

LVI - Info no 58  
1/2005

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

Nouveaux tours - Neue Touren:

Enfourchez votre bécane  
Schwingt euch aufs Rad

Langsamverkehr ist endlich  
Chefsache  
Le Ministre des Transports  
Lucien Lux à l'AG de la LVI

Lycée Aline Mayrisch:

Eng Klass op de Vëlo





VÉLO mobil

Oui, nous tenons vraiment à remercier Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports.

Premièrement, pour être venu personnellement et ne pas avoir délégué un fonctionnaire dont la tâche doit trop souvent se résumer à transmettre les meilleures salutations du chef et de souhaiter bon courage au comité et aux membres.

En second lieu, et c'est là le plus important, nous le remercions de ne pas avoir tenu un "discours de fête" en disant que faire du vélo c'est tellement beau et que de toute façon notre association serait la meilleure.

Monsieur Lux a clairement expliqué ce qu'il entend réaliser pendant son mandat ministériel, propos dont vous pouvez lire le résumé dans les pages suivantes.

Comme entrée dans le sujet, le ministre a proposé d'organiser, en automne 2005, une table-ronde à laquelle seraient invités tous les intervenants d'une *mobilité alternative* afin d'en définir les besoins.

Nous considérons en tout cas comme bon signe que cette prise de conscience en faveur du trafic non-motorisé en général et du vélo en particulier coïncide avec le vingtième anniversaire de la LVI.

Ces vingt années d'actions ont apporté des réussites importantes mais ponctuelles. Pouvons-nous espérer qu'une promotion systématique et coordonnée du trafic non-motorisé sera enfin mise en application?

Le ministre a conclu son exposé avec la promesse de se revoir dans cinq ans pour faire le bilan de ce qui a été réalisé depuis 2005. La LVI se fera un plaisir d'accueillir à nouveau monsieur le ministre.

D'autant plus que ce sera la veille de notre 25e anniversaire.

Le comité de la "Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ"

*Notons que plusieurs communes, entre autres Bascharage, Differdange, Mersch et Sanem, commencent à découvrir l'importance du trafic non-motorisé et ont demandé en conséquence des études dans le but de réaliser une infrastructure adéquate.*

## Sommaire / Inhalt

Editorial: <b>Merci, Monsieur le Ministre</b> .....	3
Dossier	
LVI-AG: <b>Langsamverkehr ist endlich Chefsache</b> .....	5
Aktuell	
Lycée Aline Mayrisch: <b>Eng Klass op de Vëlo</b> .....	8
<b>Spezialradmesse in Germersheim</b> .....	9
Vëlo op dem anere Plenët	
Vu à Lyon: <b>Le cyclopolitain: un vélo-taxi électrique</b> .....	10
SBB: <b>Mehr Komfort für das Velo am Bahnhof</b> .....	11
Service	
<b>La sécurité du cycliste</b> .....	12
Touren	
<b>Entdeckungsreise durch die Stadtlandschaft</b> .....	13
<b>Mosel – Hunsrück - Éisleck</b> .....	14
<b>Friedensradtouren 2005</b> .....	14
<b>Bahnspuren von Frankfurt bis Hochspessart</b> .....	15
<b>LVI-Touren</b> .....	16
<b>Randonnée Lorraine en Voies Vertes</b> .....	17
Vëlostourismus	
<b>Transalp Ost-West (2)</b> .....	18
Photo credits .....	11
Petites Annonces – Anzeigen .....	11
Vëlo online : Internet-Adressen .....	17
Impressum .....	22



**Ja was denn nun?**

## **Langsamverkehr ist endlich Chefsache**

Seit der Gründung der „Lëtzeburger Velos-Initiativ“ ist Herr Lucien LUX der erste Minister, der persönlich die Einladung auf die Generalversammlung honoriert. Das Fahrrad wird auf höchster politischer Ebene endlich als ernst zu nehmendes Transportmittel erkannt. Der Fußgänger wird ebenfalls in die Strategien einbezogen.

Die Worte des Transportministers bezeugen, dass ein Umdenken stattgefunden hat.

### **Die Rede des Transportministers – eine Zusammenfassung.**

In seiner Einleitung verspricht der Minister, im Jahr 2009, also am Ende der Legislaturperiode, eine Bilanz zu ziehen, über das was er jetzt ankündigen wird.

In den letzten Jahren ist in Sachen Fahrrad verschiedenes geschehen. Ein Problem ist jedoch die Kompetenzaufteilung zwischen verschiedenen Ministerien, zum Beispiel dem Transport- und dem Bautenministerium. In der letzten Legislaturperiode wurden mit großen Mitteln große Projekte in die Wege geleitet, doch auf konkreter Ebene fehlt oft die notwendige Detailarbeit.

Die Ziele der Amsterdamer Erklärung sind die Leitlinie. Ausgangspunkt ist die Feststellung „*Mei lues muss net mei schlecht sin*“. Gegenüber dem Statussymbol Auto müssen alternative Werte vermittelt werden.

Das im letzten Jahr vom Innenministerium initiierte Colloquium „*trafic non motorisé*“ in Mersch war ein Schritt in die richtige Richtung. Der Transportminister wird sich mit dem Innen- und Landesplanungsminister in Verbindung setzen. *(Anmerkung der Redaktion: In Luxemburg war dies die erste Begegnung zwischen betroffenen Ministerien, Gemeinden und Planern, um über „Langsamverkehr“ zu diskutieren. Ein Aktionsplan und eine Informations- und Diskussionsplattform für alle Akteure wurde angekündigt.)*

Luxemburg hat seine Unterschrift auf das Kyoto-Protokoll gesetzt. Folglich muss Luxemburg den Verpflichtungen nachkommen und den CO<sub>2</sub> Ausstoß nachhaltig verringern. In naher Zukunft muss Luxemburg Emissionsrechte einkaufen. Man weiß aber nicht, wie gut die Finanzlage des Staats sein wird. Auch in diesem Sinne ist eine politische Zielsetzung in Sachen Langsamverkehr unumgänglich.

Die Reorganisation des Verkehrs im Allgemeinen bietet das größte CO<sub>2</sub> Einsparungspotential. Das betrifft den individuellen Autoverkehr, den öffentlichen Transport **und** den so genannten „Langsamverkehr“.

Also müssen der Ausbau des öffentlichen Transports **und** die konsequente Förderung des „Langsamverkehrs“ die Ziele der Politik sein.

Im Koalitionsprogramm steht jedoch sehr wenig über Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Die 6 folgenden Punkte sollen unsere zukünftige Politik in diesem Sinne vervollständigen und prägen:

**1) Aktionsplan:** Der Transportminister wird alle betroffenen Partner im Herbst auf eine „table ronde“ einladen. Die Teilnehmer bekommen die Aufgabe, noch dieses Jahr einen Aktionsplan zu erstellen.

**2) Nationales Radverkehrswegenetz:** Das durch Gesetz definierte nationale Radverkehrswegenetz muss endlich vervollständigt werden. In diesem Sinne muss die Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium definitiv koordiniert werden.

**3) Politische Zielvorgaben:** Luxemburg hält einen Rekord. Die Zahl der Wege unter 5 respektiv 2 Kilometern, die in Luxemburg mit dem Privatauto zurückgelegt werden, ist absoluter Weltrekord. In urbanisierten städtischen und dörflichen Bereichen, hauptsächlich in den Stadtquartieren, sind jedoch der Fahrradfahrer und der Fußgänger auf diesen sehr kurzen Strecken schneller als das Auto. Dieser „Rekord“ birgt also ein sehr großes Potential. Momentan bezieht sich die präzise definierte politische Zielvorgabe in der IVL-Strategie (Integriertes Verkehrs- und Landesplanungskonzept) nur auf den motorisierten Verkehr. Ein „modal-split“ 25/75 soll erreicht werden. Das heißt: Das Verhältnis öffentlicher Transport / individueller Autoverkehr soll 25% zu 75% erreichen.

Ein präzises Ziel, also ein „modal-split“ motorisierter Verkehr – nichtmotorisierter Verkehr fehlt. Der „plan sectoriel transport“ muss also das Fahrrad und den Fußgänger in seine Strategie integrieren, und ein quantifiziertes Ziel mit „Zeithorizont“ definieren. Ein Mentalitätswandel bei den Planern und politischen Verantwortlichen ist erlaubt und notwendig!

**4) RGTP – Gesetz:** Das RGTP-Gesetz wird umgesetzt. Das Mobilitätsmanagement muss den Fahrradfahrer und den Fußgänger integrieren. Dazu gehört auch eine Optimierung der Infrastrukturen wie Bahnhöfe, öffentliche Gebäude, Wegenetze....

**5) Sicherheit und Gesundheit:** Im Gesamtkontext ist dieses Problem das schwierigste. Die Leute werden abgeschreckt. Es gibt berechtigte Bedenken was die Risiken und Gefahren anbelangt. Die Sicherheit des Fahrradfahrers und die seiner Familie sind nicht gewährleistet. Es ist unbedingt notwendig, die Aggressivität im Autoverkehr wirkungsvoll zu reduzieren.

*Fahrradfahren ist sicher, angenehm und gesund wenn der Kontext stimmt. Die Stadt Esch, das „Quartier Clairefontaine“ in Luxemburg sind Beispiele. Hier wurde der Autoverkehr wirkungsvoll zurückgestuft.*

**6) Die Rolle des Transportministeriums:** Das Transportministerium muss sich die nötigen Mittel geben, um den Bereich „Langsamverkehr“ optimal zu bearbeiten. Im Transportministerium bekommt eine Person einen konkreten Auftrag und die nötigen Mittel. Sie wird Ansprechpartner für alle betroffenen Akteure sein. Das betrifft die Partner bei Ministerien und Gemeinden, die Planer, und die Interessengruppen wie die „Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ“.

Abschließend bedankt der Minister sich bei der LVI.

LVI und andere Gruppen geben dem Politiker oft den „Push“, der konkrete Aktionen auslöst und Ideen in Umlauf bringt. Der Transportminister versucht ein Partner zu sein, um die Ziele der LVI wirkungsvoll zu unterstützen.



Montreal: glückliche Radler

müssen. Politisches und professionelles Konkurrenzdenken sind kontraproduktiv. Fachübergreifendes Denken und Handeln sind gefragt. Die im letzten Jahr vom Innenministerium angekündigte Informations- und Austauschplattform ist ein komplementäres Element in diesem Prozess.

„Langsamverkehr“ betrifft eine sehr große Zahl politischer, professioneller und ziviler Akteure. Optimale Zusammenarbeit, Erfahrungsaustausch, Kreativität und schlussendlich adäquate finanzielle Mittel sind die Faktoren, die im Jahr 2009 eine definitiv positive Bilanz ermöglichen werden.

### **Kommentar:**

Der Transportminister verspricht, am Ende der Legislaturperiode Bilanz zu ziehen. Die Fachsprache des Managements definiert neben „Bilanz“ auch den Begriff „Monitoring“.

„Monitoring“ soll den Prozess kontinuierlich begleiten und kontrollieren, sonst besteht das Risiko, dass am Ende eine schlechte Bilanz präsentiert werden muss.

Die angekündigte „table ronde“ könnte diesen Zweck erfüllen. Wie ein Verwaltungsrat soll diese Gruppe eine jährliche Bilanz begutachten, eine Optimierung der Strategie durchführen und die nötigen Impulse geben.

Viele Politiker und Planer werden jedoch über ihren eigenen Schatten springen müssen. Politisches und professionelles Konkurrenzdenken sind kontraproduktiv. Fachübergreifendes Denken und Handeln sind gefragt. Die im letzten Jahr vom Innenministerium angekündigte Informations- und Austauschplattform ist ein komplementäres Element in diesem Prozess.

„Langsamverkehr“ betrifft eine sehr große Zahl politischer, professioneller und ziviler Akteure. Optimale Zusammenarbeit, Erfahrungsaustausch, Kreativität und schlussendlich adäquate finanzielle Mittel sind die Faktoren, die im Jahr 2009 eine definitiv positive Bilanz ermöglichen werden.

[http://www.gouvernement.lu/ministeres/mini\\_transport.html](http://www.gouvernement.lu/ministeres/mini_transport.html)



Opruff

## Lycée Aline Mayrisch : eng Klass op de Vëlo



*„Donner aux jeunes  
qui nous sont confiés,  
à la fois des racines et des ailes. »*

Fir gutt a richtig ze léieren, gëtt et **net** nëmmen de Kllassesall an der Schoul .

Munnechmol muss d 'Schoul och emol hir Aktivitéiten an d'Natur verleeën. Nëmmen esou ass en authentesch Erliewe méiglech a gläichzäiteg och eng Erziëung zu der Wichtigkeet vun enger gudder Gesondheet.

Och hei zu Lëtzebuerg ginn et awer Jonker, déi keng oder wéineg Méiglechkeet hu Sport an hirer Fräizäit ze bedreiwen. Fir enger ganzer Klass an hire Professeren d'Méiglechkeet ze ginn, op de Vëlo als alternativt Transportmëttel zréckzegräifen, plange mir e Park vun 30 Vëloer prett ze hunn an tiptopp an der Rei ze halen.

Wann Dir e Vëlo fir Jugendlech bis Erwuessener hutt, deen Dir net méi braucht, kënnt Dir eis weiderhëllefen an lech bei eis mellen (conciergerie@laml.lu oder Tel . : 2604-3100). Mir kënnen de Vëlo gäre bei lech ofhuelen.

Am viraus soe mir lech en härezeche Merci fir är Mathëllef am Dénsgscht vun der Jugend.

D'Schouldirektioun .



Léierstonn: Vëlo am Verkéier

## Spezialradmesse in Gernersheim

Am 23. und 24. April 2005 findet die 10. Spezialradmesse *SPEZI* in Gernersheim statt. 70 Aussteller in diessem Jahr, 6500 Besucher im letzten sind ein eindeutiges Zeichen: diese Messe ist ein MUSS für jeden fortschrittlich denkenden Konstrukteur und Radfahrer, und sie rangiert europaweit an erster Stelle.

"Dabei kommen auffällig viele Besucher aus dem Ausland", erklärt einer der Veranstalter. "Die Konzentration von außergewöhnlichen Kleinserienherstellern zieht an." Tatsächlich gibt es auf der Spezi kaum "normale" Zweiräder zu sehen. Erwähnen wir die Bereiche Liegerad, Kickboard oder zukunftsweisende Komponenten.

Auch für den Reha-Bereich wird die Messe immer wichtiger. Hier besteht noch großer Informationsbedarf, denn die Reha-Fahrzeuge abseits der Rollstühle und Dreiräder im klassischen Look sind bei Betroffenen noch relativ unbekannt. Für viele Radfans ist die Messe eine Art Familientreff; man kennt sich, die meisten Hersteller duzen sich, die Atmosphäre ist locker.



Conference-Bike

Das Testfahren auf dem Messeparcours hinter den Hallen ist für viele Besucher ein wesentlicher Anreiz. Ob Tandem, Tieflieger oder Trike, hier können sie fast alle Fahrzeuge Probe fahren, die die Hersteller auf ihren Ständen zeigen.

Der noch stark in technischer Evolution steckende Sektor der Spezialräder bringt es mit sich, dass die Veranstaltung traditionell auch eine Innovationsmesse ist. Dabei müssen die Neuentwicklungen nicht unbedingt auf den Spezialradsektor zugeschnitten sein. Serienräder überwiegen vor Prototypen.

Erwähnenswert: die Links auf der Internetseite zu Bahn und Bus; sowie der Pendelverkehr (Zubringer) zwischen Bahnhof und Messegelände - selbstverständlich per Spezialradmobil!

<http://www.spezialradmesse.de/>



Dans les rues de Lyon

### Le cyclopolitain: un vélo-taxi électrique

Le cyclopolitain, un vélo taxi électrique, entame sa seconde saison à Lyon fort d'un succès qui va croissant. C'est un transport en commun individuel et respectueux de l'environnement qui met **le taxi au prix du bus**.



En ce début du 21<sup>e</sup> s., toutes les grandes villes, en France et dans le monde, affrontent les mêmes problèmes de circulation et de pollution. Deux anciens élèves de l'école de commerce et de management de Lyon ont inventé une alternative ludique aux moyens de transports classiques. Il s'agit du cyclopolitain, un vélo taxi qui fonctionne grâce à l'énergie électrique. Cette petite reine high-tech associe des

batteries 24V à une assistance électrique "intelligente" de 250 W fournie par le pédalier. Cette dernière évite au conducteur toute fatigue puisqu'elle calcule automatiquement la puissance nécessaire à la mise en route de l'attelage, lors du premier coup de pédale. Le pilote, installé en position "assise" avec le dos droit et bien calé sur un siège ergonomique réglable en hauteur, peut transporter jusqu'à deux passagers. Ces derniers, confortablement installés, sont protégés par des bâches et par une coque munie d'un toit transparent. Rien à craindre de la pluie et du vent donc.

Le cyclopolitain propose aux citoyens un nouveau moyen de transport à la fois respectueux de l'environnement (silencieux, il n'émet aucune émission polluante), pratique et personnalisé. Il fonctionne en effet comme un taxi traditionnel doté d'un véritable compteur de type taxi mètre. Pour l'utiliser, il suffit de composer le numéro d'Allocyclo et un cyclo arrive dans les 10 mn pour vous emmener où vous le désirez. Si vous avez des courses à faire, le cyclo peut même vous attendre.

Le cyclopolitain fonctionne du lun. au sam. de 11h à 19h, de début mars au 24 déc. Tarif : 1 € par personne et par kilomètre. Il rencontre un succès croissant auprès de la population lyonnaise et nombre de partenariats sont à l'étude à l'échelle européenne. Pour les inventeurs du concept, la démonstration est faite qu'on peut insuffler de nouveaux réflexes de transport dans une ville moderne qui se cherche...

En savoir plus [www.cyclopolitain.com/](http://www.cyclopolitain.com/), Allocyclo Tél. : 0826 10 00 03

Schweizerische BundesBahnen

### Mehr Komfort für das Velo am Bahnhof

Die SBB hat gemeinsam mit der IG Velo Schweiz im Bahnhof Muttenz verschiedene Systeme zum Abstellen von Fahrrädern getestet und einen neuen Standard definiert. Die Kunden wurden bei diesem Pilotversuch miteinbezogen. Kriterien für die Evaluation waren: einfaches Parken, funktionale Anbindemöglichkeiten, Nutzungsdichte, Vandalensicherheit, Ästhetik sowie eine möglichst einfache und kostengünstige Installation.

Zwei Modelle werden künftig bei der Gestaltung neuer Veloanlagen verwendet. Einerseits Veloplätze mit Pedalhalterung und andererseits einfache Bügel als Kippschutz, zwischen denen Fahrräder abgestellt werden können.

Die neuen Veloabstellanlagen sollen zum überwiegenden Teil überdeckt und beleuchtet sein. Die beiden neuen und funktionalen Veloabstellsysteme werden auf allen neu umgebauten Regionalbahnhöfen installiert.

<http://mct.sbb.ch/mct/medien.htm>

### 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 !

#### Voyages / Reisen

Lust auf eine Fahrrad-Tour durch den Süd-Osten von Australien ??  
(Victoria & New South Wales)

Für weitere Informationen: John Goldschmit, tél: (352) 46 5555

Envie de participer à une balade en vélo au Sud-Est de l'Australie ??  
(Victoria & New South Wales)

Pour toute information : John Goldschmit, tél: (352) 46 5555

#### Achats / Ankauf

Ech sichen e gebrauchten Damentourevele, max 50er Kader, 26 Zoll Rieder.

Jean KLEIN Tel: 021 16 99 71 eMail: [kleijn@pt.lu](mailto:kleijn@pt.lu)

### Photo credits

Page(s)	Credit	Page(s)	Credit
Cover, 13	Robert BERG	9	<a href="http://spezialradmesse.de">spezialradmesse.de</a>
4	<a href="http://adac.de">adac.de</a>	19, 21	Alex TINES

### **La sécurité du cycliste**

*La Sécurité Routière est l'association luxembourgeoise pour la prévention des accidents de la route, asbl fondée en 1960 sous le haut patronage du Grand-Duc Jean, reconnue d'utilité publique le 17 mai 1996. Elle rappelle dans le précis qui suit les lignes directrices de la législation concernant la sécurité des cyclistes.*

Dans une localité, les cyclistes doivent rouler l'un derrière l'autre;  
en dehors d'une localité, 2 cyclistes peuvent rouler l'un à côté de l'autre sous certaines conditions: s'il n'y a par exemple pas de véhicule qui veut doubler ou qui vient en sens inverse.

A chacun sa place !

Jusqu'à l'âge de 10 ans, les enfants peuvent rouler sur le trottoir.

A partir de 10 ans ils peuvent rouler seuls sur la chaussée publique.

Un enfant de 6 ans peut uniquement faire du vélo sur la voie publique s'il est accompagné d'une personne âgée de 15 ans au moins.

Transport de personnes

Une personne âgée de 18 ans au moins peut transporter:

- un enfant de moins de 8 ans sur son vélo, à condition que l'enfant soit assis dans un siège spécial muni de repose-pieds;
- un ou 2 enfants de moins de 8 ans dans un véhicule traîné qui doit répondre à certains critères techniques de sécurité.

L'équipement obligatoire d'une bicyclette

- sonnette
- deux freins
- feu blanc ou jaune
- au moins 2 réflecteurs par roue
- réflecteurs sur les pédales
- réflecteur rouge
- bande jaune
- feu rouge arrière

NB: Sur le mountainbike la lampe avant peut être remplacée par un catadioptr blanc et la lampe arrière rouge est facultative, si on ne conduit que pendant la journée.

Le Code de la Route précise que pendant la journée lorsque les conditions atmosphériques l'exigent et pendant la nuit, le système d'éclairage doit être complet!

<http://www.securite-routiere.lu/>

### Eine Entdeckungsreise durch die Stadtlandschaft

„Die wilden Peripherien der Städte sind eines der letzten großen Abenteuer“, meint Boris Sieverts. „Sie sind das Unerforschte, vom Erhabenen bis zum Unscheinbaren und voll von Überraschungen und Geheimnissen. Die Fragmente können immer wieder zu neuen Lebens-



Blick auf Differdange

zusammenhängen für einen Tag zusammen-gesetzt werden“. Die Ränder von Köln, Paris, Orléans, Leipzig und die Räume zwischen den Städten im Ruhrgebiet hat Sieverts (35) erkundet und gezeigt - und im diesem Frühjahr nimmt der in Köln lebende Künstler und Stadtreiseführer sich die Stadtlandschaften in der Luxemburger Südregion vor.

Im Rahmen des EU-geförderten Projekts „SAUL - Sustainable and Accessible Urban Landscapes“ ([www.saulproject.net](http://www.saulproject.net)), bereitet Boris Sieverts im Auftrag vom Ministerium für Inneres und Landesplanung Touren vor, die es allen Interessierten und Neugierigen ermöglichen, die Südregion mit neuen Augen zu entdecken. Zu Fuß, mit der Bahn oder mit dem Fahrrad - die Teilnehmer begeben sich auf eine Reise auf ungewöhnlichen Wegen: Brachflächen, Siedlungen, Parkplätze, Wälder, Wiesen, Gärten, Autobahnen, Neubausiedlungen, Gewerbegebiete, Leitungstrassen, Flußauen, Deponien, Trampelpfade ... „ein Tag kann da das Gefühl einer mehrwöchigen Reise vermitteln“.

Vom 17. April bis zum 1. Mai 2005 bietet Boris Sieverts seine Reisen in der Südregion an. Eintägige Touren gibt es am 17. und am 30. April sowie am 1. Mai, eine zweitägige Reise am 23./24. April. Von den Teilnehmern wird ein Sachkostenbeitrag für Verpflegung und andere Ausgaben erwartet.

Ab Mitte März stehen die Orte und die Details fest. Sie sind zu erfragen beim Ministerium für Inneres und Landesplanung, **Frau Carmen Wagener, Telefon 478 6927 oder E-Mail [carmen.wagener@mat.etat.lu](mailto:carmen.wagener@mat.etat.lu)**.

### Mosel – Hunsrück - Éisleck

#### Eine Radtour zum Genießen vom 25. – 29. Mai

Durch Kontakte zwischen LVI und Hunsrückvelo entstand die Idee einer gemeinsamen Fahrradtour von der deutschen Mosel über den Hunsrück zu den luxemburger Ardennen.

Von **Cochem** fahren wir am Moselradweg nach Treis-Karden, von wo ein neuer Fahrradweg uns auf die Höhen des Hunsrück nach **Kastellaun** bringt.

Am nächsten Tag erradeln wir den Hunsrück und übernachten in **Trittenheim** an der Mosel. Über Trier geht es nach **Echternach** wo wir unsere dritte Nacht verbringen. An Sauer und Blees entlang erreichen wir über Brandenburg unser nächstes Etappenziel **Vianden**. Am Sonntag führt unser Weg nach **Ettelbrück** von wo wir den Zug nach Luxemburg-Stadt nehmen, bzw für diejenigen die Lust haben, kann die Tour per Rad bis in die Hauptstadt verlängert werden.

Wir übernachten 1x in einem Heuhotel, 1x beim Winzer und 2x im Hotel

Weitere Informationen zur Tour unter [www.letzbike.lu](http://www.letzbike.lu) oder tel: (00352) 091 33 46 37

Leitung der Tour: Monique Goldschmit, Jupp Trauth

Schwierigkeitsgrad: mittelschwer

Anmeldungen bis zum 25. April 2005

Hiroshima vor 60 Jahren

### Friedensradtouren 2005

Es finden verschiedene Touren statt:

1. Amberg – Stuttgart - Büchel
2. Stuttgart – Ramstein – Büchel
3. Prag – Büchel
4. Eisenach – Bad – Vilbel
5. Bern – Basel – Strasbourg – Ramstein
6. Spicheren/Saarbrücken – Ramstein
7. (Luxemburg) – Trier - Büchel

Ab 19. Juli bis 6. August

**Konni SCHMIDT bike-for-peacebike4peace@web.de +49/1520/2831196**

### Auf Bahnpuren von der Frankfurter in den Hochspessart

Erstmals organisieren ADFC-Frankfurt und LVI eine gemeinsame Tour mit je 6 Teilnehmern.

Berührte Bahnstrecken sind zunächst die Frankfurter Hafenbahn, später die Odenwaldbahn mit der berühmten Auheimer Brücke und die Hauptlinie Ffm-Hanau-Aschaffenburg. Dann bewegen wir uns im Kahlgrund entlang der Bembel (Kahlgrundbahn), einer Privatbahn, die als Beispiel für modernen Nahverkehr im ländlichen Bereich gelten kann. Schließlich folgen wir ein Stück (ab Rothenfels) der Trasse der ehemaligen Strecke von Wertheim nach Lohr (von der heute nur noch ein Torso bis zum alten Lohrer Stadtbahnhof liegt). Von Gemünden folgen wir ein Stück der hauptbahnmäßig gebauten Saaletalbahn, wo sich Gegensätze begegnen (moderne Triebwagen und Formsignale, handgekurbelte Schranken und Videoüberwachung). Evtl sehen wir auch noch die Trasse der ehem. Bad Orber Kleinbahn (Bad Orb-Wächtersbach) sowie der "Biberlies".

Die Tour führt zum Teil mit Steigungen über Radwege auf ruhigen Nebenstraßen und Waldwegen. Badesachen bitte nicht vergessen. Tourenprofil: Mittelschwer mit einigen kräftigen Anstiegen. Kondition und Tourenerfahrung werden erwartet. Teilstrecken werden auf unbefestigten Waldwegen zurückgelegt sodass die Tour nicht für Rennräder und Stadträder geeignet ist.

#### Kosten

150 Euro (3x ÜN/F Basis DZ + Bahnfahrt Wächtersbach-Frankfurt)

130 Euro für Mitglieder von ADFC oder LVI

60 Euro für die Bahnfahrt (Fahrschein und Fahrradkarte) Luxemburg-Frankfurt und zurück

Teilnehmer(innen): Max. 12 (je 6 LVI und ADFC)

#### Anmeldung

bis 25.04.2005 mit Formular über das LVI-Sekretariat

#### Info

LVI: Jean Klein, Tel. ++352 75 88 63 kleinjn@pt.lu

ADFC: Jürgen Johann, Tel. ++49 69 76 29 28, juergen.johann@adfc-frankfurt.de

D'LVI invitéiert op en Diasowend vum Roby Sahl a Yan Guo :

### Irland mam Velo? Firwat nët!

En Naturerliefnis um Velo durch de Südwesten vun Irland (Clare, Aran Islands, Connemara, Achill Island, Dingle, Kerry)

**Weimerskirch, Centre Culturel "Am Duerf", den 20. Abrëll um 20.00**

**Mai - juin 2005**

**Détails: [www.lvi.lu](http://www.lvi.lu) / Renseignements: [lvi@velo.lu](mailto:lvi@velo.lu)**

**Ronderëm d'Gemeng Mamer** Dimanche 1er mai

Randonnée en famille aux alentours de la commune de Mamer.

~20 km, aisé

Rendez-vous: 14h00 Gare Mamer ☎: JemP Weydert, 38 05 82

**Happy Mosel** Samedi 21 - Dimanche 22 mai

Journée sans voitures le long de la Moselle allemande de Cochem à Trèves.

30 km + 80 km, facile

✍ → 25.04.2005 ☎: Gust Muller, 021 73 85 83

**MuHu-2-Tour** Samedi 28 - Dimanche 29 mai

De la Moselle allemande jusqu'aux hauteurs du Hunsrück.

50 km/jour km, aisé à difficile

✍ → 25.04.2005 ☎: Paul Schieres, 021 10 10 10

**Feierowend ronderëm d'Stad** Mercredi 1 juin, 29 juin

Petite randonnée en début de soirée aux alentours de la ville de Luxembourg.

20-30 km, aisé

Rendez-vous: 18h30 Glacis / Limpertsberg ☎: Monique Goldschmit, 091 33 46 37

**Feierowend u Musel, Sauer a Saar** Jeudi 2, 9, 16, 30 juin, 7 juillet

Petite randonnée en début de soirée aux bords de Moselle, Sûre et Saar.

20-30km, aisé

Rendez-vous: 19:00 Gare Wasserbillig . ☎: Jang Klein 75 88 63  
[kleijn@pt.lu](mailto:kleijn@pt.lu)

**De Fritures – Tour** Samedi 4 juin

A la découverte des anciennes lignes ferroviaires du Grand-Duché.

~110 km, moyen

✍ → 01.06.2005 ☎: Gust Muller, 021 73 85 83

**Musee-Tour** Dimanche 5 juin

L'architecture des années 50 dans la ville de Luxembourg.

~ 3 heures

☎: Monique Goldschmit, 26 43 11 22, Mouvement Ecologique, 43 90 30-1



## **Buergen-Tour** Vendredi 10 - Samedi 11 juin

A la rencontre des châteaux forts des Ardennes luxembourgeoises.

~ 60-70km/jour, moyen-difficile

✍ → 25.04.2005 ☎: Monique Goldschmit, 26 43 11 22

330km en 6 jours en Juillet 2005

### **Randonnée Lorraine en Voies Vertes 2005**

L'Association Lorraine 3V, Délégation régionale de l'AF3V pour la Lorraine, organise à nouveau en 2005 une randonnée militante à travers la Lorraine, pour découvrir la région, et proposer des aménagements en Voies Vertes.



Une bouffée de convivialité

Le circuit de 330km parcourra l'itinéraire du Piémont Vosgien. Il ira de Sarrebruck/Sarreguemines à Fontenoy-le-Château, en passant par le canal des Houillères, Phalsbourg, Cirey-sur-Vezouze, Baccarat, Ramberviller, Epinal, puis le canal des Vosges.

Parcours en cyclo-camping. Dates : du samedi 9 au Jeudi 14 juillet 2005.

Plus d'informations: **Asso Lorraine 3V**. eMmail [lorraine3v@caramail.com](mailto:lorraine3v@caramail.com)

### **Vélo online – Internet-Adressen**

<a href="http://perso.modulonet.fr/~tleoutre/index.html">http://perso.modulonet.fr/~tleoutre/index.html</a>	Itinéraires SarLorLux
<a href="http://www.bicikl.hr/cikloturizam/">http://www.bicikl.hr/cikloturizam/</a>	Croatia by bike
<a href="http://idd02ucg.eresmas.net/nachrichten.htm">http://idd02ucg.eresmas.net/nachrichten.htm</a>	Wanderwege, Radwege auf Mallorca, Kartenmaterial

**Transalp Ost-West 2002 (2)**

Cortina d' Ampezzo liegt mitten in den Bergen. Eigentlich sollte ich gar nicht hier sein. Der Ort liegt nicht auf meiner gedachten Linie. Erst gestern spät zählte ich Cortina zu den möglichen Alternativen. Bei Dobbiaco war kein Zimmer zu finden, so entschied ich mich für das heutige Ziel.

Eingermaßen erholt von meinem gestrigen Tief verlasse ich Ravascletto in Richtung Coméghans, 6 Kilometer talabwärts. Erst als ich auf die 355 treffe, entscheide ich, in welcher Richtung es weiter geht. Wegen des zweifelhaften Wetters lasse ich das Val Pesarina links liegen und fahre nordwärts nach Sappada, dieser Pass ist weniger hoch. Das gibt mir für das vielleicht bevorstehende Gewitter mehr Sicherheit. Die Wolken verdichten sich über den Gipfeln und werden immer dunkler. Bis zum Pass, rund 1290 Meter hoch gelegen, fahre ich in der prallen Sonne. Hinter Forni Avoltri im oberen Teil der Steigung sind während fast einem Kilometer 15% zu bewältigen.

Die Berge sind steil und spitz, dolomitisch eben. Auf dem Pass fülle ich meine längst versiegten Wasserreserven auf, mache ein Foto und entkomme in strahlendem Sonnenschein den vielen Touristen, die hier die Berge bestaunen. Aber bald schon, in der steilen Abfahrt, fallen die ersten Tropfen und ganz schnell prasselt der Regen. Mein Bremsweg ist ziemlich lang und so fahre ich erst mal an dem einzigen Zuflucht bietenden Baum vorbei, wende und kämpfe mich wieder hoch.

Schnell aber wird mir klar, dass Abwarten wenig Sinn macht. Ich bin zwischen den Bergen, wo die Wolken festgehalten werden und in Tränen ausbrechen. Weiter vor mir scheint die Sonne. Nachdem ich Regenjacke und Regenhose angezogen habe, fahre ich vorsichtig in das Tal hinunter, über eine vom Regen überspülte und vielleicht glitschige Straße. Einige Kilometer vor Presenada ist die Fahrbahn wieder trocken und in San Pietro ziehe ich das Regenzeug endlich wieder aus. Am Monte Col regnet es zwar noch tüchtig, aber wer weiß, vielleicht habe ich Glück.

In Santo Stéfano biege ich in Richtung Cortina d'Ampezzo ab und bald stehe ich vor der 4 Kilometer langen Tunnelröhre, durch die der starke Autoverkehr an der sehr engen Schlucht vorbei geführt wird. Am Piave entlang schlängelt sich die alte Straße, stellenweise schon halb zugewachsen und übersät mit kleinen, größeren und großen, ungemein Furcht einflößend großen Gesteinsbrocken. STEINSCHLAG !!

Ich habe meinen Helm vergessen, na ja, es wird schon gut gehen. Es poltern ja nicht andauernd Steine herunter. Die Schlucht verengt sich immer mehr, die Felswände ragen senkrecht empor. Regen hat schon wieder eingesetzt und Donnerrollen beunruhigt mich etwas. Es donnert

oben am Berg, über der Steilwand, genau über der Schlucht oder in der Schlucht! Einige Halbtunnel, sie sind an der linken Seite teilweise offen, schützen an den steinschlaggefährdetsten Stellen. In einem solchen suche ich Schutz, als es mir zu sehr und zu laut donnert und der Regen zu stark wird. Mehrere Male blitzt grelles Licht durch die Schlucht, auf Anhieb gefolgt vom ohrenbetäubenden Donnerschlag. Die gegenüber liegende Felswand, nur einige Meter entfernt, ist nicht mehr zu sehen. Ich warte im Trockenen, nutze die Pause zum längst überfälligen Mittagessen, ein Brötchen mit etwas Käse, übrig geblieben von gestern. Unentwegt blitzt und knallt es.

Des Wartens müde fahre ich irgendwann bei leichtem Regen weiter, am türkisfarbenen Stausee entlang, an dessen kleiner Staumauer vorbei und weiter hinunter auf die Straße nach Lozzo.

Am Himmel sind alle Grautöne vertreten, von links grollt es und weiter vor mir regnet es munter. In Domegge di Cadore wird mir zu warm, ich ziehe die Regenjacke aus, wohl ahnend, dass ich sie hinter Pieve, nach dem Einbiegen in das Tal nach Cortina d' Ampezzo wieder brauchen werde.

Die sehr verkehrsreiche Straße ist zwar nass, aber der Regen hat aufgehört. Die vielen Autos sind lästig und ich finde es schon verrückt, dass sich solche fast endlosen Blechlawinen tagtäglich durch die Täler schieben. An einigen Abschnitten gibt es einen Radweg, gut so!

Näher am Tagesziel zeigt die Sonne, dass es sie noch gibt.

Heute sind es 105 Kilometer geworden, wegen des Wetters habe ich es vorgezogen, den Umweg durch das Tal zu fahren, statt wie gedacht über den Passo Tre Croci, etwas über 1800 m. Geschätzt und falsch geschaut und dementsprechend nicht richtig gerechnet hatte ich 70 Kilometer. Es sind ja nur 50% mehr geworden.

- - -

Cortina ist mit Menschen überfüllt und ich bin froh, am nächsten Morgen ausgeschlafen - trotz des etwas zu kurzen Bettes - meinen Weg fortzusetzen. Nachdem ich mich gestern für dieses Ziel entschieden hatte, stand fest, dass ich bei nicht allzu schlechtem Wetter über die hohen Pässe im Westen würde weiterfahren müssen. Zuerst muss ich wieder



900 Höhenmeter für ein Foto – und mehr

durch halb Cortina, bis ganz hinunter zum Torrente Boite, bevor die 17 Kilometer lange Steigung zum Passo di Falzarego (2105m) beginnt. 900 Höhenmeter sind zu überwinden, der Himmel ist wolkenverhangen und ich hoffe, trocken hoch zu kommen. Sehr steile Abschnitte sind nicht zu fahren und so gerate ich bald in einen gleichmäßigen Rhythmus, in eine innere Harmonie von Bewegung und Atmung. Nichts tut weh, nichts stört, alles ist gut. Die Berge sind wunderbar, die Felswände scheinbar zum Greifen nah und doch noch viele Höhenmeter entfernt. Der einige Kilometer vor dem Pass einsetzende Regen holt mich auf die Erde zurück. Ich weigere mich die Regenjacke anzuziehen, nass werde ich sowieso. In Unterhemd und Radhose fahre ich geduldig weiter.

Auf dem Pass lacht mir die Sonne schelmisch ins Gesicht, sie verführt mich, sie lockt mich weiter zum nächsten Pass, den 2239 Meter hohen Passo Pordoi. Es ist klar, dass ich meine Schlechtwetter-Alternative Passo di Valparola mit anschließender Abfahrt ins Val Badia in den Wind schieße. Und ebenso klar ist mir, dass ich später doch wieder im Regen einen Pass erklimmen werde. Zuerst aber möchte ich das obligate „Passfoto“ mit meinem Fahrrad am Passschild machen. Ich lehne also mein allerliebstes Fahrrad, für das ich nach all den Jahren treuer Dienste immer noch keinen schönen Namen gefunden habe, an das Schild, nehme den Fotoapparat aus der Lenkertasche und trete einige Meter zurück. Plötzlich und mit viel Krach halten fünf Motorradfahrer in Tarnhosen, steigen ab, ziehen ihre Helme aus und stellen sich stolz und etwas dickbäuchig an das Schild, hinter ihnen mein Fahrrad. Das sieht vielleicht ulkig aus. Die rauen, dickbeackten Motorradfahrer halten sich grinsend am Passschild fest, ihrer wunderbaren Leistung voll bewusst und mit dementsprechend geschwellter Brust. Und hinter ihnen, aber trotzdem gut sichtbar, lehnt genüsslich mein filigranes Stahlross. Jedenfalls werden die Motorradfahrer später beim Betrachten der Bilder immer daran erinnert, dass es auch so Verrückte gibt, die diese Pässe aus eigener Kraft und ohne Lärm und Gestank hinauf fahren.

Mein Unterhemd ist längst wieder trocken. Ich ziehe ein T-Shirt, ein Langarm-Shirt und die Regenjacke über. Die Abfahrt wird sehr kalt und sie ist länger als mir lieb ist. Je länger sie dauert, um so höher muss ich den nächsten Pass wieder aufsteigen. Mir wird ziemlich kalt an Händen und Kopf. Handschuhe und Mütze habe ich zwar dabei, die haben sich aber irgendwo ganz unten in der linken Tasche versteckt und erfreuen sich bestimmt ihres Nichtstuns.

Irgendwann stelle ich erleichtert fest, dass die Straße wieder steigt. Wunderbar! Im T-Shirt fahre ich weiter. Zwischen Livinallongo und Arabba erstehe ich eine Cola und einen Schokoriegel, mein Mittagessen.

In Arabba fängt es fürchterlich zu regnen an. Ab 12:45 sitze ich unter dem Vordach der geschlossenen Touristeninfo und warte darauf, dass der

Regen nachlässt. Diesbezüglich sieht es aber nicht viel versprechend aus. Bis halb 2 gebe ich dem Regen eine Chance sich zu verziehen, sonst, ja sonst fahre ich trotzdem weiter.

Die Temperatur ist auf 10 Grad gesunken, Höhe 1500m. Um 13:20 regnet es nur noch leicht und ich beginne zu frösteln. Ich muss einfach weiter, jetzt und sofort. Schon bald macht mir die Nässe nichts mehr aus. Unter der Regenjacke schwitze ich die restlichen 700 Höhenmeter zum Passo Pordoi hinauf. Dort oben gibt es ein Restaurant, wer hätte das gedacht, und ich gönne mir eine heiße Suppe mit Kaffee und Kuchen.

In das 800m tiefer gelegene Canazei fahre ich vorsichtig ab, der Asphalt ist nass. Es regnet nicht mehr und ich genieße. Ein Blick auf die Uhr lässt mich allerdings zweifeln, ob ich Bolzano noch erreichen kann. Dazwischen liegt noch der 1753m hohe Passo di Costalungo und viele Kilometer.

Auf dem Pass fühle ich mich etwas müde, na ja, das war schon öfters so und ist noch lange kein Grund, nicht weiter zu fahren, doch irgendetwas bringt mich dazu, im Hotel Savoi nach einem freien Zimmer zu fragen. Der Wunsch wird mir unerwarteterweise prompt erfüllt und Bolzano, wo ich eh ziemlich spät noch nach einem Zimmer hätte suchen müssen, muss bis morgen warten. Die heutige Strecke war sowieso wieder viel länger als gedacht.



Je länger die Abfahrt, umso durchwachsender der nächste Anstieg

**Alex Tines**



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 58 April 2005
Erscheint	900 Exemplare
Heft Nr 59	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Juni 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