

# LVI - Info

no 56

3/2004

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ

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

ML - mobilité alternative  
Lettre au bourgmestre de la  
Ville de Luxembourg  
Äre Vëlo, eise Vëlo à Esch/Alzette





Les jeux sont faits, et contrairement à la "Schueberfouer", il n'y a pas que des gagnants. Enumérons, dans l'ordre chronologique, les différents ressorts tel qu'ils apparaissent dans le **programme de coalition 2004**.

### **Tourisme**

Selon l'organisation allemande ADFC (partenaire de la LVI au sein de la Fédération Européenne des Cyclistes, et régulièrement présente à la foire du tourisme "ITB" à Berlin), le tourisme à vélo connaît depuis des années un taux de croissance élevé ([www.adfc.de](http://www.adfc.de)). Contrairement à l'accord de coalition de 1999 ce segment touristique n'est même plus mentionné. Or, dans ce domaine le Grand-Duché dispose d'un produit touristique de première qualité, notamment avec le réseau national de pistes cyclables, qui compte déjà quelques 600 km. Un marketing plus courageux pourrait attirer de nouveaux clients, tant attendus par le secteur Horesca entre autres.

### **Transports**

La LVI salue bien sûr l'objectif d'un modal split de 25% en faveur du transport en commun. Mais il ne nous semble pas anodin de relever que, dans le vocabulaire de ce ressort, des termes tels que "trafic non motorisé", "piétons", "cyclistes", "modes de déplacements alternatifs" font toujours défaut.

### **Travaux publics**

Déclaration de coalition 1999:

*"La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables donne mandat au Ministère des Travaux Publics d'établir un réseau national de pistes cyclables dans le pays."*

*Dans le cadre de ce mandat les réseaux locaux seront coordonnés pour être raccordés au réseau national de sorte à ce que le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'un réseau de pistes cyclables couvrant l'ensemble de son territoire."*

Déclaration de coalition 2004:

*"Les réseaux locaux de pistes cyclables seront coordonnés pour être raccordés au réseau national de sorte à ce que le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'un réseau de pistes cyclables couvrant l'ensemble de son territoire."*

*Dans ce contexte, une attention particulière sera accordée à la création de pistes cyclables à l'intérieur des localités de manière à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport."*

En fait, les bonnes intentions sont les mêmes. Reste à voir si à la fin de ce nouveau mandat les résultats seront meilleurs. Et toujours pas de délai quant à la réalisation complète du réseau national.

Le comité de la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

## Sommaire / Inhalt

|  |    |
|--|----|
| Editorial: " Du déjà vu " .....                              | 3  |
| Dossier  |    |
| <b>En ville, avec ou sans ma voiture?</b> .....              | 5  |
| <b>Pour une mobilité alternative</b> .....                   | 5  |
| Aktuell  |    |
| <b>Lettre au bourgmestre de la Ville de Luxembourg</b> ..... | 8  |
| <b>Âre Vëlo, eise Vëlo à Esch/Alzette</b> .....              | 10 |
| Courrier des lecteurs - Leserzuschriften. ....               | 11 |
| Oekofoire 2003: <b>Fahrradcodierung</b> .....                | 12 |
| Vëlo online : Internet-Adressen. ....                        | 12 |
| LVI-Touren   |    |
| <b>Les tours de l'automne - Touren-Vorschau Herbst</b> ..... | 13 |
| Vëlostourismus   |    |
| <b>Ein tierisches Fahrrad-Wochenende</b> .....               | 15 |
| <b>Ausonius 2004</b> .....                                   | 16 |
| Impressum .....  | 22 |

Photo couverture: Paul Schieres



Torgny (avril 2004): une ambiance méridionale, une région abondante en découvertes, à proximité du Luxembourg..... Photo: Christiane Stoll

**En ville, avec ou sans ma voiture ?**

Le 22 septembre ***serait*** la journée européenne sans voiture, si ...

Il ***s'agirait*** d'une contribution de communes de notre petit Grand-Duché à un concert de plus de 700 participants (L'impact se ressent d'ailleurs au-delà des frontières européennes), si ...

... si le Luxembourg, hardi pionnier de l'idée européenne, ne faisait pas bande à part quand il s'agit de marquer le pas, d'accorder un moment de réflexion au bien-être de ses citoyens.

Force est de constater que les Européens sont fortement préoccupés par la pollution et la mobilité urbaine. En ville, beaucoup se plaignent d'une mauvaise qualité de vie: pollution de l'air, nuisances sonores, encombrements, etc. Et pourtant, le parc automobile croît...

Triste bilan d'un mouvement pourtant bien établi: 48 communes luxembourgeoises participent en 2002; seulement 14 en 2003. Pour l'année en cours, il est impossible de déterminer un engagement concret quelconque.

Une mauvaise décision, car les citoyens ne supportent plus le bruit des transports!

Un Européen sur quatre se plaint du bruit, un sur deux dans les villes. Cette gêne peut devenir très importante. La réduction du trafic et une meilleure fluidité permettraient de baisser significativement le niveau de ces nuisances.

Tout citoyen dispose d'une palette de solutions pour améliorer son environnement au quotidien. Pour un même trajet, il est souvent possible de choisir entre plusieurs moyens de déplacement, en particulier dans les villes, où les transports collectifs sont développés: il suffit parfois de modifier quelques habitudes pour retrouver un confort de vie bien appréciable.

En analysant vos déplacements et par quelques petits calculs simples, vous découvrirez que vous pouvez économiser de la fatigue, du temps et de l'argent.

Pensez également aux déplacements multimodaux, en combinant différents modes de transport : par exemple, voiture, bus, tramway, vélo, marche à pied !

-FO

En ville sans ma voiture

***Mercredi 22 septembre 2004***

**Pas à Luxembourg ?**

## Pour une mobilité alternative

« POUR UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE » est le titre de la brochure que le Ministère de l'Intérieur a publiée à l'occasion du « COLLOQUE TRAFIC NON MOTORISÉ ».

Avec l'Administration des Ponts et Chaussées, le Ministère des Transports et la Commune de Bascharage comme partenaires, le Ministère de l'Intérieur a invité tous les acteurs de l'aménagement (les responsables politiques, les ministères et administrations concernées ainsi que les professionnels) à participer à ce colloque.

La « LETZEBUERGER VELOSINITIATIV » a également été invitée comme partenaire.

La réussite des stratégies préconisées par le Programme Directeur de l'Aménagement du Territoire est tributaire d'un ensemble de projets et d'actions. Il importe d'aborder de manière ciblée un ensemble de thèmes particuliers. Le trafic non motorisé est un de ces thèmes.

Mais la circulation piétonne et cycliste ne fait pas l'objet d'études aussi approfondies du point de vue technique et scientifique que le trafic motorisé et la conception des réseaux, équipements et infrastructures routières.

Cependant, les données et faits qui suivent méritent d'être considérés :

- En 10 minutes, le piéton peut effectuer une distance de 800 m
- En 10 minutes, le cycliste peut effectuer une distance de 2,4 km
- En milieu urbain, la voiture individuelle a une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h seulement.
- En milieu urbain, le piéton est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 500 m
- En milieu urbain, le cycliste est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 4 km

En conséquence, la marche à pied et le vélo sont de loin les moyens de transport individuels les plus efficaces pour les trajets courts en milieu urbain. Pourtant le Luxembourg détient le record absolu au niveau européen de l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets inférieurs à 2 km. Le choix d'un moyen de transport peu efficace et très onéreux sur des petites distances mérite d'être considéré dans son contexte.

Traditionnellement, la circulation automobile est traitée prioritairement par les acteurs de l'aménagement. Il en résulte une carence au niveau de la qualité des réseaux, équipements et services destinés aux piétons et cyclistes. Le « réflexe voiture » est solidement ancré dans notre mentalité,

ce qui s'oppose aux objectifs « *réduction du trafic motorisé* » et « *accroissement de la qualité de vie dans nos villes et villages* ».

Il est inopportun d'inviter les automobilistes à opter pour la marche à pied ou le vélo sur un réseau qui présente des carences. Avant d'initier une campagne de sensibilisation destinée au grand public, il importe de mettre à disposition des infrastructures, équipements et services performants, sécurisés et de qualité élevée.

Une première étape indispensable consiste en la collaboration efficace de tous les partenaires concernés, à savoir les communes, les ministères et administrations, les professionnels de l'aménagement, les promoteurs ainsi que les entreprises de transport public.

Lors du colloque, le thème « trafic non motorisé » a été traité par les exposés suivants :

- La brochure « MOBILITÉ ALTERNATIVE » a été présentée par les bureaux Kaell et Van Driessche. L'objet de la brochure est un état des lieux, l'ébauche d'un plan d'actions et d'une stratégie intégrée.
- Mme Maggy HUSSLEIN, chargée de direction au Ministère des Transports, a illustré les aspects réglementaires de la circulation cycliste sur la voie publique et la conception des réseaux cyclables et des espaces dévolus aux cyclistes.
- M. Georges MOLITOR, Directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées a présenté le réseau national des pistes cyclables ainsi que les projets à l'échelle de la région et d'une agglomération urbaine sur base d'un exemple concret, à savoir l'étude de trafic « Nordstad ».
- M Jean CHRISTOPHE, Bourgmestre de la Commune de Bascharage et le bureaux Schroeder et associés, ont présenté le « Plan des déplacements non motorisés » destiné à organiser le TNM à l'intérieur du périmètre d'agglomération en relation avec le contexte régional.

Quelque 170 personnes ont participé activement au colloque et les échos dans la presse ont été importants.

Suite aux débats, il a été envisagé de créer une plate-forme qui permettra de continuer les discussions avec les partenaires concernés, de rassembler des informations concernant le thème et de présenter des projets pilotes et des réalisations concrètes. Cette plate-forme fonctionnera selon le principe « open source » et sera l'élément fédérateur du plan d'actions.

Une documentation complète concernant le colloque et les thèmes abordés sera disponible en ligne sur les sites des partenaires respectifs ainsi que sur le site [www.mobilitealternative.lu](http://www.mobilitealternative.lu), qui sera opérationnel fin 2004.

Alex SIMONIS – Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire.

## Lettre au Bourgmestre de la Ville de Luxembourg

*Transmis en copie pour information à Monsieur Paul Helminger, député-maire de la Ville de Luxembourg, et à la L.V.I.*

Monsieur,

Dans l'édition du 14 juillet de « La Voix », vous avez publié une interview avec M. Paul Helminger, député-maire de la Ville de Luxembourg, ayant comme objet les problèmes de circulation et de stationnement. Dans l'ensemble je suis d'accord avec la teneur de l'interview, mais je suis très déçu qu'une fois de plus le sujet de la circulation cycliste ait été soigneusement évité. Car il doit s'agir d'une intention volontaire, autrement je ne vois pas comment il est possible d'ignorer à ce point cet aspect de la mobilité urbaine.

Moi-même je circule à vélo en ville depuis toujours, je m'y rendais au travail à vélo pendant plusieurs décennies, et depuis 4 ans que je suis à la retraite, je continue de m'y rendre souvent, simplement parce que je m'y plais bien.



Bicycles bienvenus ! Rue commerciale à Aarhus, Danemark

Photo: Robert Berg

Je me demande s'il existe un seul argument, un seul, pour ne pas couvrir une bonne fois pour toutes la ville de Luxembourg d'un réseau cohérent de pistes cyclables et, pourquoi pas, de services de location, permettant de se servir du vélo pour les déplacements urbains, dans le domaine du travail aussi bien que

dans celui des loisirs. Car chaque vélo est une voiture en moins, un emplacement

de stationnement en moins, de l'agressivité en moins, de la pollution en moins et à long terme sans doute des charges en moins pour les caisses de maladie. Quelles sont les véritables raisons qui empêchent cette prise de conscience et le démarrage d'un tel aménagement ? La seule explication que je trouve, c'est que sans doute ce serait trop facile, simpliste peut-être, et aussi que dans la tête des décideurs à la notion de bécane s'attache toujours celle de classe ouvrière peu nantie. Je pense qu'il existe

aussi dans le subconscient de beaucoup de Luxembourgeois la peur de perdre la face s'ils se montraient en ville sur un vélo dans leur tenue de tous les jours. Alors que rouler sur les pistes cyclables en rase-campagne sur un vélo de course haut de gamme dernier modèle et dans une tenue cycliste rutilante est plutôt un signe de standing. Sauter en imperméable du vélo à l'entrée du ministère, comme naguère Robert Krieps quand il allait en sa qualité de ministre de la Justice ou de la Culture voir le Ministre d'Etat Pierre Werner, exige autrement une belle assurance et une belle confiance en soi, et surtout une saine simplicité d'esprit.



Un système vélo efficace, des moyens simples

Photo: Robert Berg

Pourquoi ne pas investir dans des campagnes de changement de mentalité en ce sens dans ce domaine, tout comme on le fait pour la circulation automobile ? Rendre sortable le vélo de ville serait un beau sujet de campagne, de pair avec l'aménagement d'un réseau urbain de pistes cyclables.

Je suis persuadé, et il n'y a pas que moi, loin s'en faut, qu'une circulation cycliste généralisée pourra apporter un réel soulagement tant à la circulation urbaine qu'aux problèmes de stationnement, tout en améliorant sensiblement la qualité de vie de notre ville. Mais pour cela il faudra arriver à sortir des ornières de pensée axées uniquement sur le trafic motorisé.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Jean GERARD





## **Äre Vëlo, Eise Vëlo à Esch/Alzette**

Depuis le mois d'août, un nouveau service est proposé aux habitants de la commune d'Esch-sur-Alzette et à ses touristes. « Äre Vëlo, eise Vëlo » initié par le CIGL d'Esch, propose de développer et de mettre en place, en partenariat avec la commune, un concept de mise à disposition de bicyclettes.

L'idée est inspirée du modèle élaboré par la ville de Copenhague et fonctionnant depuis 1989.



Un des nouveaux vélos sera exposé au stand LVI lors de l'Oekofoire

La mise à disposition de vélos se fait en libre-service à partir de bornes-parkings placées dans la ville. Le vélo, qui s'utilise sur le principe des chariots de supermarché, au moyen d'une pièce de 2 €, est un vélo urbain et conçu pour la ville exclusivement. Les 2 € sont naturellement récupérés lors de la remise de la bicyclette dans une des bornes-parkings.

Cette offre permet donc l'utilisation spontanée d'un vélo suivant les besoins et le trajet du citoyen. Les effets positifs sont immédiats, tant sur les flux de déplacement que sur la qualité de vie de la population.

Outre le domaine public communal, des bornes-parkings peuvent être installées près de grandes surfaces commerciales ou d'établissements publics. Leur multiplication développe la pensée intermodale, qui consiste à combiner plusieurs modes de transport (cyclisme, déplacement à pied, transports publics) suivant l'itinéraire, l'horaire et, pourquoi pas, le gré de l'utilisateur.

Le 14 août 2004, le projet est devenu réalité et 120 bicyclettes ont été mises en circulation. 240 places de stationnement sous forme de râteliers spécifiques accueillent les vélos.

**Oeko-Foire 2004**  
**du Vendredi 17 au Dimanche 19 septembre**  
**Luxembourg-Kirchberg**

**Courier des lecteurs - Leserzuschriften**

Moien alleguer!

Ech fannen Är Initiativ eng super Saach an et as och gutt datt ëmmer méi Leit sech op hiren Drotiesel setzen fir hir alldeeglech Displacementer ze man!

Manner gutt fannen ech et awer als Foussgänger, wann ech all Daag erëm ëm méng Gesondheet baange muss!

Ech explizéiere mech: ech gin normalerweis 4x den Daag d'Streck vun der Stater Gare duerch d'Al Avenue, iwwer d'Passerelle erop an d'Stad (an ëmgedrëit).

All Daag begéine mir Leit mat Veloën op dëser Streck, an déi allerwéinegst huelen d'Velospist. Mat VOLLDAMP rennen do Leit um Trottoir tëscht de Foussgänger erduerch.

Dat as KRIMINELL!!

Ech wäert dat do op der Police mellen an ech wär och frou wann Är Initiativ do géif eng Sensibiliséierungscampagne UM TERRAIN starten!

à bon entendeur

änder hatz, itzeg

*Mir erlaben ons, dorop ze äntweren. Et gët ëmmer e puer Elementer, di – egal op wat fir eng Art ënnerwee - negativ opfaale mussen. Am schlëmmsten Fall muss een séch do mat der Police hëllefen. Et gët awer eng Rei aner Ëmstänn, di zu dem genannten Konflikt féieren.*

*Leider ginn d'Foussgänger an d'Cyclisten gemeinsam benodeelegt, wann d'Steiergelder ëmmer erëm baal fir een eenzegen Transportmodus agesat gin. Foussgänger wi Cyclisten heizulands leiden all ënner enger extremer Autos-Monokultur.*

*Et gët op der aaler Bréck eng Vëlospist, di nët nëmmen bei den Cyclisten ëmstridden ass. Sou wi op der Passerelle an dem Pont Adolphe Auto gefuer gët, kann ech aneren Cyclisten ët nët verdenken, wann si mam Vëlo iwer den Trottoir fueren, och wann ech mat méngem op der Strooss bleiwen.*

*Ass een als Cyclist an der Stad automatesch Selbstmordkandidat? Wuel nët! Wien Angscht huet, geet – faute de mieux - op den Trottoir, an deem ass bekanntermoossen op denen zwou Brécken nët grad breed. Dass allerdéngs och den Cyclist séch géinteniwer Aneren viirsiichteg an tolerant verhaale soll, ass richteg an noutwenneg.*

*Et wir bestëmmt och nët falsch, wann dir deem zoustännegen Minister an ärem Deputéierten är Remarques géiwt schreiwen.*

-ro

## Fahrradcodierung am 18. September auf der Oekofoire

Ablauf der Codieraktion:

Der Besitzer des Fahrrades muss entweder einen Eigentumsnachweis vorlegen können oder, falls er keinen Kaufbeleg vorlegen kann, sich ausweisen können.

Mit Hilfe eines Graviergerätes wird eine Codenummer in den Rahmen des Fahrrades eingefräst, die es der Polizei erlaubt, jederzeit den rechtmäßigen Eigentümer zu ermitteln. Nach der Gravur muss diese, zur Vermeidung von Oxidation bzw. Rost, sofort versiegelt werden. Hierzu wird eine Aufkleber-Folie mit Warntext benutzt.

Die Gravur kann an jedem handelsüblichen Rahmen (Stahl resp. Aluminium) vorgenommen werden mit **Ausnahme** der Rahmen aus Carbon.

Die Codierung beschränkt sich nicht nur auf Fahrräder, sondern kann auch auf den Scooters resp. Kickboards angewendet werden.

|  |   |
|--|---|
| Gratis Fahrradcodierung während der Oeko-Foire am <b>Samstag, den 18. September 2004 von 10.00 bis 18.00 Uhr</b> | Codage gratuit de vélos à l'Oeko-Foire, <b>samedi le 18 septembre 2004 de 10.00 à 18.00 heures.</b> |
|--|---|

**Police Grand-Ducale / LVI, Halle 3D, Stand 28**

## Vélo online – Internet-Adressen

|  |   |
|--|---|
| <a href="http://www.ciglesch.lu/velo.htm">http://www.ciglesch.lu/velo.htm</a><br><a href="http://www.esch.lu/">http://www.esch.lu/</a>                                     | Le vélo en libre service à Esch/Alzette   |
| <a href="http://www.22september.org/info/fr/jour.html">http://www.22september.org/info/fr/jour.html</a>  | Journée européenne sans voiture   |
| <a href="http://www.northsea-cycle.com/index1.html">http://www.northsea-cycle.com/index1.html</a>  | Sept pays reliés par un itinéraire cyclable. Informations, cartes, échos          |
| <a href="http://www.britishwaterways.co.uk/">http://www.britishwaterways.co.uk/</a><br><a href="http://www.waterscape.com/cycling/">http://www.waterscape.com/cycling/</a> | Plus de 3000 km de canaux à l'intérieur de la Grande-Bretagne: détente et loisirs |
| <a href="http://transeuropeenne.free.fr/transeuropeenne.html">http://transeuropeenne.free.fr/transeuropeenne.html</a>  | Véloroute internationale (partie française)                                       |

## Touren-Vorschau

### **Mam Vëlo op d'Musel**

**Samedi 11 septembre – Samstag, 11. September**

Vun der Stad aus fuere mir iwwert Vëlosweeër a roueg Niewestroosse bis op Schengen. Mëttegpaus am "Haff Réimech". Weider iwwert den däitsche "Moselradweg" bis op Waasserbëlleg. Mam Zuch zréck an d'Stad.

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

80 km, moyen / mittel

→ 09.09.2004

T.: Monique Hoffmann, 26 43 11 22 / 091 33 46 37



### **Oeko-Foire 2004**

**du Vendredi 17 au Dimanche 19 septembre**

Luxembourg-Kirchberg

### **Natur pur, de Minette-West entdecken (Im Rahmen der Mobilitätswoche)**

**Samedi 25 septembre – Samstag, 25. September**

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

Randonnée plus sportive le long de la frontière franco-luxembourgeoise, de Lasauvage à Rédange-sur-Moselle à travers la vallée de la Crosnière et les anciennes minières à ciel ouvert.

~25-30 km, moyen / mittel

Vorzugsweise/préférence: VTT

→ 13.09.2004

Rendez-vous: 10.30 CFL-Halte Differdingen/Parking Contournement.-Centre Differdingen (resp. nach Absprache)

T.: Francis Schwachtgen, 58 57 59 - Email: francis.schwachtgen @education.lu

## **Velosrallye durch d'Noerhuelungsgebitt vun Suessem**

**Dimanche 26 septembre - Sonntag, 26. September**



D'Biergerinitiativ Gemeng Suessem, d'Emweltkommissioun, d'Sportskommissioun an d'Verkéierskommissioun organisieren e Sonndeg den 26 September fir d'journée européenne sans voiture en ville en Velosrallye vun ~ 10 km. Dëse Rallye riicht sech och un Familien mat Kanner. D'Jogger sin selbstverständlech och härzlech wëllkomm.

Den Rallyestour féiert durch d'Noerhuelungsgebitt vun Suessem.

Alternativ oder zousätzlech stinn nach 3 weider Touren zweschen 15 an 20 km zur Verfügung fir dei Leit dei d'Gemeng Suessem entdecken wellen, och fir Skater accessibel. Den greisten Deel vun desen Touren feiert iwwert Velospisten.

Rendez – vous ass beim CAFE AM CENTER bei der Kirch zou Suessem  
Départ vum Rallye ass vun 14 - 15 Auer.

Equipen vu 2 bis 5 Leit

Participatioun 2,5 Euro pro Erwuessenen (Kanner sin frei), minimum 5 Euro pro Equip.

Et gin flott Präisser ze gewinnen.

T.: Patrick Horper 59 14 20

## **Foire bio à Arlon**

**Dimanche 3 octobre – Sonntag 3. Oktober**

Gemütliche Ganztagestour ab Bahnhof Mamer nach Arlon zur jährlichen Bio-Messe und zurück. Wir fahren über Radwege und wenig befahrene Nebenstraßen. Mittagessen in Arlon auf der Messe. Diese Tour wird gemeinsam mit dem Mamer KlimaForum organisiert.

Nous empruntons des pistes cyclables et des routes tranquilles pour rejoindre la foire Bio à Arlon. Déjeuner à la foire. Cette randonnée est organisée en collaboration avec le KlimaForum Mamer.

50-60 km, aisé / leicht

Rendez-vous: 9h00 Gare Mamer

T.: JemP Weydert, 38 05 82

## Ein tierisches Fahrrad-Wochende

Angemeldet habe ich mich bei einer tierischen Velotour der luxemburger Fahrradinitiative. Warum tierisch: der Name sagt es Mu-Hu, obschon dieser Name nichts mit dem Wiederkäuer zu tun hatte sondern mit der Gegend: Mosel-Hunsrück.

Am 19. Juni 2004 ging es um 9.00 auf dem Bahnhof: Luxemburg los. Die Gruppe war „tierisch“ gut: Leiter Paul Schieres und Serge Pommerell sind sowieso „bärenstark“; der 1. sorgt für die fehlerlose Wegfindung sowie die gute An- und Abreise, der 2. ist zuständig für die gute Gruppendynamik sowie die Verpflegung und Unterkunft (die einwandfrei war in der Jugendherberge von Hermeskeil). Die Mitreisenden waren 3 Frauen (Monika, Marie-Josée, Carole) und 3 Männer (Georges, Robert, Roberto) die sich auf Anhieb gut verstanden.

Das Wetter war auch tierisch: zu Beginn in Wittlich „Sauwetter“: für 8 km brauchten wir 45 Minuten da wir mehrmals Unterschlupf suchten um unsere Regenkleidung anzuziehen und Bäume die uns vor dem Hagel schützten. Dann bot uns die Klostermühle Sieben-



born, ein kleines nettes Restaurant, Schutz. Nach einer guten Stunde ging es dann sehr windig aber

trocken weiter. Am 2. Tag hatten wir dann fast eine „Affenhitze“ in der Mittagsstunde in Saarburg. Auf einer schöner Terrasse bei gutem Essen genossen wir die willkommene Abwechslung.

Auch die sportliche Anstrengung sprach das Tier in uns an: Löwenstark mussten wir sein um die Steigungen zu schaffen. Am ersten Tag waren es um 500 Höhenmeter am darauf folgenden Tag nochmals 300, .... und das bei 60 Kilometer Distanz pro Tag. Das Tempo war jedoch jedem selbst überlassen: gerannt wurde nicht und auf jeden gewartet. Es herrschte eine gute Stimmung und viel Respekt in der Gruppe.

Ich habe ein sehr schöne Erinnerung an diese Tour: umgeben von netten Leuten konnte ich einer lieben sportlichen Betätigung, dem Radfahren, nachgehen.

Bei falscher Kleidung kann vielleicht die Laune schlecht werden, nicht das Wetter

Photo: Carole

Carole

**Ausonius 2004**

Von ursprünglich 6 Personen fanden sich am 08. August 2004 noch deren drei am Luxemburger Bahnhof ein, um wieder zu beweisen, dass Fahrradfahren auch abseits der festen Straßen ein Genuss sein kann.

Mit dem Zug ging es nach Bingen am Rhein. Dort angekommen, machten wir einen kurzen Abstecher zur Burg Klopp, dem Start des Ausoniuswanderweges, welchen wir teilweise unter die Räder nehmen wollten.

Von dort ging es an den ersten Anstieg, zum Ohligserberg auf 614 m Höhe. Zum Glück war unterwegs in der Hitze die Lauschhütte gelegen, auf deren Terrasse wir uns reichlich mit Getränken eindeckten. So gestärkt ging es auf die letzten Höhenmeter, auf den Ohligsberg. Von dort genossen wir den Panoramablick zum Rhein hinunter, welcher uns bewusst machte, welche Mühen wir auf uns genommen hatten um hierhin zu kommen. Wenn man mit dem Rad ganz oben ist, darf man auch wieder hinunter fahren. Mit viel „Speed“ und Spaß rollten wir über Rheinböllen nach Simmern zu unserem Hotel. Wir hatten in 3:30 Minuten die 45 km von Bingen nach Simmern geschafft, waren selber ein wenig geschafft und schafften es in der vorzüglichen Küche die verloren gegangenen Kalorien wieder auf zu füllen.

Am nächsten Tag wartete nach einer Flachetappe die nächste Herausforderung auf uns. Zum Glück konnten wir uns vor dem Anstieg auf den Idarkopf bei freundlichen Hunsrückern noch Wasser bunkern. Der Aufstieg von 250 auf 700 Höhenmetern hatte es in sich. Gut anderthalb Stunden später waren wir oben. Wir kletterten auf den Aussichtsturm und in 780 m Höhe genossen wir den fantastischen Blick über die Höhen des Hunsrücks bis weit in die Eifel hinein. Nach einem ausgiebigen Mittag mit Kraft- und Müsliriegeln nahmen wir auf Loipen und Waldwegen den Höhenrücken zum Erbeskopf in Angriff. Nach etwa 20 km konnten wir (leider die letzten 4 km über eine Straße mit entsprechend Verkehr) zum Erbeskopf hochfahren. Oben angekommen war die Enttäuschung groß, denn ein ehemaliges Militärgelände versperrte den Blick von der mit 818 m höchsten Erhebung des Landes Rheinland-Pfalz. Da es mittlerweile spät wurde rollten wir die letzten 6,5 km in knapp 10 Minuten nach Deuselbach zu unserem Hotel. Dabei wurden Geschwindigkeiten erreicht, die man innerhalb geschlossener Ortschaften eigentlich nicht fahren sollte. Glücklicherweise über die Tagesetappe von knapp 5 Stunden und 60 km, ließen wir uns von der Wirtin mit Speise und Trank umsorgen. Dabei konnte der Autor dieser Zeilen feststellen, dass man nicht alle Tage ein frisch gezapftes Glas Bier (0,4 l) für nur 1,60 € erhält.

Am dritten Tag konnten wir von Deuselbach auf 500 Höhenmeter fast 15 km ausschließlich auf kaum genutzten Waldwegen entlang verschiedener

Bachläufe nach Gräfendhron (240 Höhenmeter) fahren. Es war so, wie es sich ein Mountainbiker vorstellt.

Lediglich ein Campingplatzbesitzer unterwegs bewies mit seiner Aussage, seinen Hund auf Fahrradfahrer abzurichten, dass die Intoleranz auch mitten im Wald und der Natur ein Thema ist. Eine kurze Rast an der Dhron mit den mittlerweile immer besser schmeckenden Müsliriegel füllte unsere Akkus soweit auf, dass der erste Anstieg auf 480 m in Angriff genommen werden konnte.

Und jetzt kam das nächste „Highlight“ unserer Fahrt. Innerhalb kürzester Zeit ging es teilweise mit blockierten Bremsen, manchmal rutschend, den Berg wieder hinunter. Mountainbikerherz, was willst Du mehr? Über den nächsten Berg in gleicher Qualität wie der vorherige nahmen wir Kurs auf Fell an der Ruwer. Unterwegs allerdings hatten wir bemerkt, dass Regen



Blick vom Idarkopf Richtung Eifel

Photo: Ralf Viersch

aufzog. So beschlossen wir, nicht über den nächsten Berg nach Trier zu fahren, weil das uns zu gefährlich erschien, sondern über Longuich, Schweich nach Trier zu gelangen. In Trier, weil wir ja auch echte Typen sind beschlossen wir noch bis Wasserbillig zu fahren. Der Reiz der Strecke erschloss uns jedoch nicht so richtig, da es kurz nach Trier leicht zu regnen anfang. Also wieder „Speed“ machen und in hohem Tempo nach Wasserbillig bis zum Bahnhof. Wir waren dort gerade angekommen, da gab es einen Schlag, es blitzte und donnerte und der Himmel machte seine Schleusen endgültig auf. Wir waren gerade noch rechtzeitig unter Dach gekommen. In diesem Glücksgefühl, vergaßen wir, dass wir gerade in 4:45 Stunden an die 90 km gefahren waren. Erst im Zug sitzend, begriffen wir, dass wir in drei Tagen eine außergewöhnliche Tour mit vielen Höhenpunkten erlebt, und dabei auch vielen „innere Schweinehunde“ zur Strecke gebracht hatten.

Resümee: Nächstes Jahr wieder, aber diesmal vielleicht in der Eifel...

Ralf Viersch



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 56 September 2004                    |
| Erscheint   | 1000 Exemplare                               |
| Heft Nr 57  | Vierteljährlich                              |
| Herausgeber | erscheint Dezember 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