

LVI - Info

Die Idee, die Analyse
das Konzept

no 54
1/2004

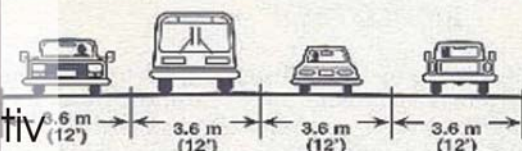
Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu

Elections nationales:
Pour une politique
pro-cyclistes

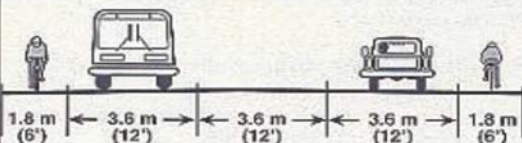


Ein Integratives Verkehrs-
und Landesentwicklungskonzept
für Luxemburg

BEFORE:



AFTER:



CODE DE LA ROUTE

Recueil de Législation Routière

Grand-Duché de Luxembourg
Ministère des Transports

circulation



la circulation
cycliste
sur la
voie publique

Avis

de la
Commission de circulation de l'Etat

LVI - Info

no 53
4/2003

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu



VELOmobil

VELOmobil



VELOmobil

"cyclable" à Luxembourg.

Notre assemblée générale qui a eu lieu le 23 janvier 2004 à Luxembourg-Weimerskirch, a connu son succès presque habituel avec plus de 70 personnes.

Sur invitation de la LVI cinq des six partis politiques qui se présenteront aux élections parlementaires ce 13 juin, ont profité de l'occasion pour expliquer à l'assistance leur point de vue d'une politique

Comme nous avons voulu éviter d'imprégner de notre point de vue le compte rendu de ce qui a été dit ce soir-là, nous avons préféré mettre à disposition de chacun des six partis une page de notre LVI-Info pour répondre aux questions suivantes:

Quelles mesures et initiatives votre parti va t-il prendre pour promouvoir le trafic cycliste?

Quelle est la position de votre parti face à la revendication d'un programme d'action national en faveur du trafic cycliste à Luxembourg?

Suggestion à nos membres: Pourquoi ne pas poser ces mêmes deux questions aux candidat(e)s des partis politiques lors des réunions électorales dans votre localité.

Vous trouvez donc sur les pages suivantes les réponses que les six partis en lice nous ont remises.

Dans notre prochain LVI-Info n°55, qui paraîtra encore avant le 13 juin, nous allons publier les extraits de textes concernant le trafic cycliste que nous avons trouvés dans les programmes électoraux.

Et pour compléter la série nous publierons en automne, dans le LVI-Info n° 56, ce qui a été retenu à ce sujet dans le programme de coalition de notre nouveau gouvernement.

Et puis nous aurons cinq ans pour rappeler régulièrement aux élu(e)s de toutes les couleurs et bien entendu au nouveau gouvernement, que somme toute, ils étaient tous d'accord avec notre revendication... avant les élections.

Le comité de la "Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ"

oooooooo

Rad Fahren fängt im Kopf an!

Konferenz mit anschließender Diskussion

Montag, 10. Mai 2004, um 20.00 Uhr, in der alten Hotelschule in Diekirch

Referent: Dr .Ing. Jürgen Götsche, Verkehrsplaner bei der Stadt Marl.

Sommaire / Inhalt

Editorial: Affaire à suivre	3
Dossier	
Entscheidungen herbeiführen	5
Aussagen der Parteien – Déclarations des partis	
déi Lénk – la Gauche	6
ADR – Aktiounskomitee fir Demokratie a Rentegerechtgkeet	7
Déi Gréng	8
DP - Demokratesch Partei	9
CSV - Chrëschtlech Sozial Vollékspartei	10
LSAP - D'Sozialisten	11
Aktuell	
Konferenz: Rad fahren fängt im Kopf an	12
Erfolgreiches Fahrradkonzept in Marl	13
Dynamobile 2004	15
Panneaux touristiques sur la piste cyclable de l'Attert	16
Droit de réponse	16
LVI-Touren	
Touren-Vorschau	17
Vélo online : Internet-Adressen	18
Velotourismus	
Radtour am Niederrhein	19
Impressum	22

Zur Lektüre empfohlen:

Ein Integratives Verkehrs-und Landeskonzept
für Luxemburg

www.ivl.public.lu



Entscheidungen herbeiführen

Wer Fahrrad fahren will, sollte sich in Geduld üben, so die wenig Gutes verheißende Aussage eines der Redner anlässlich der LVI-Generalversammlung.

Der Radfahrer hat scheinbar für die hiesige Politik keinen Stellenwert: sein Mobile trägt kein polizeiliches Kennzeichen und er zahlt keine Steuern, weder direkt noch über die Abgaben beim Kraftstoff. Man kann also mit ihm kein Geschäft machen; er darf deswegen nicht ernst genommen werden.

Beim Kraftverkehr hingegen geht's schon ums Geld, um Einfluss. Diese Wirtschaft kann (soll) nach Lust und Laune wachsen: wenn es um die Vermehrung der motorisierten Untersätze geht ist der öffentlichen Hand keine Fahrbahn zu breit, keine Ausgabe zu teuer. Lediglich wenn ein Fahrradstreifen, ein Fußweg, eine Rampe realisiert werden soll, hält das Land den Atem an und fragt besorgt: Wo sollen dann die Autos hin? Was wird das denn kosten?

In dieser Logik fußt wohl auch die ernüchternde Tatsache, dass die nicht unerheblichen Beträge an Steuermitteln, die (wiederholt) in imagerträchtige Tour de France-Etappen investiert wurden, keineswegs dem Radfahren hierzulande zugute kommen. Luxemburg pflegt weder das Image noch die Gepflogenheiten eines Radfahrer bejahenden Landes. Es gibt für notwendige Infrastrukturen kein festes Budget, daher auch keine kohärente Planung und Durchsetzung.

Eine Politik mit der Konsequenz, dass man ein Auto braucht, um sicher Fahrrad fahren zu können: nur im Erholungsgebiet, auf dem geschützten Radweg? Und: Ist der Schulweg unser Kinder nur per Auto sicher?

Tatsächlich sind es nicht herabfallende Meteoritenteile oder wilde Tiere, die den Weg zur Schule, zur Arbeit, zur Behörde gefährlich machen. Radfahren an sich ist in keinsten Weise gefährlich, im Gegenteil. Es ist allerdings unsicher in Luxemburg, weil unsere Wege ausnahmslos auf eine einzige Fortbewegungsmethode ausgerichtet sind. Es ist gefährlich, weil unser Transportsystem im Ersticken begriffen ist. Es ist zunehmend risikobehaftet, weil unsere Politik es seit vier Jahrzehnten konsequent unterlässt, sich eben dieser Sache anzunehmen.

Es besteht Handlungsbedarf. Technische Fragen sind kein Hindernis. Fachwissen und Beispiele mit Vorbildfunktion gibt es im Ausland in Hülle und Fülle. Unsere Planungsbüros arbeiten auf internationalem Niveau. Die Aufforderungen der EU an ihre Mitgliedstaaten, Fahrradverkehr zu fördern, sind unmissverständlich.

Die Wahlen kommen. Wo Volksvertreter sich nicht entscheiden, müssen die Betroffenen es tun.

-ro

**Die Stellung des Fahrrads in der Gesellschaft
muss zurückgewonnen werden**

Das Fahrrad als Freizeitinstrument, das Fahrrad als Transportmittel: diese beiden Funktionen werden im breiten Empfinden in der Gesellschaft, wie auch in der Infrastrukturpolitik getrennt betrachtet und darin liegt das Problem wie déi Lénk es behandeln.

Die Gesamtstrategie zu Gunsten des Radfahrens, wie sie Radfahrerinitiativen zu Recht fordern, muss vor allem diese künstliche Trennung aufheben. Die Städte und auch schon die ländlichen Gebiete ersticken im motorisierten Individualverkehr. Das Netz der Fahrradpisten über Land muss weiter ausgebaut werden, aber es genügt eben nur dem einen Aspekt des Radfahrens in der Freizeit. Um dem Fahrrad seine Stellung im normalen Nahverkehr wieder zu geben ist der Konflikt mit dem Autoverkehr unausweichlich. Dieser Konflikt muss ausgetragen werden.

Die politische Problematik besteht also darin, den motorisierten Nahverkehr zurück zu drängen und Platz für Fahrrad (und auch für die kollektiven Transportmittel) zu schaffen. Fahrspuren und Parkstreifen für Autos müssen geopfert werden. Dazu gehört politische Courage und langfristige Änderung der Mentalitäten und Verhaltensweisen im Verkehr. Für déi Lénk ist die Förderung des normalen Radverkehrs (zum Arbeitsplatz, zur Schule, zu den Zielen des täglichen Lebens) eng verbunden mit der Förderung des kollektiven Berufsverkehrs (Bahn, Tram, Bus im Verbund und grenzüberschreitend!).

Die LVI hat die verschiedenen Aspekte für ein „Nationales Förderungsprogramm für den Fahrradverkehr“ in einem kurzen Dokument treffend zusammengefasst. Es ist auch richtig, messbare und überprüfbare Ziele bis 2010 festzulegen. déi Lénk können sich mit diesem Dokument identifizieren indem sie besonders auf die oben dargelegte Vision vom Fahrrad als gesundheitsförderndes und umweltschonendes Transport- und Freizeitmittel pochen. Auch muss sich diese Gesamtstrategie in die überregionale Raumplanung einfügen, die es bisher nicht wirklich gibt.

Folgendes wollen wir in diesem sehr kurzen Beitrag hinzufügen, denn es muss alles auch sehr konkret werden. Am Beispiel des Südens zeigt sich, dass es eine Vielzahl von alten „Transportbrachen“ gibt (i.e. alte Schienenstränge und Wege zwischen den Hütten oder zwischen den Bergwerken und den Hütten), die noch zur Verfügung stehen, aber bald vom grössten Immobilienspekulanten des Landes, der ARBED, veräussert werden können. Solche Trassen müssen als wertvolles Allgemeingut betrachtet werden, das reglementarisch geschützt werden muss und nicht scheibchenweise verhökert werden darf. Begehungen von Fahrradförderern und politischen Kräften mit Visionen wären angebracht, denn das Radpistennetz des Südens betrifft ein Drittel der Landesbevölkerung und Zehntausende Grenzgänger(inn)en. Diese „Transportbrachen“ eignen sich sowohl für den Freizeitverkehr wie für den Berufsverkehr.

Also, aufs Rad, mit holländischem Rückenwind und politischer Courage werden wir vorankommen!

www.dei-lenk.lu

déi Lénk – la Gauche

Platz für Fahrräder

Die Forderung des Titels wirkt auf den ersten Blick sicherlich befremdlich, da wir uns ja durchaus in einer sehr mobilen Gesellschaft befinden. Auch wenn die Überlegungen der Verkehrsplaner in den letzten Jahrzehnten das Fahrrad nicht bewusst ausgeklammert haben, so kann man dennoch nicht behaupten, dass man sich besonders viel um das Fahrradfahren gekümmert hat, standen und stehen die Straßen ja schließlich auch den Fahrradbenutzern zur Verfügung! Doch so einfach ist es in der Praxis leider nicht. In Konkurrenz zum Autoverkehr muss das Fahrrad notgedrungen fast immer den Kürzeren ziehen. Das Fahrrad aufwerten ist nur dann möglich, wenn die Verkehrsinfrastrukturen und der öffentliche Transport dem Fahrrad Rechnung tragen.

Dem konsequenten Einsatz einer Fahrradinteressensgemeinschaft ist es zu verdanken, dass die Politik sich in den letzten Jahren bemüht hat, in die Verkehrsplanung auch das Fahrradfahren mit einzubeziehen. Leider blieb es bei lückenhaftem Füllwerk, das schlussendlich niemanden so richtig zufrieden stellen kann. Einzelne lokale Initiativen, so lobenswert sie auch sein mögen, dienen im Endeffekt kaum der Förderung des Radverkehrs wenn nicht zeitgleich der öffentliche Transport, sowie sämtliche Gemeinden miteinbezogen werden. Das Fahrrad endlich als gleichberechtigten Partner im täglichen Verkehr anzuerkennen, muss die Devise sämtlicher politischer Parteien in Luxemburg sein. Diese Zielsetzung zu verwirklichen ist aber nur möglich wenn, wie in Deutschland geschehen, ein nationaler Radverkehrsplan in Zusammenarbeit mit sämtlichen Verwaltungen zur Förderung des Radverkehrs in Luxemburg ausgearbeitet wird.

Das ADR ist sich der Schwierigkeit dieser Aufgabe bewusst. So lobenswert der Ausbau des nationalen Fahrradwegenetzes auch ist, dies alleine genügt keineswegs um in den Städten und Gemeinden die Menschen dazu zu bewegen aufs Fahrrad umzusteigen. Der Staat muss sich dieser großen Aufgabe annehmen und die nötigen Signale aussenden. Ohne die Gemeindeautonomie antasten zu wollen, ist das ADR der Meinung, dass der Staat auf die Gemeinden, über den Weg der finanziellen Unterstützung, einwirken soll und die Funktion des Initiators und des Ideengebers übernehmen muss. Zudem müssen Lücken im nationalen Fahrradwegenetz geschlossen und zukünftige Wege so angelegt werden, dass sie möglichst benutzerfreundlich sind und gegenüber dem übrigen Verkehr einen gewissen Schutz bieten.

Nun kann in Luxemburg keine Partei den Anspruch erheben in der Fahrradförderung sozusagen das Rad neu erfunden zu haben. Das Ausland dient nicht nur als Vorbild, sondern bietet darüber hinaus den unschlagbaren Vorteil Ideen und Konzepte nicht nur entwickelt, sondern auch in die Praxis umgesetzt zu haben. Folgen wir also dem Vorbild unser Nachbarländern und lassen wir uns von den dortigen Ideen und Politiken inspirieren. Möglich ist vieles, wenn nur der nötige politische Willen vorhanden ist. Das ADR ist jedenfalls bereit seinen Beitrag zur Förderung des Fahrradverkehrs in Luxemburg zu leisten.

Freie Wahl der Verkehrsmittel und gleichberechtigtes Miteinander

☞ Welche Maßnahmen und Initiativen wird Ihre Partei unternehmen, um den Radverkehr zu fördern?

Déi Gréng treten ein für einen deutlichen Qualitätssprung in der Verkehrspolitik.

Grüne Verkehrspolitik schafft Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen gleichberechtigten Verkehrsträgern und entlastet Strassen und Umwelt vom Stau. Die aktuelle Planungs-Struktur wird grundlegend reformiert. Die Verkehrsplanung wird die Gemeinden und die Großregion stärker einbinden und in einem Ministerium für Verkehrsplanung gebündelt. Der Verbund der verschiedenen Verkehrsmittel wird optimiert.

Eine kundenfreundliche Mobilitätszentrale für Bürgerinnen, Bürger und Betriebe wird die aktuellen Informationen über Verkehrsverbindungen und Transportdienstleistungen anbieten und auch über Telefon und Internet erreichbar sein.

Innerhalb der Ortschaften trägt die Verkehrsplanung auch den Bedürfnissen von Kindern, älteren und behinderten Menschen, und Menschen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung: Sichere und bequeme Angebote für Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Radfahrer und Radfahrerinnen, Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigende Maßnahmen werden zur Norm.

Die Maßnahmen für Verkehrssicherheit werden verstärkt. Die Verkehrserziehung wird ausgebaut und in die Schulpläne von Primär- und Sekundarschulen integriert.

Grüne Tourismuspolitik in Luxemburg und in der Großregion wird die Entwicklung eines sanften, ökologischen und nachhaltigen Inlands-, und Auslandstourismus fördern. Kulturelle Vielfalt, Landschafts-, Natur-, und Denkmalschutz, sowie Mobilität (Fahrradförderung, Wanderwege und öffentlicher Nahverkehr) und die Förderung kleiner und sozial nachhaltiger Strukturen im Hotel-, Camping-, und Gaststättenbereich sind die Basis einer erfolgreichen Tourismuspolitik.

☞ Welches ist die Haltung Ihrer Partei gegenüber der Forderung nach einem nationalen Förderprogramm für den Radverkehr in Luxemburg?

Die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung und Förderung des Fahrradsverkehrs in Luxemburg bedürfen einer offensiven Gesamtstrategie. Ein nationales Förderprogramm für den Radverkehr, wie von der LVI gefordert, findet deshalb die volle Unterstützung von Déi Gréng.

www.greng.lu

Déi Gréng

Der Standpunkt der DP

☛ Welche Maßnahmen und Initiativen wird Ihre Partei unternehmen, um den Radverkehr zu fördern?

Die Demokratische Partei ist der Meinung, dass die freie Wahl der Verkehrsmittel im Straßenverkehr gewährleistet sein muss. Hierzu gehört ohne Zweifel das Fahrrad, das von unserer mobilitätsbewussten Gesellschaft als alltägliches Verkehrsmittel wieder entdeckt wurde und eine steigende Popularität genießt. Die freie Wahl ist jedoch nur dann gewährleistet wenn die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden um dem Radverkehr einen Platz im Straßenverkehr zu sichern. Dazu gehören hauptsächlich Maßnahmen zur Sicherheit und Komfort der Radfahrer. Automobilverkehr und Radverkehr sollen sich besser miteinander vereinbaren lassen können. Es gilt demnach die in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen seitens des Transportministeriums bezüglich der Verkehrsreglementierung (Anpassung des „Code de la Route“, der Fahrbahnmarkierung und der Beschilderung) zugunsten der Radfahrer zu vervollständigen. Ebenfalls müsste die Straßeninfrastruktur noch gezielter dem Radverkehr Rechnung tragen. In Zukunft gilt es gemeinsam mit den Gemeinden ein Konzept auszuarbeiten das einen flächendeckenden radfreundlichen Verkehr ermöglicht. Beim Straßenbau sollen in Zusammenarbeit mit den Ministerien „Intérieur“ und „Travaux Publics“ künftig Radwege noch systematischer mit eingeplant werden.

☛ Welches ist die Haltung Ihrer Partei gegenüber der Forderung nach einem nationalen Förderprogramm für den Radverkehr in Luxemburg?

Prinzipiell begrüßt die Demokratische Partei ein allgemeines Fördern des Radverkehrs hier in Luxemburg indem die vorher genannten Maßnahmen wie das Ausschaffen eines kohärenten Verkehrskonzepts mit systematischerer Einplanung von Radwegen ergriffen werden sollen. Ein nationales Förderprogramm das auf das Gesetz vom 6. Juli 1999 fußen würde und den Ausbau, im Dialog mit den Gemeinden, der Radverkehrinfrastruktur sowie eine bessere Integration des Rads im Straßenverkehr als Ziele hätte, würde seitens der DP auf Zustimmung stoßen.

www.dp.lu

Demokratesch Partei

Trafic non motorisé – programme d'action

Dans le cadre de l'amélioration du cadre de vie, la promotion du trafic non motorisé est un des objectifs du Programme directeur d'aménagement du territoire.

Les conclusions retenues par l'IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) lui réservent une place de choix au centre d'une stratégie de développement du trafic non motorisé.

En effet, la réalité d'aujourd'hui se traduit par le fait que 50% des trajets inférieurs à 1 kilomètre sont effectués à Luxembourg avec la voiture individuelle, alors que l'impact du vélo est quasi nul.

Dès lors, le CSV est d'avis qu'il faut intervenir à différents niveaux :

- développer une mentalité « non motorisée » au sein de la population ;
- pour cela développer un réseau cycliste cohérent tant au niveau local que régional et national.

Un projet-pilote développé entre le ministère de l'Intérieur et la commune de Bascharage dans le cadre de l'adaptation du plan d'aménagement général de cette commune a démontré qu'il est possible d'intégrer harmonieusement un tel réseau sur l'ensemble du territoire communal en créant les liens indispensables avec les réseaux régionaux et nationaux.

Il convient dès lors de tirer les conclusions de ce projet pilote pour voir comment développer une stratégie valable pour l'ensemble du pays. A cet effet, il importe de résoudre principalement la question comment assurer une emprise à ces réseaux au niveau des plans d'aménagement communaux et comment assurer la faisabilité réelle du réseau compte tenu des questions de propriété des parcelles nécessaires à la réalisation du réseau.

En conséquence, et au-delà du développement du réseau national en voie de réalisation, le CSV préconise, conformément aux conclusions proposées par l'IVL, la mise en œuvre d'un **programme d'action** national allant dans cette direction.

www.csv.lu

Chrëschtlech Sozial Vollekspartei

Radverkehrsförderung in Luxemburg

☛ Welche Maßnahmen und Initiativen wird Ihre Partei unternehmen, um den Radverkehr zu fördern?

Für die LSAP gilt es, den schwächsten Gliedern der Verkehrskette, d.h. den Fußgängern und den Radfahrern, eine besondere Beachtung zu schenken. Oft werden Radfahren und Zufußgehen als Verkehrsmöglichkeiten zu Unrecht vernachlässigt. Es ist aber besonders in dicht besiedelten Gebieten sinnvoll, kurze Strecken auf dem Fahrrad oder zu Fuß anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Deshalb werden die Sozialisten zusätzliche Maßnahmen ergreifen, damit Radfahrer und Fußgänger sich in bester Sicherheit fortbewegen können.

Damit die bestehenden Fahrradwege nicht nur der Freizeitgestaltung dienen sollen, werden die Sozialisten sich dafür einsetzen, dass die kommunalen Fahrradwege-Netze an das nationale Netz angeschlossen werden, samt passender Beschilderung. Dadurch wird die Nutzung des Fahrrades auch für Berufs- und Schulverkehr attraktiver. In dieser Hinsicht muss die Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen (überdeckte Stellplätze bei Schulen, Bahnhöfen und Betrieben) in Angriff genommen werden.

Der Radverkehr muss als vollwertiger Bestandteil der Mobilitätspolitik unseres Landes gelten. Allgemein ist die Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse nur mit Hilfe eines Mobilitätsmanagements zu erreichen. Die übergeordneten Ziele, die dabei verfolgt werden müssen, sind die Reduzierung von Einzelfahrten mit dem Personenkraftwagen durch eine Erhöhung des Anteils der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus oder Bahn.

☛ Welches ist die Haltung Ihrer Partei gegenüber der Forderung nach einem nationalen Förderprogramm für den Radverkehr in Luxemburg?

Die LSAP wird sich für die Erstellung eines nationalen Förderungsprogramms für den Fahrradverkehr einsetzen, deren Ziele hauptsächlich darin bestehen den Radverkehr im Luxemburger Land sicherer und attraktiver zu machen, sowie den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu steigern. Dazu bedarf es einer entsprechenden Anlaufstelle beim Transportministerium.

Eine wirksame Mobilitätspolitik muss eine passende Antwort auf die wachsenden Bedürfnisse der Bevölkerung liefern, sowohl quantitativ als auch qualitativ. Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept trägt der Umwelt Rechnung. Deswegen bevorzugen die Sozialisten eine Mobilitätspolitik, die das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Benutzern wiederherstellt, Umweltschäden eingrenzt, die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit vermindert und die Sicherheit der Fortbewegungsmittel steigert.



Am Montag, 10. Mai 2004 lädt die
"Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ" (LVI)
in Zusammenarbeit mit der
"Association des Victimes de la Route"
(AVR),
der **"Denkfabrik Nordstad"**
und dem **"Mouvement Ecologique"**
auf eine öffentliche Konferenz ein.

Rad fahren fängt im Kopf an!

Die Stadt Marl, Musterbeispiel eines fahrradfreundlichen Verkehrskonzeptes

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist in Marl ein wesentlicher Bestandteil auf dem Weg zum stadtverträglichen Verkehr. Die Ansätze sind vielfältig und beschränken sich nicht nur auf bauliche Verbesserungen, Beschilderungen und Markierungen. Der Schwerpunkt der Marler Fahrrad-Aktivitäten liegt in der Öffentlichkeitsarbeit. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsarbeit werden zahlreiche Projekte und Aktionen durchgeführt, die die Benutzung des Fahrrades anregen oder erleichtern - Fahrrad fahren fängt im Kopf an. Die Stadt Marl zählt etwa 93 000 Einwohner.

Referent: Dr .Ing. Jürgen Götsche, Verkehrsplaner bei der Stadt Marl.

Die Stadt Marl ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein- Westfalen" (AGFS).

Die Konferenz findet in Diekirch im Festsaal der früheren Hotelschule statt.

Beginn: 20.00 Uhr.

www.lvi.lu



Erfolgreiches Fahrradkonzept in Marl

Radwege in beiden Richtungen zu benutzen - das hat in Marl Tradition. Es ist sozusagen „Marler Landrecht“ - aber das ist nur eine der vielen Selbstverständlichkeiten, mit denen die Stadt das Umsteigen aufs Fahrrad fördert. Dass dabei gleichzeitig die Unfallzahlen in Marl drastisch nach unten gegangen sind, ist kein Wunder, sondern Ergebnis harter Arbeit und vieler Ideen, denn bei den Unfallopfern lag Marl 1976 circa 30 Prozent über dem Durchschnitt von NRW. 20 Jahre später - 1996 - lag die Stadt 10 Prozent unter dem Landesdurchschnitt. Die Zahl der Unfallopfer hat sich in diesem Zeitraum also erheblich verringert. Und durch ein spezielles Sicherheitsprogramm für Radfahrer konnte die Zahl der Radlerunfälle von 1996 bis 1998 nochmals erheblich gesenkt werden. Was sind die

Eckpunkte des Marler Fahrradkonzeptes?



Strassen für Radfahrer

Dem Planungsamt Marl zufolge wird Fahrrad-Verkehrsförderung auf verschiedenen Ebenen betrieben: Neben dem Radwegebau gibt es die Einrichtung des Fahrradparkens. Des Weiteren gibt es „Fahrradwachen“ an Schulen sowie die Wegweisung für den Radverkehr. Um das Fahrradfahren populärer in der Bevölkerung zu machen, finden regelmäßig die „Marler Fahrradtage“ statt, die über das so genannte „Fahrradbüro“ organisiert werden.

Die Verkehrsplaner setzen weiterhin voll auf die Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch Radfahrer. Mit dem Etikett „fahrradfreundliche Stadt in NRW“ gibt man sich hier aber keineswegs zufrieden. Damit ein noch größerer Teil der Bevölkerung

auf das Fahrrad umsteigt, lässt sich im Planungsamt ein kleiner Stab von Mitarbeitern immer wieder Neues einfallen, zum Beispiel bewachte Abstellanlagen für Fahrräder an weiterführenden Schulen. Darauf ist u.a. der hohe Anteil an radfahrenden Schülern auch im Winter zurückzuführen.

Marl hat vergleichsweise viele Fahrradstraßen. Vor allem rund um die Schulen wird dadurch die Sicherheit erhöht. Radfahrer haben hier unbedingt Vorrang. Wie ist es gelungen, so viele Schüler aufs Fahrrad zu bringen? Dazu Udo Lutz vom Planungsamt der Stadt Marl: „Wir haben Schulkinder, die aus einem Stadtviertel kamen, gesammelt und traten dann ge-

meinschaftlich morgens den Schulweg an unter Begleitung Erwachsener. Dabei haben sich die Eltern zur Verfügung gestellt, und nachmittags wurden nach Schulschluss die Kinder auch wieder sicher nach Hause geleitet. Die Eltern hatten somit die Chance, sicheres Verhalten auf dem Schulweg einzuüben und den anderen Eltern, die eben keine Zeit für solches Training hatten, wurde diese Last von den Schultern genommen. Und sie wussten trotzdem, dass die Kinder gut behütet zur Schule und wieder nach Hause kommen.“

Tempo-30-Zonen durch die Bürger eingerichtet

Gleichzeitig werden die Straßen noch sicherer für Radfahrer. Unter Mithilfe der Marler Bürger sind bislang in 45 Wohnvierteln Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. In handwerklicher Eigenleistung wurden die Tempo-30-Hinweise auf die Fahrbahn gemalt. Die breite Zustimmung der Anwohner wird sogar mittels bemalter Satellitenschüsseln verkündet.

Radfahrer finden in Marl inzwischen beinahe flächendeckend Tempo-30-Zonen vor. Weiterhin werden, wo immer möglich, Sackgassen in die Planung von Radwegen einbezogen. So genannte offene Sackgassen - erkennbar an speziellen Aufklebern - bieten Radlern die Gewähr, dass am Ende der Sackgasse der Radweg weiterführt.

Im **fahrradfreundlichen Marl** ist das Radfahren inzwischen ein Vergnügen. Auch wegen des Marler Ampelgriffs, der übrigens einmalig ist in Deutschland. Radler müssen an der roten Ampel nicht einmal mehr absteigen, sondern können sich am Ampelgriff festhalten. Das Fahrradkonzept in Marl: Ein Vorbild an Bürgerinitiative für mehr Verkehrssicherheit in der eigenen Stadt, das auch in anderen Kommunen Schule machen sollte.

Sendung vom 28. November 2000

von Rainer Kosseda

Weitere Informationen bei:

Planungsamt der Stadt Marl

Amt 61: Verkehrsplanung

Liegnitzer Str. 5

45768 Marl

Ansprechpartner:

Herr Dr. Götsche und Herr Lutz

Tel. (0 23 65) 99 25-41

Fax (0 23 65) 99 25-07

Fahrradbüro:

Tel. (0 23 65) 6 58 13 und 6 60 78

Internet: www.marl.de

E-Mail: ff-marl@gmx.de

10 Jours – 500 Km : Dynamobile 2004

Vivez 10 jours à vélo, de Metz à Bruxelles (ou une partie du trajet), dans un groupe de 150 cyclistes: une ambiance incomparable!

Pour soutenir le vélo comme moyen de déplacement. Le vélo améliore la mobilité, l'environnement et la santé.

L'expérience du grand air liée à la promotion de l'usage du vélo; un effort corporel et un plaisir culturel; des rencontres aux niveaux politique et humain.

Pour atteindre ses objectifs, Dynamobile 2004, par sa démarche citoyenne réclame une politique européenne volontariste en faveur du vélo. Chaque étape est l'occasion de rappeler devant les médias les bienfaits du vélo, mais aussi la nécessité pour les décideurs de penser "vélo" dans tous les aménagements routiers.

Parcours:

Bruxelles
Metz
Lorraine
Champagne-Ardenne
Picardie
Nord – Pas de Calais
Wallonie
Bruxelles



Renseignements et inscription: www.dynamobile.net

Nouveaux panneaux touristiques sur la piste cyclable de l'Attert

Panneaux réalisés par le Ministère du
Tourisme en collaboration avec la LVI et
l'Oekofonds



Photo: Archives LVI

Droit de réponse

[...] ich möchte mich auf Ihren Leitartikel im LVI-Info 53, in dem Sie beklagen, dass die Zahl der Teilnehmer aus dem Großherzogtum an der Velocity 2003 in Paris sehr niedrig war und dass sowohl Planungsbüros aus Luxemburg wie auch Gemeinden nicht repräsentiert waren, beziehen.

Diese Aussage muss ich entschieden zurück weisen, da wir als Planungsbüro (mit Standorten in Luxemburg, Wien und Gmunden) einen Vortrag über das Fahrradkonzept in Esch auf der Velocity gehalten haben. Dieser Vortrag war in enger Abstimmung mit der Stadt Esch und deren Verantwortlichen vorbereitet worden.

Nachdem Sie ja beklagen, dass Luxemburg kaum vertreten war und Sie sich auch explizit in Ihrem Leitartikel auf Esch beziehen, gehe ich mal davon aus, dass Sie unseren Vortrag in Atelier 14 (Modellierung) [...] (vorgetragen von Dipl. Ing. Pfeiler) versäumt haben. Ich darf Ihnen daher zu Ihrer geschätzten Information die Folien vom Vortrag übermitteln.

Wien, 16. Januar 2004

Romain Molitor, Ingénieur-conseil
TRAFICO

Also, um es kurz zu machen. Wir haben in Paris den Vortrag des Planerbüros TRAFICO über die Stadt Esch nicht versäumt, sondern mit Interesse verfolgt. War es nun die Tatsache, dass dieser Beitrag eher technischer Natur und aus

verständlichen Gründen nicht spezifisch "luxemburgisch" war oder dass wir tatsächlich übersehen haben, dass sich das Planerbüro TRAFICO auch als Luxemburger Unternehmen sieht, jedenfalls haben wir versäumt, diesen Beitrag in unserem Leitartikel zu erwähnen.

Wir bitten unseren Landsmann Romain Molitor, welcher Teilhaber des Planerbüros TRAFICO ist und dazu noch ein langjähriger Bekannter der LVI, um Nachsicht.

LVI

Touren-Vorschau

De Fritures - Tour (~ 60km / 110 km)

Samedi, 8 mai 2004



Photo:

- A. ➔● 8h30 Luxembourg-Gare
Luxembourg - Steinfort - Ettelbruck - Echternach - Born (~ 100 km)
- B. ➔● 13h00 Luxembourg-Gare
13h20 Luxembourg - Ettelbruck 13h55
Rassemblement (A+B) : Ettelbruck-Gare: 14h00
Ettelbruck - Echternach - Born (~ 50 km)

**Friture
ou / oder "à la carte"
Restaurant Kirchen
Born 19h00**

**Inscription jusqu'au / Anmeldung bis
Jeudi / Donnerstag
6 mai 2004
☎ : 021 73 85 83 Gust Muller**

Et comme dessert - Und als Nachtisch
☪ : Born - Wasserbillig (~8 km)
: Wasserbillig - Luxembourg toutes les heures

Ronderëm d'Gemeng Mamer (~25 km, liicht)

Dimanche 16 mai 2004



Photo: JemP Weydert

Rendez-vous: 9h00 Gare Mamer

☎: JemP Weydert, 38 05 82

Gemittleche Familjentour
ronderëm d'Gmeng Mamer.

Mir fuere bal nëmmen iwwer
autofräi Weeër.

Dësen Tour gëtt gemeinsam
mam Mamer KlimaForum
organiséiert.

Natur pur, de Minette-West entdecken

Dimanche 25. Septembre 2004

Leicht sportliche Pionier-Tour durch das 'wildromantische' Tal der Crosnière an der luxemburgisch-französischen Grenze entlang, von Lasauvage bis Rédange-sur-Moselle, sowie durch die ehemaligen Minetteabbaugebiete von Differdingen (im Rahmen der Mobilitätswoche).

Anmeldung: erfordert bis 10. September,
francis.schwachtgen@education.lu, tel 58 57 59

Räder: Rennräder nicht geeignet, vorzugsweise MTB/VTT,

Km/Schwierigkeit: ca 25-30 km, mittel

Treffpunkt: CFL-Halt Differdingen/Parking Contournement.-Centre
Differdingen, (resp. nach Absprache)

Zeitraumen, provisorisch: ab 10:30....bis 16:30... (inkl. Mittagspause)

Vélo online – Internet-Adressen

www.ferrosteph.net/ferrosteph/velo/quotidien/cyclo_quot.htm	Aventures d'un cycliste quotidien à Bruxelles
http://www.ter-sncf.com/Lorraine/train_velo/velo1.htm	Emmener son vélo partout dans le train – conseils

Radtour am Niederrhein

Irgendwann war die Idee geboren meinen Arbeits- und Sportkollegen die alte Heimat zu zeigen, weil der Niederrhein nicht unbedingt zu den bekanntesten Regionen zählt.

In drei Tagen zu Pfingsten sollte die Tour organisiert sein und nachdem Anfahrt, Unterkunft und auch die Reiseroute festgelegt waren, konnte es losgehen.

Am ersten Tag ging es in die nähere Umgebung meiner Heimatstadt Dormagen. Nach einem herzhaften Frühstück fuhren wir von Dormagen aus in Richtung Grevenbroich. Durch kleine Wälder, die noch heute die ehemaligen Altrheinarme darstellen (bevor der Rhein bei Dormagen eingedeicht wurde) ging es hinauf zu ersten Erhebungen in der Umgebung in die Ortschaft Gohr, welche doch auch 20 m über N.N. liegt. Weiter ging es durch die Felder, auf denen bei besten Ackerböden Zuckerrüben angebaut werden. Man pflegt in der Gegend scherzhaft zu sagen: nur wenn der Bauer vergisst zu säen, hat er kein Einkommen.

Fähre vor Xanten



Photos: Ralf Viersch

In der Ferne grüßten schon die großen Abraumhalden, unserem heutigen ersten Ziel. Am Braunkohletagebau Frimmersdorf angekommen, konnte man die riesigen ausgebaggerten Flächen sehen. Sie gehen teilweise bis zu 450 m hinunter und erst am Horizont kann man wieder die normale Höhe sehen. Auch waren die riesigen Schaufelradbagger in Aktion zu bewundern. Deren Größe ist beachtlich, in einer Schaufel hat ein kleineres Auto bequem Platz.

Danach ging es über Grevenbroich an die Erft. Dem Flussverlauf folgten wir bis zu seiner Mündung in Neuss am Rhein. Von dort fuhren wir zurück zu unserem ersten Quartier in Dormagen.

Während wir rheinabwärts aus der Stadt herausfahren, passierten wir die Bayerwerke. Es ist schon interessant, wie ein solches Werk das Gesicht einer Stadt prägen kann. Als Nächstes kam Duisburg auf unserer Strecke. Wir lenkten unsere Räder durch einen Teil des Hafens um dann langsam aber sicher die Industrieregion hinter uns zu lassen. Langsam veränderte sich die Landschaft und je weiter wir kamen umso ländlicher und idyllischer wurde die Strecke. Über Moers, Rheinberg erreichten wir die Gegend um Xanten.

Xanten als alte Stadt am Niederrhein ist wirklich eine Reise wert. Zum einen ist die Stadt selbst schon ein mittelalterliches Juwel, aber wenn man genügend Zeit mitbringt, sollte man auf keinen Fall einen Besuch bei den römischen Ausgrabungen vergessen. Xanten war zur Römerzeit eine wichtige Stadt, die entsprechend groß und ausgebaut war.

Dort angekommen suchten wir unser Hotel (ein echter Geheimtipp, es wird dort ein Frühstück serviert...). Nun stellte sich die Frage, wo essen wir zu Abend. Uns wurde ein jugoslawisches Restaurant empfohlen und um es kurz zu machen, es gab so viel zu essen, dass wir am nächsten Tag auf unsrer Reise noch von dort mitgenommenes Essen übrig hatten. Der restliche Abend diente dann zur Völkerverständigung, da der Dialekt am Niederrhein anfänglich nicht zum Verständnis gereichte. Dieses Problem ließ sich aber durch die Aufnahme einiger alkoholischer Getränke relativ schnell beseitigen.

Am nächsten Tag ging es (nach dem guten Frühstück) erst mal mit der Fähre über den Rhein, der bei Xanten schon sehr breit ist. Auf der anderen Seite angekommen konnten wir den landschaftlich schönsten Teil der Strecke genießen. Oben auf der Deichkrone fahrend, hatten wir einen tollen Überblick zum Rhein, mit seinen Wiesen, Kopfweiden und Schafen und auf der anderen Seite die Ackerflächen, eingerahmt von den typischen Pappelalleen. Das allerbeste an diesem Abschnitt war jedoch der Rückenwind, der uns fast von alleine in Richtung Holland drückte.

So ging es über Rees nach Emmerich, der letzten Stadt vor der holländischen Grenze. Wir wollten dort die Brücke zur anderen Rheinseite überqueren, was sich jedoch als etwas schwierig herausstellte. Auf dem Scheitelpunkt der Brücke wollte keiner von der Truppe weiterfahren. Jeder war davon fasziniert den unter der Brücke durchfahrenden Schiffen nachzugucken, sodass man den Eindruck hatte, dass sich einige wieder an ihre Spielzeugeisenbahn von Früher erinnerten. Nur die Aussicht auf weitere kulinarische Genüsse vom Niederrhein konnte die Aufmerksamkeit auf das Radfahren zurück bringen.

Weiter ging es auf Kleve zu. Dort wollten wir den Zug nehmen um bis Geldern weiter zu fahren, wo auch schon das Hotel auf uns wartete.

In Geldern angekommen wartete eine weitere Überraschung auf uns: die Pfingstkirmes zu Geldern. Es war klar, dass wir diesen Tag dort ausklingen

lassen würden. Und so fuhr die Truppe auch mit dem Riesenrad, um sich aus der Höhe die Landschaft um Geldern herum anschauen zu können.

Am nächsten und letzten Tag ging es dann wieder zurück in Richtung Krefeld. Durch die Landschaft des Niederrheins fahrend erreichten wir Neukirchen – Vluyn. Von dort ging es weiter in die Landschaft der Hülser Berge, wo auf 47 m über N.N. ein Aussichtsturm steht. Von dort hat man eine tolle Aussicht über die Gegend um Hüls.

Impressionen



Fast schon ein wenig wehmütig kamen wir in Krefeld an. So prägnant die Bayerwerke am Rhein für Krefeld waren, so gegenteilig war nun das Durchqueren der Stadt von der anderen Seite her. Gepflegtes Ambiente mit Doppelhaushälften mit eigenem Garten und die Straßen waren Alleen. Hier hatte die Bayer AG so genannte Werkswohnungen errichten lassen. Diese sind im Laufe der Zeit zu begehrten Objekten geworden. Man kam sich fast wie in einem großen Park vor, durch den man fuhr.

Dann war der Parkplatz unserer Autos wieder erreicht und die Reise am Niederrhein war zu Ende. Alles was mit Rädern und Fahren zu tun hat, wurde von uns genutzt: das Auto zur Anreise, die Räder zur Rundreise, die Fähre zur Überquerung des Rheins, der Zug zur Abkürzung der Strecke und, „last but not least“, das Riesenrad auf der Kirmes. Alles in allem drei gelungene Tage mit vielen Eindrücken einer Landschaft die nicht gegensätzlicher zu der in Luxemburg sein könnte.

Ralf

http://www.nrw-tourismus.de/pages/radfahren_radrouten_archiv.htm

Votre sécurité nous tient à cœur ! Soutenez notre travail !

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

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

Ihre Sicherheit ist unser Anliegen ! Helfen Sie uns !

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

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

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 54 April 2004
Erscheint	850 Exemplare
Heft Nr 55	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Juni 2004
Telefon	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Fax	(00352) 26.43.11.22
Internet	(00352) 26.43.06.22
E-Mail	www.lvi.lu
Postscheck	lvi@velo.lu
Druck	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000
	Imprimerie Linden

La LVI est membre de la

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



www.ecf.com