardant avec son voisin on constate qu'il vient de l'île Maurice et qu'il est le représentant gouvernemental, venu dans le but d'amener de nouvelles idées dans son pays. "Velocity" nous a permis de discuter avec les responsables des projets et réalisations présentés. Rencontrer des gens venus d'un peu partout dans le monde, revoir des compagnons de route ; C'est sur le plan humain que beaucoup d'idées se développent.

Reste à ajouter que la "Maison de la Chimie" est un lieu de congrès très agréable et que la réception à la Marie de Paris ainsi que la soirée organisée par les transports publics de Paris (RATP) étaient vraiment très "à la parisienne".

C'est la ville de Dublin qui va accueillir la prochaine "Velocity" en 2005.

Monique Hoffmann

[www.velo-city2003.com/](http://www.velo-city2003.com/)  
[www.comune.fe.it/ambiente/progetti/bicicletta/politiques.pdf](http://www.comune.fe.it/ambiente/progetti/bicicletta/politiques.pdf)  
[fubicy.org/montbeliard/actualites/actua2000/info1/info1\\_5.htm](http://fubicy.org/montbeliard/actualites/actua2000/info1/info1_5.htm)

**Peter London : Fahrradfreundlich und mehr ...**



**LVI:** Herr London, Sie begleiten das Projekt "Fahrradfreundliche Städte" in Nordrheinwestfalen in Deutschland. Können Sie uns kurz erklären wie es entstanden ist und was es beinhaltet.

**Peter London:** 1989 legte die Landesregierung in NRW ein Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" auf. Damals bereiste eine Auswahlkommission, bestehend aus Politikern, Fachleuten von Planungsbüros und Verwaltungen, 25 Städte unseres Landes, zeichnete 13 davon aus und beschloss, sie in

das Programm aufzunehmen. In den folgenden Jahren wurde verstärkt Geld in das Programm investiert, z.B. in die Förderung von fahrradfreundlichen Infrastrukturen in den Städten und das Schließen von bestehenden Lücken in Radwegen. Zudem wurden der Servicegedanke - man hat z.B. Fahrradabstellanlagen geschaffen - und auch die Öffentlichkeitsarbeit nicht vernachlässigt.

Dieses Förderprogramm erstreckte sich über einen Zeitraum von 5 Jahren. Nach seinem Auslauf im Jahre 1993 beschlossen die Städte, die daran teilgenommen hatten, dass sie die begonnene Arbeit nicht einfach so beenden wollten, dass sie weiter zusammenarbeiten, Erfahrungen austauschen und auch weitere Städte animieren wollten, sich fahrradfreundlich zu entwickeln. So gründeten sie 1993 die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW". Mittlerweile sind 31 Städte und zwei Landkreise Mitglied der Gemeinschaft, die Auswahlkommission existiert immer noch und fährt immer noch jedes Jahr mehrfach durch Städte und Kreise.

**LVI:** Wie kann eine Stadt Mitglied werden?

**Peter London:** Die Stadt muss einen Antrag stellen, sie muss ihre Realisationen und Planungen im Sinne der Fahrradförderung aufzeigen, und sie muss insgesamt schon „präsentierbar“ sein. Sie muss Beispiel sein für andere. Sind diese Voraussetzungen gegeben, dann stimmt die Kommission in der Regel einer Aufnahme zu und der Minister nimmt sie formell in einem kleinen Festakt auf. Fortan nimmt sie an allen Sitzungen der verschiedenen Gremien teil.

**LVI:** Werden die Städte die schon Mitglied sind auch kontrolliert, ob sie noch immer fahrradfreundlich sind?

**Peter London:** Da haben wir unsere Probleme. Nach 5-6 Jahren sind einige der Mitglieder-Städte ein bisschen müde geworden. Sie hatten sich sehr engagiert beworben und dann auch in den ersten 2-3 Jahren viel Konkretes



unternommen. Oft gab es jedoch in der Zwischenzeit einen politischen Wechsel, der Schwerpunkt in der Politik wandelte sich oder man bewertete Fahrradverkehr nicht mehr so hoch.

Die Kommission unternahm Nachbereisungen, und die Städte, bei denen Defizite festgestellt worden waren, wurden daraufhin kontaktiert und es wurde ihnen nahe gelegt, in den nächsten 2-3 Jahren die Schwachpunkte aufzuarbeiten. Aber auch das läuft nicht ohne Schwierigkeiten ab, denn um Politiker zu überzeugen reicht ein bisschen Druck einer Auswahlkommission oft nicht. Da müssen dann auch die Fahrrad-Initiativen mit in das gleiche Horn stoßen und es muss auch in der Verwaltung der Wille vorhanden sein, das Thema wieder aufzugreifen.

Und so haben wir uns dann entschlossen, erstmalig im Jahre 2000 eine neue Satzung für die Arbeitsgemeinschaft einzuführen und zwar die Mitgliedschaft auf Zeit. Nach sieben Jahren muss sich jetzt jede Stadt erneut bewerben, wenn sie weiter Mitglied bleiben will, die Auswahlkommission wird die Städte unter die Lupe nehmen und wenn sie der Meinung ist, nach dem jetzigen Stand sei die Mitgliedschaft nicht mehr zu vertreten, dann scheiden die betreffenden Städte aus.

**LVI:** Bei der Umsetzung Ihrer Direktiven, die sie ausgearbeitet haben für die fahrradfreundlichen Städte, sind Sie da auch auf Probleme gestoßen, und welches sind diese Probleme gewesen?

**Peter London:** Ja. Zum Beispiel bei der an sich schon schwierig zu beantwortenden Frage: Was bedeutet fahrradfreundlich?

Die Antwort ist sehr subjektiv, und die konkrete Umsetzung wird von jedem anders gesehen. Der eine legt Wert auf die Schaffung von möglichst vielen Radwegen, der andere will lieber die Fahrradfahrer auf der Straße in Schutz- und Fahrradstreifen geführt wissen. Es gibt nicht DIE Lösung einer fahrradfreundlichen Stadt, nicht DAS Modell. Wir haben ein Kochbuch entwickelt, in dem wir zahlreiche Anregungen gesammelt haben für mögliche Umsetzungen, die man dann auf die örtliche Situation abstellen muss. Viele Verantwortliche gehen allerdings noch von der Voraussetzung aus, dass DIE Maßnahme, die sie für richtig und notwendig erachten, überall so realisiert werden muss. Das schafft natürlich Probleme.

**LVI:** Was macht ein Profi auf einer Konferenz wie dieser hier. Hat er nicht schon alle Argumente, Themen gehört, gibt es da irgendwie noch was Neues. Kann man da noch was hinzulernen, wenn man z.B. zu einer Velo-City kommt, als Profi?

**Peter London:** Auch wenn der Profi sich beruflich mit der Thematik beschäftigt, lernt er ja nicht aus. Die Probleme in Holland oder in Dänemark beispielsweise mögen noch relativ verwandt sein mit den Problemen bei uns in NRW. Aber schon, von NRW aus gesehen, in etwas weiter entfernten Ländern wie Polen oder Tschechien, oder natürlich auch weltweit, dürften die Probleme ganz anders liegen. Was man hier alles in den Vorträgen mitkriegt ist äußerst vielschichtig und darf eigentlich auch nicht verloren gehen. Man sammelt Wissen, man sammelt Antworten auf Fragen, vor

denen man vielleicht persönlich noch nicht stand, die man aber möglicherweise bald zu beantworten haben wird.

Und man vermag besser, neue Anstöße geben zu können im eigenen Land, dabei zu helfen, manche Einzelheiten vielleicht doch nicht so verbissen zu sehen, und zu erkennen, was die Welt wirklich bewegt. So etwas kann man nur auf solchen internationalen Konferenzen mitbekommen.

**LVI:** Was sind Ihre Wünsche für die Zukunft?

**Peter London:** Ich hoffe nur, dass uns die Mittel, die wir zur Zeit jährlich einsetzen, erhalten bleiben. Dass wir im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld nicht untergebuttert werden mit gewichtigen arbeitsmarktpolitischen Argumenten, oder auch, um im Verkehrssektor zu bleiben, dass nicht nur ein Transrapid eine Rolle spielt, sondern dass immer noch Raum für die Fahrradförderung bleiben muss: Das erhoffe ich mir ganz persönlich. Und auf der anderen Seite, dass man auch immer Vorgesetzte findet, die mitziehen. Die z.B. als Verkehrsminister als Vorbild da stehen, die sich auch mal auf das Fahrrad setzen und zeigen, dass sie wirklich ernst meinen, was sie sagen. Das sind so die Sachen an denen ich arbeite, immer wieder neu die Verantwortlichen zu überzeugen. Denn es gibt ständig Wechsel, Menschen gehen in den Ruhestand, viel Wissen geht damit verloren, und die Neuen müssen immer wieder an die Thematik herangeführt werden.

*Interview: Velo-City, Paris, September 2003*

*Peter London arbeitet im Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW in Düsseldorf und ist Ansprechpartner für alle Fragen und Anregungen, die den Radverkehr betreffen.*

[www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)

### **Copenhagen veut préserver ses acquis**

Une répartition modale "de rêve" ! Pourtant la capitale du Danemark connaît un accroissement de son trafic automobile. Les explications sont à chercher du côté de l'assouplissement de la planification.

La capitale du Danemark a longtemps su contenir le trafic automobile dans la ville. Cette réussite a pour origine une urbanisation contrôlée "en doigts de gant" de la région urbaine de Copenhague, autour d'infrastructures ferrées lourdes. Depuis plus de 50 ans, une planification forte et orientée vers une concentration de l'habitat et des activités sur les infrastructures de transport public a été privilégiée. Soutenue par une politique nationale de taxe élevée sur l'achat de voiture, elle s'est également traduite par un encouragement fort du vélo dans l'ensemble de la région urbaine de Copenhague (2 millions d'habitants dont 500.000 à Copenhague même).

Ainsi, la fréquentation du réseau RER et des TER a pu progresser de plus de 50 % entre 1970 et le milieu des années 90. Les déplacements en vélo

en direction et en provenance du centre-ville ont eux augmenté de plus de 60 %.

Au Danemark, tout le monde a un vélo. Les cyclistes ne sont pas des clients particuliers dont on étudie les besoins pour tenter de les satisfaire.



### **Malgré une urbanisation contrôlée...**

Au fil du temps, cependant, une certaine forme de dispersion est intervenue. D'une part, depuis les années 60, il n'a plus été possible au Conseil du Grand Copenhague de freiner le développement des communes situées entre les "doigts" du gant, du fait de la demande d'habitat individuel. D'autre part, depuis les années 70, les emplois ont quitté progressivement la ville de Copenhague.

Résultat, durant cette dernière période, le nombre de véhicules immatriculés dans l'ensemble de la région augmentait de 40 % alors que la motorisation des ménages diminuait de 20 % à Copenhague même. Cependant, le trafic automobile est resté stable jusqu'en 1996.

Deuxième conséquence, un peu plus tardive, le réseau d'autobus a vu sa fréquentation baisser de plus de 10 % dans l'ensemble de la région. En revanche, les 5 lignes de RER et les lignes TER (autour desquelles les activités restaient concentrées) ont continué à accroître leur trafic sous l'effet conjugué d'extensions de réseau et d'accroissement des fréquences, pour se stabiliser vers le milieu des années 90.

### **...le trafic automobile finit par augmenter**

Depuis lors, phénomène nouveau, le trafic automobile augmente à Copenhague (+5 % de 1996 à 1998) sous l'effet simultané de l'urbanisation plus dispersée aux alentours de la ville capitale, d'une augmentation de la motorisation des ménages dans la ville elle-même et d'une croissance économique importante. D'autres facteurs sont apparus récemment comme l'ouverture en 2000 de la liaison avec Malmö au Sud de la Suède voisine par le pont Oresund et l'ouverture du gigantesque chantier d'Orestad, perturbant pour les déplacements dans l'agglomération.

Le projet Orestad, permettra à la ville de Copenhague et la région urbaine de bénéficier, à l'échéance 2007-2009, d'un métro entièrement automatique (3 lignes radiales), d'une nouvelle ligne de chemin de fer semi-circulaire reliant les radiales ferrées (toujours les doigts du gant!), métro et RER étant pourvus de nouveaux pôles d'échanges (notamment pour le vélo). L'extension du RER et une deuxième autoroute semi-circulaire aboutissant à l'aéroport au sud-est de la capitale sont également prévues. A l'issue de ce chantier, le projet offrira la possibilité d'orienter principalement les déplacements supplémentaires vers le transport public et le vélo.

Pour contenir la poussée automobile, l'outil "stationnement" sera également utilisé. Déjà payant dans toute la ville, il vise à maintenir l'offre à son niveau actuel : de nouveaux parcs pourront être construits autour du centre et dans les quartiers, mais le stationnement sur voirie devra diminuer en parallèle.

Malgré cette évolution qui atténue mais n'annule pas les effets bénéfiques de l'urbanisation contrôlée, la répartition modale de la ville de Copenhague reste très favorable aux modes écomobiles. Sur les trajets domicile-travail, elle est de 31 % pour les transports publics, de 30 % pour la voiture et de 33 % pour le vélo, la marche à pied ne représentant que 6 % environ (chiffres de 1998 ayant peu variés depuis lors).

*Les chiffres cités sont de 1998, encore valables en 2000 avec très peu de variation*

*Sources: Traffic and environment plan for Copenhagen, municipality of Copenhagen, sept. 1997; City of Copenhagen, Building and construction administration; Dieter Apel in: Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée, Actes du séminaire Predit d'octobre 1999, Paris, déc. 2000*

[www.gart.org/lettres/let0301.htm](http://www.gart.org/lettres/let0301.htm)

[fubicy.org/montbeliard/actualites/actua2000/info1/info1\\_5.htm](http://fubicy.org/montbeliard/actualites/actua2000/info1/info1_5.htm)

**Assemblée générale de la LVI : vendredi 23 janvier 2004**

## La situation en France

En France, la bicyclette est d'abord un objet de loisir et représente moins de 5% des déplacements dans les villes, où la mobilité à vélo baisse ou se stabilise.

Pourtant, si on les interroge les Français sont de fervents adeptes du vélo : 55% voient le vélo comme "le transport qui va le plus se développer dans les années à venir", selon une enquête réalisée en 2003 par la Sofres pour le Club des villes cyclables.

Le vélo coûte à son usager quatre fois moins que l'automobile et deux fois moins que les transports et s'avère souvent plus rapide pour les déplacements de courtes distances. Mais il offre surtout de nombreux avantages environnementaux et sociétaux. Il est idéal pour les petits trajets qui sont les plus polluants en voiture car les moteurs sont froids, silencieux, peu consommateur d'énergie.

Le vélo participe à l'amélioration de la santé publique et au lien social.

Pourtant, le vélo ne représente qu'une part infime des déplacements (4% en zone rurale ou périurbaine, 3% en banlieue, 2% en centre-ville) et sa part décroît pratiquement dans toutes les grandes agglomérations.

Enrayée à Paris en 1998, cette baisse se constate en 2001 même dans l'agglomération grenobloise, qui avait un moment fait figure d'exception.

Pourtant, à l'étranger, certaines villes font une place importante au vélo.

28% des déplacements à Amsterdam, 26% à Copenhague, 30% à Ferrare en Italie, où le centre piétonnier est accessible aux vélos.

En Europe, il n'y a qu'en Espagne (24 Km parcourus par habitant et par an) et au Royaume-Uni (81 Km/hab/an) qu'on roule moins à vélo qu'en France (87 Km/hab/an).

L'IFEN précise que la culture du vélo dans les pays nordiques résulte d'une politique volontariste. Aux Pays-Bas et au Danemark, l'usage de la bicyclette a reculé comme en France jusqu'aux années 70 avant de redémarrer sous l'influence de la prise de conscience écologique.

En France, la Loi sur l'air de 1996 contraint les villes de plus de 100.000 habitants à élaborer des Plans de déplacement urbain en faveur des déplacements "doux", dont le vélo. Mais les pistes cyclables sont trop souvent anecdotiques, les réseaux discontinus et la circulation automobile trop dense.

Les distances à parcourir, le manque de pistes cyclables et la peur de se faire renverser sont les principaux obstacles au vélo, selon l'enquête Sofres.

À Paris, la forte hausse du nombre de cyclistes au deuxième trimestre (+42%) du fait des conflits sociaux dans les transports s'est accompagnée d'une hausse des accidents pour les cyclistes.

Source : IFEN

## Le 14e congrès Velocity consacre la supériorité du vélo

La supériorité du vélo sur la voiture comme transport urbain a été proclamée comme une évidence lors de l'ouverture, mardi à Paris, du 14e congrès "Vélo-city", réunissant quelque 700 techniciens du vélo, spécialistes de la voirie, chercheurs ou associatifs venus de 40 pays.

"Votre congrès sera pour nous une occasion d'apprendre, de nous inspirer", "un stimulant qui nous permettra de faire mieux", a déclaré le maire de Paris Bertrand Delanoë, se félicitant d'accueillir des représentants de pays "qui veulent donner un autre sens à la ville".

La présidente de la RATP Anne-Marie Idrac, le président du conseil régional d'Ile-de France Jean-Paul Huchon et le maire de Copenhague Yens Carmer-Mikelsen ont notamment participé à ce congrès organisé sous l'égide de la Fédération européenne des cyclistes.



Les congressistes ont discuté de la complémentarité entre bicyclette et transports publics, de l'organisation de l'espace dans les grandes villes et de l'avenir du vélo dans les mégapoles.

"Nous avons commencé, à Paris, à faciliter la circulation des cyclistes mais je souhaite que nous changions de braquet, que nous soyons plus volontaristes", a lancé M. Delanoë.

Sur le thème "Le vélo, outil indispensable pour la reconquête de la ville", les participants ont souligné les mérites de la bicyclette et regretté la faible place qui lui est réservée.

Pour Bernard Marchand, professeur à Paris VIII, le vélo "contribue à résoudre la ségrégation sociale en ville.

Paris à vélo, c'est sympa!

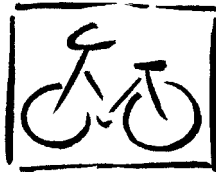
Steven Norris, président d'un organisme gouvernemental britannique, le National Cycling Strategy Board, a regretté que le vélo soit encore considéré comme "quelque chose qu'on utilise quand on n'a rien d'autre", la voiture restant "le symbole du succès".

Des publicités ont été projetées aux congressistes. Dans l'une d'elles, venue d'Ecosse, des cyclistes doublaient allègrement des voitures engluées dans des embouteillages. Commentaire : "Utilisez votre vélo pour aller vite".

[www.maire-info.com/articles/article.asp?param=3443](http://www.maire-info.com/articles/article.asp?param=3443)

**Assemblée Générale de la LVI  
à Luxembourg - Weimerskirch**

**Generalversammlung  
der LVI  
Freitag,  
23. Januar 2004**



VELO *mobilit*

**Assemblée Générale  
de la LVI,  
vendredi,  
23 janvier 2004**

Es ist tatsächlich schon wieder so weit. In 6 Wochen ist bereits die Generalversammlung der LVI. Solche Veranstaltungen fallen normalerweise unter die Rubrik "Pflichtübung", d.h. ohne Lust und Laune. Nur bei der LVI ist dies etwas anders. Wir freuen uns auf die Gelegenheit mit unseren Mitgliedern einige angenehme Stunden zu verbringen. Und die stets steigende Teilnehmerzahl bestätigt uns, dass sie das auch so sehen. Diejenigen welche schon dabei waren werden es Ihnen bestätigen.

An diesem Abend wird die LVI jeder zu den Wahlen 2004 antretenden Partei Gelegenheit bieten ihren Standpunkt zum Thema "Förderung des Fahrradverkehrs in Luxemburg" zu erläutern.

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

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

Lors de cette soirée la LVI offre à tous les partis politiques participant aux élections en 2004 l'occasion de présenter son point de vue sur le sujet "mesures et initiatives favorisant le trafic cycliste à Luxembourg".

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

## Weiterbildung des LVI-Vorstandes in Sachen

### **"Förderungsprogramm für den Fahrradverkehr"**

Internationale Zusammenarbeit zwischen  
der LVI und dem "Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club" (ADFC)  
im Rahmen der "European Cyclists' Federation" (ECF)

Anfang des Jahres beschloss der Vorstand das Wahljahr 2004 zu nutzen, um seine Idee eines **"Förderungsprogramms für den Fahrradverkehr"** an die Parteien weiterzugeben.

Am 20. September 2003 fand in den Räumlichkeiten des "Umweltzentrums" in Luxemburg ein Seminar zu diesem Thema mit Herrn Wilhelm Hörmann, Verkehrsreferent beim ADFC statt.

Dabei stellte sich schnell heraus, dass es im Ausland positive Ansätze und Lösungen gibt, wie ein nationales Verkehrskonzept aussehen kann, welches alle Verkehrsteilnehmer integriert. Als Beispiel steht der „Masterplan Fiets“ aus den Niederlanden, wo innerhalb von nur sieben Jahren beträchtliche Anstrengungen unternommen wurden, Fahrradfahren noch attraktiver und sicherer zu machen.

Damit aber Lösungen in Luxemburg gefunden werden, war es notwendig sich die Frage zu stellen, warum wir überhaupt an der derzeitigen Situation für Fahrradfahrer etwas ändern wollen? Nachdem wir intern schon viele ansprechende Punkte gesammelt hatten, fehlte es jedoch an einem schlüssigen Konzept, welches auch für "Nichtfahrradbegeisterte" verständlich ist.

In Diskussionsgruppen wurden dann alle Ideen gesammelt und gebündelt. Wilhelm Hörmann gab uns die Erfahrungen des ADFC mit in die Diskussion. Am Ende des Tages war dann für alle Teilnehmer klar, wie ein Konzept aussehen muss, mit dem ein **"Förderungsprogramm für den Fahrradverkehr"** in einer öffentlichen Diskussion in Luxemburg angegangen werden kann.

Über das Projekt, welches sich daraus anschließen wird, werden wir die Mitglieder über den LVI-Info und den LVI-Aktuell auf dem Laufenden halten (siehe LVI-Aktuell vom 11.2003).

*Der ADFC hat nach jahrelanger Lobbyarbeit erreicht, dass in Deutschland auf Bundesebene ein "Nationaler Radverkehrsplan" erstellt wurde, welcher von 2002 bis 2012 "Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland" umsetzen soll.*

*Wilhelm Hörmann ist Mitarbeiter der Bundesgeschäftsstelle des ADFC und Referent zum Thema „Nationaler Radverkehrsplan“ und organisiert regelmäßige Seminare zur Weiterbildung der ADFC-Aktiven.*

*Der "Nationale Radverkehrsplan" kann unter "www.adfc.de" im pdf-Format heruntergeladen werden.*

Ralf



### Stadtrat Hermeskeil stimmt Bau und Finanzierung des Radwegs auf der Hochwaldbahn zu

Nach langer und kontroverser Diskussion hat der Stadtrat Hermeskeil dem Bau und der Finanzierung des Radwegs auf der alten Bahntrasse zwischen Ruwer und Hermeskeil zugestimmt. Nur drei Ratsmitglieder waren gegen die Lösung, die der Stadt eine Beteiligung von 30 000 Euro auferlegt. Der Radweg Ruwer-Hochwald kostet 10,2 Millionen Euro, ist 48 Kilometer lang und beschäftigt den Landkreis Trier-Saarburg, die Stadt Trier und die Verbandsgemeinden Ruwer, Hermeskeil und Kell am See seit 1999. Im September endeten die jahrelangen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn Netz AG. Auch die Höhe der Förderung steht mittlerweile fest. Das



Wirtschaftsministerium in Mainz hat 80 Prozent zugesagt. Innerhalb der Verbandsgemeinde (VG) werden nur Reinsfeld und Hermeskeil von der Trasse berührt. Die Verbandsgemeinde-Verwaltung hatte vorgeschlagen, dass die beiden Kommunen neben der Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auch den Grunderwerb mit finanzieller Unterstützung der VG selbst übernehmen.

Ehemaliger Bahnhof Kell

(Trierischer Volksfreund, 20.11.03)  
[www.achim-bartoschek.de/bahn\\_rp.htm](http://www.achim-bartoschek.de/bahn_rp.htm)

### Carte : se déplacer à vélo dans Bruxelles

La carte des aménagements cyclables (première édition, mai 2003, tirage 5000 exemplaires) de la Région de Bruxelles-Capitale a été distribuée par le Service Vélo et les associations cyclistes lors de la journée Dring Dring du 11 mai 2003.

La deuxième édition (septembre 2003, tirage 5750 exemplaires), quant à elle, fût distribuée lors de la journée "En ville sans ma voiture", le 21 septembre dernier.

Cette carte a été réalisée par le Service Vélo de la Direction de la Politique des Déplacements avec l'aide des communes et un appui très précieux de nombreux cyclistes de diverses associations (EUCG, Fietzersbond, GRACQ, Place-o-Vélo) qui ont sillonné le territoire en tous sens.

Le tracé des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est basé sur le contenu du Plan régional de développement (PRD), qui est la base légale; cependant, il a parfois été adapté, à titre indicatif, en fonction de l'évolution du réseau et des projets.

[www.velo.irisnet.be/index\\_fr.htm](http://www.velo.irisnet.be/index_fr.htm)  
[www.gracq.org](http://www.gracq.org)  
[placeovelo.collectifs.net/](http://placeovelo.collectifs.net/)  
[www.provelo.org/indexFr.htm](http://www.provelo.org/indexFr.htm)

### **Votre opinion – Ihre Meinung**

Es war an einem schönen Nachmittag, einem Wochenende. Meine Frau hatte soeben ihr erstes, brandneues Fahrrad erhalten, ein Spontankauf. Unser Sohn fuhr seit einigen Wochen bereits sein zweites Rad, wie selbstverständlich ohne Stützräder. Das wirkte ansteckend. Voller Übermut nahmen wir uns die „Vélospist XY“ vor. Ein Faltblatt des Tourismusbüros informierte uns, dass dieser Weg für unsere Ambitionen nicht zu kurz, für unsere momentane Kondition nicht zu lang sein würde; die Abwesenheit von motorisiertem Verkehr versprach unserem Kind Sicherheit, uns hingegen einen entspannten Nachmittag.

Meine Frau war diesbezüglich etwas unsicherer als ich: ob es nicht doch besser wäre, die Fahrräder ins Auto zu packen und ins Naherholungsgebiet zu fahren... Ich bitte Sie: Ins Reservat? Den Streichelpark für Verkehrsgeschädigte? Ich winkte entschieden ab.

Es war wunderbar. In leichten Kurven fuhren wir eine bewaldete Anhöhe hinab wie auf einem schwarzen, samtenen Band. Sohnnemann fuhr vor, mit einem blubbernden Geräusch, das wohl ein Motorrad nachahmen sollte. Und ganz wie von selbst entspannte sich zwischen meiner Frau und mir das Gespräch, das wir im Stress der letzten Wochen so vermisst hatten. Es war idyllisch. Bis zu dem Punkt, an dem sie einen spitzen Schrei ausstieß, und ihr Gesicht einen ganz unentspannten, ja bedrohlichen Ausdruck annahm.

Vom Wald waren wir auf einen Feldweg gelangt, vom Feldweg in ein Dorf. Es war sicher eines dieser „villages-dortoirs“, denn wir fuhren durch eine verkehrsberuhigte Wohnstrasse voll mit aufwendig konstruierten Schikanen und überdimensionierten Blumenkübeln. Ihr Ende mündete in eine offensichtlich vielbefahrene Straße, wir sahen jede Menge Autos, die dort vorbeirasteten; wie nur bei uns zuhause, in der Hauptstadt. Genau auf diese Strasse strampelte unser Kind zu.

Es hat mich reichlich viel meiner Überzeugungskraft gekostet, meine Frau zum Weiterfahren zu überreden. Schließlich war ja alles gut gegangen, doch sie beharrte auf dem, was hätte passieren können. Ich knurrte was von der Umsicht unserer Verkehrsplaner, der Verantwortungsbürde unser Politiker,

doch das kam nicht an. Dass mein persönlicher Vorschuss an Vertrauen bei ihr nur noch hauchdünn war, merkte ich an der Vehemenz, mit der sie schließlich die Umkehr erzwang, als wir nach zwei Kilometern Landstrasse immer noch nicht zum Fahrradweg zurückgefunden hatten. Zwecklos, zu argumentieren, im nächsten Ort würden wir die Piste sicher finden. Die Tatsache, dass mehrere Kraftwagen mit überhöhter Geschwindigkeit an uns vorbeischossen, einer davon idiotischerweise mit heulender Hupe, verbesserte meinen Stand keineswegs.

Nun war die Reihe an meinem bis dahin unbekümmert Rad fahrenden Sohn, die Fassung zu verlieren. Doch auch sein Geschrei half nichts gegen die Entschlossenheit seiner Mutter. Aus Protest fuhr er ab jetzt Schlangenlinie, so dass meine Frau mir regelrecht befehlen musste, ihn zur Straßenseite abzusichern, was mir wohl definitiv die Antipathie der gesamten Autofahrergilde einbrachte. Die zwei Kilometer zurück, inmitten Geheul, Gezeter und Gehupe, rechne ich bis heute zu den unerfreulichsten meiner Radlerleidenschaft.

Wir waren alle reichlich entnervt, als wir am Fuß der leichten Steigung angelangten, die uns vorhin so gut gelaunt gesehen hatte. Nun ist Leichtigkeit Ansichtssache; meine Frau und ihr Sohn erklärten unisono, sie würden diesen **Berg** auf keinen Fall schaffen. Was blieb mir anderes übrig, als sie in das verwünschte Dorf zurück zu begleiten, sie im Gasthaus zu beköstigen und, während sie aßen und tranken und zunehmend wieder gute Laune zeigten, mich allein auf den Nachhauseweg zu begeben. Ich musste schließlich dafür sorgen, dass sie rechtzeitig nach Hause kamen. Mit dem familieneigenen Automobil, falls das noch nicht klar sein sollte.

Den Weg zurück fuhr ich nicht mehr über die Radpiste, denn die machte mir jetzt zu viele Umwege. Ich wollte es so schnell wie möglich hinter mich bringen. So fand ich mich bald auf einer dreispurigen Schnellstrasse wieder. Die Autos brüllten mich an, sie bedrohten und verhöhnten mich. Gehetzt trat ich in die Pedale, den metallenen Geschmack des Adrenalins im Mund. Bald schmerzten die Knie, der Atem wurde kurz, der Blick stier. Es kam mir vor wie eine Ewigkeit.

„Übrigens,“ sagte meine Frau, nachdem wir abends unser gemeinsames Kind schlafen gelegt hatten, „bring uns nicht wieder in eine solche Gefahr. Bitte!“ Viel zu sanft betonte sie noch: „Das lasse ich nicht zu.“

Da war erst mal gar nichts gegen zu sagen. Ob der Händler das Fahrrad zurücknehmen würde?

Bemerkenswerterweise wollte sie es dann doch unbedingt behalten.

Ein frustrierter Radler

### **Selber Schuld am Frust?**

Eigentlich schon, wenn Sie sich alles gefallen lassen.

Sprechen Sie es aus, helfen Sie mit, die Welt so zu verändern, dass sie für Groß und Klein befahrbar ist.

Schreiben Sie uns Ihre Meinung, sagen Sie uns, wo Sie der Schuh drückt!

Per Internet unter:

<http://www.lvi.lu/contact.htm>

Oder auf einer Postkarte:

LVI asbl  
6, rue Vauban  
L-2663 Luxembourg



### **Calendrier / Termine**

<b>23.01.2004</b>	<b>Assemblée générale de la LVI,</b> Luxembourg-Weimerskirch
<b>07.03.2004</b>	<b>6. Bonner Radreise-Messe,</b> Bonn, Allemagne
<b>04.-05.06.2004</b>	<b>Assemblée générale de l'ECF,</b> Madrid, Espagne
<b>18.07.2004</b>	<b>Alles op de Vëlo am Mamerdall,</b> Mamer - Mersch, Luxembourg
<b>17.-19.09.2004</b>	<b>Oeko-Foire,</b> Luxembourg-Kirchberg

## Das Kylltal : eine Radtour mit Kindern

Letzten Sommer beschlossen wir, mit den Kindern eine sonntägliche Radtour zu machen. Es stellte sich nur die Frage wo. Da unsere Kinder damals erst ein, vier und fünf Jahre alt waren und wir schon oft auf dem PC 12 zwischen Bissen und Ettelbrück unser Glück versucht hatten, musste eine Alternative her. Unser Ältester mit seinem „18-zehner“ „Pumukelrad“ ohne Gangschaltung fuhr zwar schon wie ein Sausewind, aber Steigungen waren noch nicht so seine Sache.

Da kam uns der Kylltalradweg zwischen Trier und Gerolstein in der Eifel gerade recht. Natürlich wollten wir nicht die ganzen 70 km abfahren, aber ein wenig davon sehen. Daher packten wir unsere Räder und alles, was wir für den Tag brauchten und fuhren bis Trier-Ehrang, um von dort aus zu



ausgepackt, der Große auf sein „Pumukelrad“, der Mittlere auf sein „Kleines Rad“ (vom Papa gezogen) und der Kleine in den Kinderwagen. Dann ging es los.

Die Temperaturen, die im Grunde genommen in den schattigen Wäldern entlang der Kyll verlief. Es war wirklich angenehm zu fahren. So gestalteten sich die ersten Kilometer auch recht unproblematisch. Nach Ehrang kam Kordel, die Deimlinger Mühle und Daufenbach.

Erst mit der Suche nach einem Restaurant hatten wir uns in Auw ein wenig verkalkuliert. So beschlossen wir bis maximal Philippsheim weiter zu fahren, da andere Radler auf dem Wege uns mitteilten, es gäbe eine Einkehrmöglichkeit vor Philippsheim.

Die Ermüdungserscheinungen bei unserem Großen konnten wir noch mit dem Versprechen, dass es ein Rieseneis geben würde noch beschwichtigen. Aber die letzten zwei Kilometer waren natürlich schwer. Da auch beim Radfahren die Wünsche der Eltern und der Kinder nicht immer deckungsgleich sind, waren alle froh, am Ziel angekommen zu sein.

Leider - oder zum Glück - verpassten wir den Zug, den wir zurück nach Ehrang nehmen wollten und hatten eine Stunde Aufenthalt. Zum Glück für die Kinder, denn das nutzten wir aus, um ein ausgiebiges Bad in der Kyll mit der ganzen Familie zu nehmen. Ein krönender Abschluss und eine erstklassige Erfrischung dazu. Als wir dann im Zug eingestiegen waren, fuhren wir in einer halben Stunde das zurück, was wir vorher in insgesamt fünf Stunden mit unseren drei Kindern geradelt hatten.

### **Die Strecke:**

Der Kylltalradweg ist gut ausgeschildert und man benötigt kein Kartenmaterial. Der von uns befahrene Abschnitt von Ehrang bis Philippsheim betrug 30 km und ist auch für Rad fahrende Kinder geeignet,

sofern man natürlich auf die Kinder auch Rücksicht nimmt. An zwei Stellen des Weges heißt es aber für jeweils ca. 50 m den Berg hinauf schieben, weil es aber doch zu steil ist. Wenn man unterwegs zu Mittagessen einkehren möchte, dann doch die größeren Orte nehmen, wir es erfahren mussten.

### **Die Bahn:**

Die ganze Strecke liegt an der Kyll und an der Bahn. Das bedeutet, dass etwa alle 10 km ein Bahnhof auf unserer Strecke lag. Auch am Sonntag wurde im Stundentakt gefahren. Dies vereinfachte diese Tour mit Kindern erheblich. Wenn es nicht mehr geht, nimmt man den Zug und fährt zurück. Und noch ein Wort zu den eingesetzten Zügen. Fahrräder können eben in den Zug geschoben werden und es sind sehr große Abteile für Fahrräder vorhanden. Ein weiterer Service der Deutschen Bundesbahn war es, dass man gratis fahren konnte. Keiner der Automaten im Zug (am Bahnhof gab es keinen Kartenautomat) funktionierte und der Schaffner kam nicht. Allerdings wird dieser Service wohl nicht immer angeboten.

Ralf

[www.trier-land.de/5taeler/Radwege/Kylltalradweg\\_5Taeler.htm](http://www.trier-land.de/5taeler/Radwege/Kylltalradweg_5Taeler.htm)  
[www.eifeltour.de/Radwege/frame2.htm](http://www.eifeltour.de/Radwege/frame2.htm)

### **Vélo online**

<a href="http://www.clean-auto.com">www.clean-auto.com</a>	Le site des transports non polluants
<a href="http://www.province.luxembourg.be/tourisme/route_foret.html">www.province.luxembourg.be/tourisme/route_foret.html</a>	Un nouveau circuit touristique en Province de Luxembourg
<a href="http://www.tz-s.de/radfahren/">www.tz-s.de/radfahren/</a>	Radfernwege und Regionale Radwege im Saarland
<a href="http://www.swr.de/fmh/archiv/index.html">www.swr.de/fmh/archiv/index.html</a>	Wanderstrecken, Adressen, Kurzbeschreibung, in : Saarland, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz

## Der Ausoniuswanderweg – Reise mit dem Mountainbike

Irgendwann in diesem Frühjahr erhielt ich eine Beschreibung des Ausoniuswanderweges, der von Bingen am Rhein über den Hunsrück bis nach Trier führt. Im Jahre 368 nach Christus reiste Decimus Magnus Ausonius im Gefolge des Kaisers Valentinian I., als Erzieher dessen Sohnes, über diesen Weg von Bingen nach Trier. Dabei hielt er seine Eindrücke der Reise fest und damit der Nachwelt erhalten.

Eine Idee, die mir schon länger im Kopf spukte, brach durch und es war klar, ich wollte diesen Wanderweg mit dem Mountainbike fahren.

Im August konnte ich dann die Tour realisieren, nachdem zwei Unterkünfte und alles weitere Notwendige für die Tour (unter anderem auch ein „kleines“ Konditionstraining) vorbereitet waren.

Start war bei den Schwiegereltern in Leiningen/Hunsrück und ich begann mit einer Talfahrt, die mich 10 km später an den Bahnhof von St. Goar bringen sollte. Von dort ging es mit dem Zug nach Bingen, dem eigentlichen Startort. Nach der Besichtigung der Burg Klopp mit dem Ausoniusmuseum, dem Beginn der Strecke, musste das Rheintal verlassen werden und sehr schnell war ich im Wald auf meinem Weg hinauf zum höchsten Punkt der Reise.

Unterwegs stellte ich schon zwei wichtige Dinge fest. Das erste war, dass in dem heißen Wetter des diesjährigen Sommers jeder Dorfbrunnen eine willkommene Erfrischung war und als zweites, dass man nicht vom Weg abweichen sollte, auch wenn man glaubte, dadurch schneller ans Ziel zu kommen. Die Bedienung der Lauschkütte staunte auf jeden Fall nicht schlecht, wie es einer Person möglich sei, innerhalb kürzester Zeit vier große Gläser Apfelschorle zu leeren.



Ohligser Berg, 609 m über N.N.

Dermaßen gestärkt ging es dann zum höchsten Punkt der Reise, auf den 610 m hoch gelegen Ohlligsberg. Oben angekommen bot sich eine fantastische Sicht zum Rhein hinunter, die die „Klettermühen“ wirklich belohnte. Danach ging es durch Felder, Wiesen und Wälder nach Simmern/Hunsrück, meinem ersten Etappenziel. Dort im Hotel angekommen, war eine kalte Dusche, ein großes Eis und am Abend ein leckeres Menü Lohn des Aufstieges vom Rhein in die Höhen des Hunsrücks.

Am nächsten Tag nahm ich dann den mittleren Teil des Hunsrücks in Angriff. Auf den Höhen lässt sich die Weite des Landes wunderbar erfassen. Zum Glück musste ich nicht auf den Erbeskopf hinauf, der mit 818 m die höchste Erhebung in Rheinland-Pfalz ist. Der Ausoniusweg führte am Fuße des Berges entlang. Beim Nachbau eines römischen Wachturms und auf der wieder



Römischer Wachturm bei Dill/Hunsrück

restaurierten originalen Trasse der alten Römerstraße ließ es sich gut rasten, um dann am restlichen Tag nie tiefer als 550 Höhenmeter zu kommen. Die Abfahrt nach Gräfendhron (auf 250 Höhenmeter gelegen) brachte mich zu meiner zweiten Unterkunft auf dieser Reise.

Der dritte und letzte Tag meiner „Wanderung“ von Gräfendhron über Fell, Ruwer nach Trier brachte mir dann drei Berge mit fulminanten Aufstiegen, wo man

jedes mal innerhalb weniger Kilometer von ca. 200 Höhenmetern auf ca. 450 Höhenmeter klettern musste. Ich gebe zu, dass nicht alle Anstiege mit dem Mountainbike für mich zu bewältigen waren. Teilweise bin ich wirklich gewandert, aber es tat der Begeisterung aber keinen Abbruch. Dafür waren im Mehlinger Wald die „Downhilling – Strecken“ vom feinsten und verlangten einem viel Konzentration und Kondition ab. Als landschaftliches „Highlight“ darf man die Aussicht oberhalb von Mertesdorf bezeichnen.

Aber jede Tour hat irgendwann ihr Ende und die abschließende Abfahrt nach Trier ließ schon fast wehmütige Gefühle entstehen, weil die Tour in Trier bis zum Bahnhof dann doch nicht unbedingt eine Mountainbike–Strecke ist.

Glücklich und zufrieden, aber relativ erschöpft ging es dann mit dem Zug von Trier wieder zurück.

### **Allgemeines zur Tour:**

Die Tour lässt sich mit einem Mountainbike bei entsprechender Kondition problemlos in drei Tagen bewältigen. Die Strecken betrugen am ersten und zweiten Tag je 60 km und am letzten Tag 45 km. Die An- und Abreise mit der Bahn von und nach Luxemburg sind ebenfalls leicht zu bewältigen. Allerdings sind Teile der Strecke, vor allem die Abfahrten am dritten Tag, nur geübten Fahrern zuzumuten, sonst heißt es absteigen, denn die persönliche Sicherheit geht vor. Ohne Helm sollte auf keinen Fall gefahren werden und die übliche Ausrüstung mit Ersatzteilen darf auch nicht vergessen werden, denn man ist in der Natur unterwegs und ein Pannendienst ist immer weit weg. Das bedeutet auch, dass man Proviant für den Tag und genug zu trinken mitnehmen muss. Bei dem heißen Wetter war auch jeder Dorfbrunnen willkommen, und man darf sich nicht scheuen, auch privat in den kleinen Dörfern um Wasser nachzufragen.

Ralf

<http://www.swr.de/fmh/archiv/2000/10/26/>



## **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 53	Dezember 2003	Auflage: 850 Exemplare
Erscheint	Vierteljährlich	
Heft Nr 54	erscheint März 2004	
Cover Photo	Monique Hoffmann	
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	

**La LVI est membre de la**

**ECF European Cyclists' Federation**

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES wbl

