

LVI - Info

no 57

4/2004

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ

www.lvi.lu

SAUL - le Sud à la loupe
Kirchberg - un boulevard
humain?

Les Voies Vertes admises
au Code de la Route





panoramas de nos Ardennes.

Au mois d'octobre 2004 nous avons protesté, ensemble avec les usagers du Kirchberg, contre le pont piétonnier. Nous saluons la décision du collège échevinal de la ville Luxembourg, prise en novembre 2004, d'installer un passage pour piétons avec feux de circulation en lieu et place du pont métallique provisoire.

Il y aura certainement des critiques concernant cette solution disant que des feux ralentiront le trafic motorisé et que de toute façon des feux seront trop dangereux à cet endroit. Dans cette même logique il faudrait supprimer p.ex. les passages piétonniers dans l'avenue de la Liberté et sur le boulevard Grand-Duchesse Charlotte, axes à plusieurs bandes de circulation et des vitesses de croisière dépassant de loin les 50 km/h autorisés.

Ce ne sont ni les piétons, ni les cyclistes qui ont "oublié" de prévoir, lors du réaménagement de l'autoroute en un boulevard urbain, près du seul centre commercial du plateau de Kirchberg, un passage protégé digne de ce nom. C'était aux planificateurs de prévoir la situation du trafic piétonnier au lieu de devoir trouver des solutions de fortune par après.

Petite question: S'il s'avère nécessaire de construire pour quelques millions d'euros un parking souterrain pour que les visiteurs motorisés puissent gagner le "Grand Théâtre" à l'abri des intempéries, pourquoi doit-on demander où restent les emplacements de stationnement pour vélos près du théâtre? Et nous précisons: tout près de l'entrée! Les cyclistes aimeraient avoir à cet endroit, en première pour la ville (théâtre oblige!), des "vélos-box" pour retrouver leurs vélos sous les mêmes bonnes conditions que les automobilistes désirent retrouver leurs voitures.

Nous allons redémarrer avec d'autant plus de courage qu'en 2005 la LVI fêtera son 20^e anniversaire.

Le comité de la "Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ"

oooooooo

Vendredi, 21 janvier 2005, assemblée générale de la LVI

Sommaire / Inhalt

Editorial: 2004, une bonne année?	3
Dossier	
Kirchberg: Der lange Marsch der Nichtmotorisierten	5
SAUL: Wege der StadtLandschaften - Mitte November	6
France: Les Voies Vertes admises au Code de la route	9
FUBicy: Argumentaire	11
Aktuell	
LVI-Generalversammlung – Assemblée générale LVI	12
Sicherheit im Strassenverkehr: LKW	13
Randonnées à Paris	13
Service	
La révision annuelle	14
Vélostourismus	
Transalp Ost-West	16
Eine Winterfahrt	20
Photo credits	8
Vélo online : Internet-Adressen	15
Petites Annonces – Anzeigen	21
Impressum	22



PC 6 près de Schifflange, voie ferrée et pont en "bow-string"

Passerelle Kirchberg

Der lange Marsch der Nichtmotorisierten

Autos transportieren Menschen und Waren für Menschen, und wenn es noch eine weitere Daseinsberechtigung für sie geben sollte, dann die, dass eine Minorität mit dem Automobil Geschäfte macht. Diese Gruppe setzt auf ungebremsste Verbreitung ihres Produkts.

Zu den Herausforderungen einer modernen Transportpolitik gehört es, nicht nur diesen Vorwärtsdrang zu kanalisieren, sondern das Zusammenwirken aller Arten der Fortbewegung im öffentlichen Verkehr zu regeln. Nun kennt Luxemburg eine seit Jahrzehnten andauernde Expansion des Automobils. Die Politik ließ Strassen für Autos bauen und vernachlässigte darüber die anderen Akteure. Autofahrer sind *starke* Verkehrsteilnehmer nicht nur wegen ihres Blechpanzers, sondern weil eine starke Lobby in ihrem Namen spricht.

Nur steigt auch aus jedem Auto irgendwann ein Mensch, der von seinem Parkplatz aus irgendwo hin will. Ab hier ist er ein *schwacher* Verkehrsteilnehmer, er läuft wie jeder andere Gefahr, von dem Transportmittel das ihn befördert hat, überrollt zu werden. Der Punkt, an dem die menschliche Spezies von ihren mechanischen Gehilfen übervorteilt wird ist längst erreicht, Asimov sei gegrüßt.

Dass auf Kirchberg die Planer und Politiker den Menschen übersehen haben, darf wohl als uneingestandene Tatsache, die Fußgängerbrücke bestenfalls als Notlösung gesehen werden. Der Stadt Luxemburg zugute: sie praktiziert die Konsultation ihrer Bürger mit dem Ziel einer verbesserten Lebensqualität in jedem Viertel. Sie gibt Geld aus für eine Image-Kampagne, die den Bürger zum Umsatteln vom Automobil auf öffentliche Transportmittel und nichtmotorisierte Fortbewegung motivieren soll.

Dagegen versteht sie es offensichtlich nicht, diese Alternativen auch zu fördern. Die "Passerelle" ist nicht das einzige Negativbeispiel auf Kirchberg. Es sei an das ersatzlose Verschwinden der bestehenden Fahrradtrasse erinnert, an den Protest der Europa-Angestellten, beides anlässlich der Arbeiten zum *Boulevard urbain*, wegen krasser Nichtberücksichtigung der *schwachen* Verkehrsteilnehmer. Der tägliche Transitverkehr über Kirchberg war hingegen zu keinem Zeitpunkt gefährdet, er wurde nach bester Möglichkeit durchgeführt.

Deshalb: Wer den Schutz seines Autos verlässt (Muss man wirklich Auto fahren, um sich vor Autos zu schützen? Sollte man das Auto nehmen, um von einer Seite der Avenue Kennedy zur anderen zu gelangen?) braucht nicht nur sportliche Qualitäten sondern einen starken Nervenpanzer.

Fortschritt für Autofahrer kostenlos, für alle anderen unerreichbar? Das sollte unseren neuen Politikern zu denken geben!

SAUL

Wege der StadtLandschaften - Mitte November

Sonntag, 14. November 2004, 10 Uhr Bahnhof Bettembourg ... da denken nicht viele an *Fahrradtour*. Auch *Vélos en Ville* hat längst die Saison 2004 beendet und die Leih-Fahrräder wintersicher weggestellt. Und trotzdem: pünktlich treffen gut ein Dutzend Menschen ein. Die Fahrräder werden startklar gemacht, während noch der Atem vor den Mündern kleine Wolken bildet. Und dann geht es los: *Wege der StadtLandschaften* sollen gemeinsam mit anderen Interessierten im Rahmen des Projekts **SAUL – Südregion Luxemburg** erkundet werden.

Wege der StadtLandschaften? SAUL? Was ist das, und was hat das mit Velos-Initiativ zu tun? Wir müssen ein wenig ausholen. Die Diskussion um das Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg



Differdange: Chancen nutzen bei der Umstrukturierung

(das IVL war Wahlkampfthema!) hat in den letzten zwei Jahren deutlich gemacht, dass eine kluge Verbindung von urbanen und landschaftlichen Qualitäten für die Zukunft Luxemburgs von entscheidender Bedeutung sein wird. Stadt und Landschaft sind nämlich in vielen dicht besiedelten Räumen nicht mehr so deutlich getrennt wie früher. Sie bilden vielmehr neue Patchwork-Muster mit ebenso spannenden wie auch problema-

tischen Schnittstellen, mit Schwächen, aber auch faszinierenden Orten. Das Ministerium für Inneres und Landesplanung nimmt deshalb an einem europäischen Netzwerk namens SAUL (Sustainable and Accessible Urban Landscapes, frei übersetzt mit "nachhaltige und sozial integrative StadtLandschaften") teil. Ebenso wie die Partner aus Grossbritannien, den Niederlanden und Deutschland probiert man aus, wie aus der Befassung mit den StadtLandschaften und aus der partnerschaftlichen Arbeit mit Gemeinden, Verbänden und Bürgern Impulse für eine moderne Regionalplanung entstehen können.

Die Anregung zu einem Projekt "Wege der StadtLandschaften" stammt aus einer Reihe von Interviews mit Kennern und Kennerinnen der Südregion.

Das Ministerium für Inneres und Landesplanung hat in Zusammenarbeit mit Pro-Sud (dem Verband der Gemeinden in der Südregion) die zwölf Gemeinden, Velos-Initiativ, Letzebuerger Natur- und Vulleschutzliga, Mouvement Ecologique, Frenn vun der Haard und andere eingeladen, sich an diesem Projekt zu beteiligen. Gemeinsam hat man beschlossen, dem Bild einer "Reise in der Südregion" zu folgen. Dabei sollen solche Orte ausfindig gemacht werden, die die Verflechtung von Siedlungs- und Naturraum in der Südregion zeigen. Hier kann man die Umbrüche und Veränderungen der letzten Jahre ablesen und sich fragen, wie die Zukunft aussehen wird. Die Auswahl der spannungsreichen, brüchigen, wilden und urbanen Reiseetappen lässt die Stadtlandschaft der Südregion in einem neuen Licht erscheinen. Und quasi nebenher werden auch Schwachstellen in den vorhandenen und geplanten Wegenetzen der Südregion aufgetan, auf die man die Verantwortlichen aufmerksam machen will.

Deshalb die Fahrradtour an einem frischen, schönen Sonntagmorgen im November! Gust Muller und Elisabeth Lorang hatten mit der Projektleitung

die Strecke ausgewählt, teils entlang der PC06, teils frei arrangiert. Robert Berg und Maryse Brandenburger hatten Fahrräder von *Vélos en Ville* für die auswärtigen Gäste mitgebracht, und Jemp Weydert übernahm die wichtige Rolle des Hüters am Ende der Gruppe. Nachdem noch in Bettembourg Beispiele modernen Wohnungsbaus wie z.B. die umgebaute Molkerei vorgestellt wurden, ging es zunächst durch das



Erstklassiger Landschaftsgenuss und unbändiger Fahrspass trotz Novembertemperaturen

Tal der Alzette bis nach Schifflange, durch das Naturschutzgebiet *Brill*, das vor den Kühlteichen von Arcelor Schifflange endet, und dann an Esch vorbei um den Crassier Ehlerange. Von der Strecke hinauf zum Zolverknaapp bot sich den „Reisenden“ ein atemberaubender Ausblick auf Agrar-, Industrie-, Siedlungs- und Naturlandschaft. In Differdange wussten Eingeweihte, dass die alte Trasse der Gasleitung quer durch die Stadt und durch die Industriebrachen nun offen ist und mit robusten Fahrrädern auch befahren werden kann. Nach einem Mittagessen am Scheierhaff auf Einladung des Ministeriums ging es weiter entlang alter Bahnstrecken zur „Arcelor-Trasse“ durch die alten Tagebaugelände südlich von Differdange

und Obercorn. Ein Spass, zu acht flott nebeneinander zu fahren! Und erstaunlich, wie viele Menschen dieses nicht leicht zugängliche Gebiet für Sport und Spaziergänge „en famille“ nutzen. Im Weiterfahren wurde deutlich, wie dicht hintereinander entlang der französischen Grenze Bilder der von der Natur (scheinbar) zurückeroberten Tagebaugebiete, der



Von Zolver aus: Ausblick auf Agrar-, Industrie-, Siedlungs- und Naturlandschaft

„klassischen Agrarlandschaft“ und der „Industriellandschaft im Umbruch“ liegen. Es ging z.B. südlich von Belval-Ouest weiter, wo man deutlich sehen konnte, wie die neue „Rockhal“ inmitten der Baukräne Gestalt annimmt. Obwohl die Dämmerung nahte, nahm die Gruppe einmütig die Herausforderung an, auch den Weg von Esch mit einem Abstecher zum Ellergronn bis Bettembourg zurück per Velo zu

bewältigen. Da wurden Jemp Weyderts aufmunternde Worte und klugen Hinweise, welche Radwegetappen man im Schutz der Gruppe auch kräftesparend ohne Licht fahren konnte, gebraucht! Die Bilanz bei einem abschliessenden Bier: 56 Kilometer, viele Höhenmeter, viele Eindrücke und Neuigkeiten auch für die, die die Südregion doch zu kennen meinten ... Ein hervorragendes Zusammenspiel von Reiseleitung und vielen spontanen, ortskundigen Führern!

Das Projekt hat von der Tour viele Impulse erhalten. Im Frühjahr wird es durch Angebote des Künstlers und Stadt-Reiseführers Boris Sieverts Möglichkeiten für alle geben, sich den Entdeckungsreisen im Rahmen von SAUL anzuschliessen. Sie werden davon lesen!

Ursula Stein, Henrik Schultz (Büro für Raumplanung und Kommunikation, Frankfurt a.M.)

Photo credits

Page(s)	Credit
Cover, 4, 8	Robert BERG
6, 7	Ursula STEIN
9, 10	JemP WEYDERT, ONS-Tour
17, 19, 20	Alex TINES

Véloroutes et Voies Vertes

La France introduit la Voie Verte dans son Code de la route

Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée.

Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et ou aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre d'utilisateurs, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Les Voies Vertes peuvent-être réalisées en milieu rural ou urbain et peuvent ainsi emprunter les chemins de halage, les voies ferrées désaffectées, les routes forestières, les promenades littorales, les parcs urbains...

Le concept des Voies Vertes s'est bien développé dans des pays comme l'Espagne (Via Verdes), la Belgique (le réseau RAVeL), l'Angleterre (Greenways), le Québec, quelques pays de l'Europe de l'Est, ... (voir Déclaration de Lille du 12 septembre 2001 sur www.aevv-egwa.org), mais reste marginal dans les pays germanophones où le concept de pistes cyclables prédomine largement.



Voie Verte du lac du Der (à gauche), voie pour trafic motorisé (à droite)

En France, la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) et l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) avaient lancé l'idée. Mais c'est l'Etat qui, sous l'impulsion de la Ministre de l'Environnement Dominique Voynet, a véritablement institué, fin 1998, un cadre national pour le projet « schéma directeur des itinéraires cyclables prioritaires », avec des financements de l'Etat et des régions.

Des groupes d'experts élaborent des normes techniques pour les Voies Vertes. Les régions ont un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre du schéma national. Les départements, parfois précurseurs et regroupés dans l'Association des Départements Cyclables (voir: www.departements-

cyclables.org), réalisent aussi de nombreuses Véloroutes et Voies Vertes. Les différents utilisateurs sont associés à la définition et aux schémas de Voies Vertes à tous les échelons (européen, national, régional, départemental).

La Voie Verte se caractérise par une homogénéité de traitement et doit être adaptée à l'usage auquel elle est destinée. Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés, dans le cadre d'une démarche d'identité culturelle propre à chaque voie verte (p.ex. par la valorisation de friches industrielles situées à proximité). La Voie Verte doit s'intégrer au tissu socio-économique local, qui pourvoit aux besoins spécifiques des utilisateurs (location et réparation de bicyclettes, hébergement, restauration...), et elle doit desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux.



Chemin de halage du canal de la Marne à la Saône

En France un décret (n°200-4998) du 16 Septembre 2004 vient d'introduire les Voies Vertes dans le code de la route. La Voie Verte est définie comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Le terme « véloroute » est issu d'une appellation de la FFCT qui initia dans les années 80 l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélorandonneurs. Depuis, le concept a été repris et développé par l'AF3V (en relation avec la FFCT) pour constituer un véritable réseau cyclable national de qualité.

Une Véloroute est un ITINÉRAIRE cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés...) et incitatif (mais pas obligatoire).

Une Véloroute emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des petites routes tranquilles.

L'AF3V est une association d'usagers (personnes physiques, associations, fédérations, ...) qui agit pour le développement en France des Véloroutes et

Voies Vertes (VVV). Elle participe aux projets européens et nationaux, régionaux et départementaux d'aménagement, en faisant des propositions. Elle informe les usagers sur les VVV existantes, et les "porteurs de projets" sur les moyens de créer ces VVV. Elle édite un catalogue touristique et anime la « Journée nationale des Voies Vertes » (en 2005: les 24 et 25 septembre).

Le site web de l'AF3V a pour objectif de recenser tous les aménagements qui permettent de se déplacer en sécurité à pied, à vélo ou en roller. Il décrit déjà 139 Véloroutes et Voies Vertes "ouvertes", avec un jugement sur la qualité de l'itinéraire. Si vous voulez randonner plus de quatre jours sur des VVV, le site proposera bientôt plus de 15 itinéraires de plus de 150 km.

Comme réalisation modèle, sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée, avec des haltes aménagées dans les anciennes gares, un jalonnement parfait, des parcours en boucle autour de la voie et une belle brochure, il faut mentionner la **Voie Verte Givry-Cluny** (44 km, voir: www.cg71.com/voie-verte/indexfrVV.htm) en Saône-et-Loire (Bourgogne) qui a reçu en 2003 le premier Prix Européen des Voies Vertes. Ce prix sera décerné tous les deux ans par l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) avec l'aide et le soutien de la Commission européenne (DG-Environnement).

source: www.af3v.org

FUBicy

Argumentaire

Le vélo utilitaire soulève un étrange paradoxe: alors que tout le monde connaît les principaux avantages du vélo en ville, il est sous-utilisé, du moins en France. Le vélo en ville a des atouts évidents.

Pour l'usager: rapidité, souplesse, économie, pas de problème d'embouteillages ou de stationnements

Pour la collectivité: pas de pollution ni de bruit, faible consommation d'espace, des aménagements relativement peu coûteux

Dans nos villes encombrées, polluées et bruyantes, ce mode de déplacement devrait logiquement avoir toute sa place. Chacun explique à sa façon cet étrange paradoxe, mais les raisons les plus souvent avancées dans les conversations ne résistent guère à l'analyse.

Le vélo urbain a aussi des inconvénients. Mais ils sont souvent surestimés par les non cyclistes et même parfois par les cyclistes eux-mêmes.

Catalogue des idées reçues:

<http://www.fubicy.org/argumentaire/idees/index.html>

Assemblée Générale de la LVI

**Generalversammlung
der LVI
Freitag,
21. Januar 2005**



**Assemblée Générale
de la LVI,
vendredi,
21 janvier 2005**

Au Centre Sociétaire de Luxembourg-Cents, 167, route de Trèves

Die LVI feiert 2005 ihr 20-jähriges Bestehen. Eine gute Gelegenheit Rückschau zu halten über all das was wir als Organisation erreicht haben.

Aber es soll nicht nur eine Rückschau sein. Der Radverkehr hat bei weitem noch nicht den Stellenwert zurück erhalten welcher ihm über Jahrzehnte zukam, und das Fahrrad hat noch nicht die Beachtung welche ein modernes Transportmittel verdient.

Aus diesem Grund hat die LVI den neuen Transportminister Herrn Lucien LUX eingeladen, um ihm Gelegenheit zu bieten seinen Standpunkt zum Thema "Förderung des Fahrradverkehrs in Luxemburg" zu erläutern.

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

La LVI fêtera son 20^e anniversaire en 2005. Une bonne occasion pour faire le point sur ce que notre organisation a réalisé depuis.

Mais on ne se bornera pas à passer en revue les acquis. Le trafic cycliste n'a toujours pas repris la place qui était la sienne pendant des décennies, et la bicyclette est loin d'être reconnue comme moyen de transport moderne.

C'est la raison pour laquelle la LVI a invité le nouveau ministre des Transports Monsieur Lucien LUX pour lui donner l'occasion de présenter son point de vue sur le sujet "mesures et initiatives favorisant le trafic cycliste à Luxembourg".

Bien entendu vous allez recevoir en temps utile une invitation personnelle avec tous les détails nécessaires.

Sicherheit im Strassenverkehr

Bundesregierung setzt sich für Nachrüstung von Lkw ein

Verbesserte Spiegelsysteme entschärfen „Toten Winkel“

Die Bundesregierung soll sich noch stärker für die freiwillige Nachrüstung von Lkw mit verbesserten Spiegeln gegen den sogenannten „Toten Winkel“ einsetzen. Das hat der Bundestag am 16. Dezember beschlossen. Auf nationaler Ebene ist damit ab sofort die freiwillige Aus- und Nachrüstung von Neu- und Altfahrzeugen ab 3,5 t mit verbesserten Spiegelsystemen zulässig. Der gefährliche „Tote Winkel“ wird über ein festgelegtes Soll-Sichtfeld weitestgehend beseitigt und damit wirksam bekämpft.

Der ADFC wertet den Beschluss als ersten Erfolg seines Drängens. ADFC Bundesvorsitzender Karsten Hübener: „Ein rechts abbiegender Lastwagen kann für Radfahrer und Fußgänger schnell zur tödlichen Gefahr werden, wenn der Fahrer sie zu spät bemerkt. Ein besseres Spiegelsystem erweitert das Sichtfeld des Fahrers erheblich.“

Mit diesem Beschluss erweitern die Abgeordneten eine entsprechende EU-Richtlinie. Sie schreibt ab 26. Januar 2007 für erstmals in den Verkehr kommende Lkw über 7,5 t die Ausrüstung mit einem modifizierten Weitwinkelspiegel auf der Beifahrerseite vor.

Randonnées à Paris

Investir la métropole, au lieu de fuir

L'association Paris Rando Velo organise tous les vendredis soirs une randonnée gratuite dans les rues de Paris. Elle donne rendez-vous à 21h30 à l'Hôtel de Ville. Autre rdv: tous les 3ème dimanches du mois à partir de 10h30.

Ces randonnées sont dans le but de : promouvoir la pratique de la bicyclette dans Paris et faire découvrir Paris by-night à vélo.

Plus de 500 cyclistes y participent chaque semaine. Les randonneurs sont encadrés par plus de 40 staffeurs, et accompagnés par un véhicule de la Croix Rouge Française.

Les randonnées durent entre 2h30 et 3 heures (de 20 à 25 km). Les balades varient chaque semaine, mais restent dans Paris intra-muros.

<http://ns1.myphphost.net/~parisran/index.php?page=accueil.php>

La révision annuelle

En hiver, pensez au bien-être de votre vélo

Pendant les mois d'hiver il est fréquent que l'activité cycliste soit réduite, sinon transférée à un autre champ d'action: les routiers feront du VTT ou du jogging, les pratiquants du vélo utilitaire iront à pied ou emprunteront les TP, et les usagers occasionnels attendront le beau temps de la nouvelle année pour reprendre le guidon en main.

Dans presque tous les cas la bécane utilisée en saison se retrouvera plusieurs mois au repos. De quoi saisir l'occasion pour lui faire administrer une révision complète. Le principe se recommande pour de nombreuses raisons:

- une jante ou un rayon cassé s'avéreront un gâche-plaisir dans le meilleur des cas, une cause d'accident dans tous les autres
- le bon fonctionnement transmission/freins est également un facteur de sécurité sinon de plaisir
- un bon cycliste accepte le défi du terrain, pas celui d'un mauvais fonctionnement.

En règle générale vous avez choisi votre marchand de vélos non seulement sous l'aspect de l'achat à bon escient, mais aussi en vue du service après-vente. Si la renommée des petits vélocistes est en partie le garant de leur succès, certains grands marchands de vélos ou grandes surfaces cherchent, eux aussi, à satisfaire leurs clients par un contact individuel et un service de qualité. Il est cependant clair que la bécane à cent euros, déjà questionnable du point de vue sécurité, ne peut s'améliorer avec le meilleur service.

Pour le cas d'une révision annuelle, la communication entre le cycliste et le prestataire de service est parfois plus difficile que lors de l'achat. Du carnet de service offert à l'achat d'un vélo jusqu'à rien du tout en matière d'encadrement, le propriétaire d'un vélo est souvent mal préparé pour demander une inspection de toutes les fonctions vitales de son moyen de transport.

A la question: "Qu'est-ce que vous désirez exactement qu'on fasse?" malheureusement trop souvent posée, lui échoit l'embarras d'improviser, dans les dix secondes, tout ce qui lui paraît important. Il aura par la suite le sentiment d'avoir été mal servi, et il craindra pour sa sécurité au moindre petit grincement.

Un petit aide-mémoire (non-exhaustif):

- l'équilibrage des roues
- le contrôle de l'usure des freins, jantes, pignons et chaîne

- le contrôle des pneumatiques, de l'éclairage
- le réglage des freins et du changement
- le serrage des guidon, selle, pédales; la fixation du porte-bagages, des pare-boues
- le réglage de votre position
- au niveau du cadre: fissures, rouille (intérieur des cadres acier)

Notez bien vos observations de la saison: dysfonctionnements, petits bruits.

Si vous effectuez votre entretien vous-même, chapeau. La technique d'un bicycle moderne est un domaine suffisamment complexe. Elle procure au cycliste un confort certain et une sécurité accrue. Ne jouez surtout pas votre bien-être en négligeant celui de votre vélo.

Vélo online – Internet-Adressen

http://www.strasbourg.fr/Strasbourgfr/FR/SeDeplacer/Avelo/	Le vélo à Strasbourg
http://www.cci.asso.fr/	Association française des voyageurs à vélo
http://www.voyages-sncf.com/info_resa/guide_du_voyageur/TrainVelo.htm	Le vélo en TGV, infos SNCF
http://www.rogergravel.com/wsl/	Guide de la Vélo-Hospitalité
http://cycling.org/ws/groups.html	Global cycling community & resource
http://www.ibike.org/	International Bicycle Fund
http://www.quarks.de/fahrrad/	Abenteuer Fahrrad – das richtige Rad
http://pauli.uni-muenster.de/~gehrmab/reiseberichte.html	Deutschsprachige Fahrrad-Reiseberichte aus aller Welt
http://www.pdeleuw.de/fahrrad/reparaturkurs/	Fahrrad Reparaturkurs für Einsteiger
http://www.pdeleuw.de/fahrrad/urteile.html	Urteile zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Reisebericht

Transalp Ost-West 2002 (1)

Eine Idee, vor einigen Jahren irgendwo im Hinterstübchen meines Kopfes geboren, musste hinter der Nordsee-Tour 2001 zurückstehen. Aber genau wie diese, kam sie zu ihrer unausweichlichen Verwirklichung. Nicht so viele Kilometer, dafür aber umso mehr Höhenmeter waren zu überwinden. Wie bei allen Touren, so stand auch hier die zurückzulegende Strecke nicht fest, alles war offen. Ich war offen für spontane Änderungen, so war natürlich klar, dass Vorausbuchungen nicht möglich, ja sogar unerwünscht waren, umso mehr, weil ich mich erst drei Tage vor Beginn zu der Reise entschlossen hatte.

Wenn Du gerne Berge fährst, wäre diese Transalp eine Supertour für Dich. Den ersten Dämpfer habe ich heute schon bekommen.

Bist Du schon mal mit Gepäck während 600 Metern eine 18%-ige Steigung gefahren, immer geradeaus? Die sieht aus wie eine Wand und man weiß, dass man es vielleicht nicht schafft. Und irgendwann steigt man einfach ab.

SCHANDE !

Ein Alex der absteigt und schiebt! Das gibt es nur am Wurzenpass! Lag es am ersten Tag meiner Reise, am ersten Pass oder doch an der Riesenpizza, die zu dem Zeitpunkt meinen Magen überfüllte?

Ich musste aber was essen. Nach 50 Kilometern fing mein Magen plötzlich fürchterlich an zu knurren, ein gemeiner fieser Bullterrier hätte sich dabei in die Hosen gemacht.

Nach einem „naja-Frühstück“ in der Klagenfurter Jugendherberge und dem Kauf einer Straßenkarte Sloweniens, mache ich mich schnell auf den Weg. Zuerst etwas südlich Richtung Loiblpass, dann westlich rüber nach Viktring und weiter an den Wörthersee.

Bei Velden verabschiedet sich der klare türkisfarbene See und ich muss eine Steigung überwinden, bevor ich zur Drau hinunterlasse. Etwas hinter Rosegg folgt die Straße der Autobahn, bis bei St. Niklas. Nach einer kurzen Irrfahrt und einer heftigen Steigung erreiche ich den Faaker See, ein wunderschöner Ort vor gebirgiger Kulisse. Der von Fußgängern überfüllte Radweg lässt mich guten Gewissens die Straße benutzen.

Finkenstein entlässt mich mit dem oben erwähnten Magenknurren. Eine gute Radpiste bringt mich nach Fürnitz. Da bin ich nicht für nix, denn da gibt es die riesige Pizza, die das Knurren vertreibt, aber mir leider ab Hart, den Wurzenpass hoch, nicht mehr genug Blut in den Beinen lässt.

Irgendwann ziemlich oben, nach dem zweiten 18%-Teil, trinke ich die Gerolsteiner leer. Einige Meter weiter informiert mich ein Schild, dass ich soeben den Pass überfahre. Das ging aber fix!

Die Grenze taucht auf. Es ist schon etwas Besonderes, den Pass zeigen zu müssen und Geld zu wechseln. Bei einem sichtlich gelangweilten Zöllner warte ich auf freie Fahrt zur gegenüberliegenden Wechselstube. Mit Euro kommt man in Slowenien noch nicht so weit.

Die sich nun zeigenden Berge des Triglavski Narodni Park in den Julischen Alpen ziehen mich in ihren Bann. In rauschender Abfahrt, die Berge und gelegentlich die Fahrbahn fest im Blick erreiche ich schnell die Sava Dolinka und ein Radweg bringt mich in den bekannten Skiort Kranjska Gora. Die Berge sind großartig, links die



Am Räterschbodensee, in der Abfahrt vom Grimselpass durch das Haslital nach Meiringen

Karawanken, rechts die Julischen Alpen. In Mojstrana zweigt ein schmaler, staubiger, mit Schlaglöchern versehener Weg in den Triglavski Nationalpark. Hinter Zg Radovna erwartet mich eine von Bergen umringte Ebene aus der die Radovna in östlicher Richtung abfließt. Hier mit Rucksack und Zelt unterwegs zu sein, stelle ich mir wunderbar vor. Ich verweile noch ein bisschen an diesem besonderen Ort, folge dann der glasklaren Radovna über die staubige 907 bis Krnica. Ab hier sind es nur mehr einige Kilometer bergab bis zum touristischen Bled am Blejsko- See.

- - -

Heute reichen mir 96,5 Km, ich bin immer noch in Slowenien, ganz nah an der Grenze zu Italien. Kobarid liegt im Tal der Soca, einem Fluss, der ist so was von türkis, das hast Du noch nicht gesehen. Wenn die über den Berggipfeln hängenden Wolken die Sonne durchlassen, leuchtet das Wasser unvorstellbar schön. In Most na Soci bildet er einen See in der gleichen wunderbaren Farbe. Ein riesiger Türkis leuchtet in der Landschaft.

Um das schöne Soca-Tal zu erreichen muss ich aber noch über die Berge.

Ab Bled also folge ich der roten 209 durch das Tal der Sava Bohinjka mit ihrem klaren Wasser. Ab Bohinjska-Bistrica führt die 910 steil hoch bis zum Pass am Lajnar mit Skiliften und großem Parkplatz, ein nicht enden wollender Aufstieg.

Einige hundert Meter unbefestigte Straße erschweren die Eroberung des Passes. Das Hinterrad ist geneigt durchzudrehen, und das Vorderrad möchte am liebsten seitlich wegrutschen in den mit Rollsplit gefüllten Löchern.

Danach geht es lange bergab (mit einem kleinen Zwischenhoch) durch Podbrdo und Koritnica nach Most na Soci. Die schöne Abfahrt ist Belohnung für die vorherigen Strapazen.

In Tolmin reserviere ich ein Zimmer in dem kleinen Ort Kobarid, etwas weiter stromaufwärts. Das Tal der Soca ist wegen seiner Schönheit und dem etwas wilden Wasser voller Touristen und ein Zimmer ist schwer zu bekommen. Meins kostet 13 Euro ohne Frühstück und ist muffig.

Ravascletto liegt auf 900 Meter Höhe. Ich liege im Hotelzimmer und bin ziemlich kaputt. Die gedachten Etappen sind in der Wirklichkeit immer länger. 100 Kilometer im Durchschnitt sind viel, sind mir, glaube ich, zu viel. Die Steigungen sind sehr anstrengend und bis jetzt nicht einmal sehr hoch.



Solis-Viadukt über den Fluß Albula, bei der Schinschlucht

Ich bin froh, heute morgen das unangenehme Zimmer in Kobarid zu verlassen. Ich frühstücke unterwegs in Trnovo ob Soci, im Gras sitzend, an eine Friedhofsmauer gelehnt. In dieser Landschaft schmecken Käse und Brot besser als in jedem Frühstücksraum. Ab Zaga bringt mich eine schmale und sehr steile Straße der italienischen Grenze näher. Heute

verlasse ich Slowenien schon, aber mit dem Gedanken, bestimmt mal wieder zu kommen und nur dieses Land zu erkunden. Vor Uccia, wieder unten im Tal, winkt mich ein netter Zöllner vorbei. Uccia heißt das nächste Dörfchen in dem ich rechts abbiege und einem schmalen asphaltierten Weg auf den 1092 Meter hohen Carnizza-Pass folge. Uccia, so heißt aber auch der kleine Fluss, der am Carnizza-Pass

entspringt, sich am Grenzposten vorbei schleicht und durch eine schmale Schlucht zwingt, um bei Zaga in die Soca zu münden.

Kurz hinter dem Pass begegnen mir die ersten Radwanderer dieser Reise, sie quälen sich den Berg hoch und können sich meines Mitleids sicher sein. Ich bin froh, hier hinunterfahren zu dürfen. An der Resia entlang geht es weiter ins Tal der Fella.

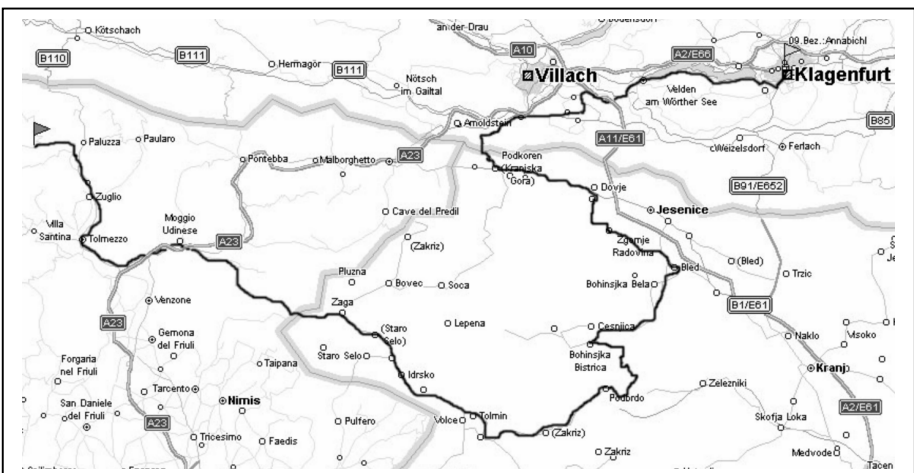
In Prato di Résia verdrücke ich ungeduldig die Spaghetti, auf die ich so lange habe warten müssen; es drängt mich einfach weiter, und überfüllte Restaurants mag ich sowieso nicht.

Einige Kilometer flussabwärts vereinen sich Fella und But in einem breiten Delta und fließen nun als Tagliamento nach Süden. Der Mündungsbereich ist riesig. Viele Flussarme laufen durch fast schneeweiß leuchtendes Geröll, das sich mehrere Quadratkilometer vor mir ausbreitet.

Hinter Amaro verpasse ich die Nebenstrecke nach Tolmezzo und rase 8 Kilometer auf der vierspurigen Hauptstraße der Stadt entgegen. Dort bekomme ich 10 Euro für meine restlichen slowenischen Tolar. Den platten Vorderreifen flicke ich gleich vor der Bank und begeben mich mit sehr schmutzigen Händen und einem verlegenen Lächeln in das in einer kleinen Holzhütte untergebrachte Touristenbüro, um ein Hotelzimmer irgendwo talaufwärts zu reservieren. Das Ganze spielt sich in direkter Nähe von Trauerfeierlichkeiten vor der Kirche ab, tut mir ja leid, aber für den Platten kann ich wirklich nichts.

Die letzten 6 Kilometer ab Sutrio fahre ich im Regen, mit gelegentlichem Donnergerollen hinter mir und Sonnenschein vor mir, nach Ravascletto hoch. Ich weiß nicht, wie es morgen weiter geht.

Alex Tines



Mountainbike

Eine Winterfahrt

Ein echter MTB-Fahrer lässt sich bekanntlich durch kein Wetter abschrecken, damit er seinem Hobby frönen kann, die Natur mit dem Fahrrad zu erleben. Ergo, warum seine Kondition nicht auch im Winter fit halten?

Dazu braucht es nicht viel. Kaltes Wetter, gute Kleidung, Motivation, Kondition und schon kann man sich in den Wäldern meines Heimatdorfes austoben. Wenn dann als Krönung frisch gefallener Schnee dazukommt, MTB-Herz, was willst du mehr?

Gesagt getan, dachte ich, schnürte mich ein wie ein Michelin-Männchen, nahm mein Bike und startete durch.

Doch was musste der Protagonist erleben. Der gleiche Schnee, der in jungen Jahren viel Freude bei Skifahrten brachte, stellte sich unerwartet als eine deutliche Bremse im Vorwärtsdrang dar. Jedoch, und das war schließlich das Ziel, sollten die erschwerten Bedingungen lediglich zur Steigerung des Trainingseffektes genutzt werden.



Rad fahren im Schnee: Kräfte zehrend, Schweiß treibend, erfrischend

Die ersten Meter auf der fast geräumten Straße verliefen noch angenehm, da man sich an die veränderten Straßenverhältnisse gut gewöhnen konnte. Denn Schnee und Eis auf der Straße ist noch kein Garant für unbeschwertes Radeln. Also immer schön vorsichtig. Doch auf der Fahrradpiste hatte man (logischerweise) nicht geräumt. In der ersten Pause kam mir nur der Gedanke, dass

zurückfahren einer Blamage gleich zu setzen sei. Also weiter auf der Strecke. Glücklicherweise fuhr kein anderer MTB-Fahrer an diesem Tag und ich musste nicht alle 5 m beweisen wie fit ich war und wie wenig anstrengend dies alles war. Nächste Pause, nur logischerweise damit die Natur im Schneekleid zu bewundern ist.

Ja und dann, dann warteten der Wald und der Anstieg auf mich. Es fuhr sich, als wenn jemand vergessen hätte, den Anker am Schiff zu lichten. Der Vorwärtsdrang, der sich aus dieser Geschwindigkeit entwickelte, wider-

sprach jener Gesetzmäßigkeit, die behauptet, ein Fahrradfahrer könne beim Fahren nicht vom Rad fallen. Auch wenn es bergab ging, konnte kein wesentlicher Geschwindigkeitszuwachs festgestellt werden. Schnee ist halt eine gute Bremse. Die kleinen und größeren „Halte“ dabei konnten nicht wirklich als Pausen gelten, weil sie einfach als Bestandteil des Übungsprogramms gewertet werden mussten.

Natürlich positiv zu verzeichnen war die Ruhe und die Stille der mich umgebenden Natur. Etwas, was einen immer wieder überrascht in der heutigen hektischen Zeit, in der im Normalfall immer alles gestern schon erledigt sein sollte.

Mit zunehmender Dauer der Tour überwog doch die Anstrengung des Fahrens und im Geiste wurden alle Abkürzungen erwogen, die aber immer noch den Anschein ergeben sollten, dass der MTB-Fahrer an sich immer Spaß an widrigen Umständen des Radfahrens hat.

Umso erstaunlicher war doch am Ende der Tour die Leistung, auf nur einem Viertel der üblichen Runde dreimal so viel Zeit gebraucht zu haben, und zudem vollkommen ausgepowert zu sein. Fürwahr, eine tolle Heldentat.

Nun ja, der Schreiber dieser Zeilen gibt zu, seither noch zweimal im Schnee gefahren zu sein; auf der sportlichen Seite war eine konditionelle Steigerung zu erkennen. Als dann der Schnee im letzten Winter dem Regen wich, wurde ein Trimmgerät für das Fahrrad gekauft. Somit konnte man dem Sauwetter ein Schnippchen schlagen. Aber immer wenn das Gerät benutzt wurde, fehlte die natürliche Umgebung des MTB-Fahrers, was eigentlich nur sehr schwer zu ertragen ist. Denn, wer fährt im Winter schon auf dem Fahrrad nur in leichter, nicht wintergerechter Kleidung?

Resümee: Der Hometrainer steht zum Verkauf an und ich freue mich auf das „gute“ Wetter des anstehenden Winters.

Ralf Viersch

Petites annonces - Anzeigen

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

Achat / Kaufgesuch

Kaufe gebrauchtes Damenrad Tel: 091 499 081

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 57 Dezember 2004
Erscheint	850 Exemplare
Heft Nr 58	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint März 2005
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