



VELOmobil

Von der politischen Meinungsbildung bis zur praktischen Umsetzung einer Idee dauert es in der Regel 10 bis 15 Jahre. Auch wenn die Idee eines nationalen Radverkehrskonzeptes in Luxemburg 20 Jahre gebraucht hat bis sie auf höchster Ebene spruchreif geworden ist, so freuen wir uns trotzdem, dass unsere Arbeit jetzt Früchte trägt.

Während der diesjährigen LVI-Generalversammlung hatte Transportminister Lucien Lux für den Herbst 2005 eine Fahrrad-Gesprächsrunde angekündigt. Bei dieser Gelegenheit sollen nun sämtliche Akteure zum Thema Fahrrad eingeladen werden. Erstens um eine Bestandsaufnahme zu machen und zweitens um die nötigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass in Zukunft der Radverkehr seinen Platz als gleichberechtigter Partner wieder erhält.

Am 18. November 2005 findet auf Einladung des Sportsministers dieses Rundtischgespräch tatsächlich statt. Die LVI wird jedenfalls bei dieser Gelegenheit die Forderungen der Radfahrer vortragen.

So sollte es nach unseren Wünschen in Zukunft zum Lastenheft eines jeden Neu- oder Umbaus gehören, dass die Dimension Fahrrad in all ihren Facetten berücksichtigt wird. Und jede Gemeinde müsste genau informiert sein, welche finanziellen Unterstützungen ihr im Zusammenhang mit der Radverkehrsinfrastruktur zustehen.

Am Abend dieser Tagung werden auf Einladung der LVI der Direktor des niederländischen "Fietzersbond", Herr Bernhard Ensink sowie der Präsident des europäischen Radfahrerverbandes (ECF), Herr Manfred Neun, einen öffentlichen Vortrag halten. Bei dieser Gelegenheit werden wir eine kurze Zusammenfassung des tagsüber stattgefundenen Rundtischgesprächs anbieten.

Zum 20. Geburtstag will die LVI aber auch eine alte Tradition wieder beleben. Am 24. September findet wieder eine "Vëlosmanif" statt. Ab 14.30 Uhr ist ein Fest des Fahrrades auf der hauptstädtischen Place Guillaume. Von hier aus startet dann auch eine Radtour durch die Hauptverkehrsadern der Stadt, um auf die Forderungen der Radfahrer aufmerksam zu machen.

Der Vorstand der "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

oooooooo

**De 24. September 2005 um Knuedler vu 14.30 Auer un
VELOSmaniFESTatioun**

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nationales Förderprogramm für den Fahrradverkehr.....	5
Semaine européenne de la mobilité.....	8
VELOSmaniFESTatioun.....	10
Vëlo op dem anere Planéit	12
Touren / Randonnées	14
Petites Annonces – Anzeigen	17
Impressum	18



Alles op de Vëlo
17 juillet 2005

Nationales Förderprogramm für den Fahrradverkehr

Die Rede des Transportministers zur Gelegenheit der LVI-Generalversammlung 2005 – eine kurze Zusammenfassung:

- Ein Aktionsplan wird mit allen betroffenen Partnern erstellt.
- Das nationale Radverkehrsnetz muss vervollständigt und optimiert werden.
- Ein Modal-Split 25% Langsamverkehr und 75 % motorisierter Verkehr ist eine politische Zielvorgabe, das heißt, 25% von den gesamten Wegen / Verkehrsbewegungen innerhalb unserer Grenzen wird zu Fuß oder mit Fahrrad zurückgelegt, was im Moment nicht der Fall ist.
- Das Mobilitätsmanagement (RGTP - Gesetz) muss den Fußgänger und Radfahrer integrieren.
- Sicherheit und Gesundheit des Radfahrers muss gewährleistet sein Es ist die Voraussetzung für die Förderung des Langsamverkehrs.
- Der Staat muss sich adäquate Mittel geben (zuständige Beamte und Geldmittel).

Diskussionsvorschlag der LVI

Ziele

- Eine Radverkehrsstrategie in die Verkehrs - und Transportpolitik dauerhaft und gleichberechtigt integrieren.
- Die Sicherheit der Radfahrer erhöhen.
- Die Leistungsfähigkeit und Qualität der Verkehrsinfrastrukturen für den Langsamverkehr deutlich steigern. Parallel die Begleitmaßnahmen (Service, Information, ...) optimieren.
- Substantielle Erhöhung des alltäglichen Radverkehrsanteils in Luxemburg
- Sofortige Initiierung von weiteren Pilotprojekten auf kommunaler Ebene.

Diese Reihenfolge ist angebracht, da eine Sensibilisierung der potentiellen Radfahrer erst geschehen soll, wenn die Sicherheit gewährleistet ist und wenn die Qualität und Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen und Begleitmaßnahmen stimmt.

Maßnahmen und Ausführung

Bestandsaufnahme

Luxemburg verfügt momentan über wenig statistisches Material zum Thema Fahrrad. Eine Bestandsaufnahme ist die erste Voraussetzung zur Bewertung der Auswirkungen einer Steigerung des Radverkehrs.

Benötigt werden aus unserer Sicht Daten aus folgenden Bereichen:

- Verkehrserhebungen im allgemeinen (Direction des Ponts et Chaussées, Transportministerium, Gemeinden, ...)
- Sektorielle Verkehrsanalysen (Schulen, größere Betriebe, Staat, Gemeinden ...)
- Bestandsaufnahme der innerörtlichen Langsamverkehrsinfrastrukturen.
- Import und Verkauf (STATEC ...)
- Fahrradtouristen und Übernachtungen (ONT, Horesca, ...)

Sicherheit der Radfahrer

Ganz besonders liegt uns die Sicherheit der Radfahrer und Radfahrerinnen am Herzen. Hauptsächlich fehlen innerorts fahrradspezifische Infrastrukturen und flächendeckende Verkehrsberuhigung. Noch wird viel zu wenig Rücksicht auf Radfahrer genommen. Oft genug werden sie im Verkehr nicht als gleichberechtigte Teilnehmer angenommen.

Förderung

Eine systematische Förderung des Fahrradverkehrs kann nur über eine zentrale Stelle organisiert werden.

Ein Fahrradbeauftragter soll Planung und Ausführung koordinieren und überwachen. Dies soll in die zukünftige Mobilitätszentrale eingebunden werden.

Auch die Infrastrukturen sollen gefördert werden. Ziel dieser Förderung können Gemeinden und private Betriebe sein.

Schulen

Verkehrserziehung beschränkt sich für die meisten Schüler auf ein einmaliges Ereignis (Coupe scolaire) bei welchem es vorrangig um Verkehrsreglemente geht und kaum um das Erlernen des Radfahrens.

Das Fehlen von sicheren Schulwegen, sowie der Mangel an überdachten und sicheren Abstellmöglichkeiten bei Schulen tragen dazu bei, dass das Fahrrad von Schülern kaum als Transportmittel genutzt wird.

Die Begleitung durch Eltern oder Polizei auf dem Schulweg ist eine Option.

Betriebe

Betriebs-Fahrräder, Fahrrad-Parkplätze, Kilometergeld für Rad fahrende Mitarbeiter, Vergünstigungen beim Fahrradkauf sind Fremdwörter für Luxemburger Betriebe. Dabei sind Fahrradparkplätze billiger als Auto-Parkplätze, Betriebsfahrräder billiger als Betriebsautos und Radfahrer besser in Form. Das Fahrrad könnte dazu noch eine Werbung für die eigene Firma sein.

Staatliche und kommunale Verwaltungen sollen hier eine Vorreiterrolle spielen:

- Der Staat und die Gemeinden sollen ein modellhaftes Mobilitätskonzept für ihre Ministerien und Betriebe ausarbeiten.
- Ein Überdenken der Steuervergünstigung bei Fahrtkosten ist in diesem Kontext angebracht.

Die Studenten der neuen Universität sind ein Zielpublikum die durch optimale Infrastrukturen und ein Mobilitätskonzept positiv beeinflusst werden könnten. Hier wäre ein Pilotprojekt opportun.

Finanzierung

Um eine Förderung des Radverkehrs tatsächlich zu erreichen braucht dieses Projekt ein eigenes Budget und eine interministerielle Arbeitsgruppe.

- Die Finanzierung der Radwege ist, außer im Fall des nationalen Radwegenetzes, nicht direkt und offensichtlich geregelt.
- Bei gemeindeeigenen Radwegen sollten ähnliche Kriterien zur Subventionierung angewandt werden wie bei landwirtschaftlichen Wegen.
- Ein Fonds für Pilotprojekte und Subventionen soll vorgesehen werden (Beteiligung an Infrastrukturen, Projekten, Konzepten und gezielten Sensibilisierungskampagnen)

Infrastruktur

- In sehr wenigen Gemeinden ist ein optimales Radverkehrsnetz vorhanden. Eine Vernetzung von Bahnhöfen, Bushaltestellen, Schulen, Betrieben, Geschäften, Freizeit- und Sportanlagen mit entsprechender Wegweisung ist erforderlich.
- Außerorts verfügt Luxemburg über ein dichtes Netz von Feld- und Waldwegen welche sehr gut zum Radfahren geeignet sind. Eine Ausschilderung dieser Radwege sollte durch Subventionierung gefördert werden, nicht zuletzt um eine einheitliche Beschilderung zu garantieren.
- Bei der Erschließung von neuen Baugebieten und der Realisierung größerer Bauprojekten (Schule, Supermarkt, ...) ist der Fahrradverkehr einzuplanen.
- Bei Neu- und Umbau von Verkehrsinfrastrukturen muss der Fahrradverkehr eingeplant werden.

Modal-Verbund

- Vernetzung "Nicht - motorisierter Verkehr" und Öffentlicher Transport.
- Park&Ride an städtische Radwege anschließen.

Die Fahrradmitnahme in Bahn und Busverkehr muss optimiert werden. Sicheres Abstellen an Bahnhöfen und Bushaltestellen muss gewährleistet sein.

Gesundheit

- Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Mit dem Rad zur Schule“ haben in Luxemburg nie eine Förderung oder eine Unterstützung erhalten.

In Dänemark und in Deutschland sind mittlerweile die Krankenkassen Sponsoren solcher Aktionen.

Umwelt

- Das Umweltministerium ignoriert seit Jahren die Tatsache, dass eine Steigerung des Fahrradverkehrs ein Beitrag zur Minderung der CO₂-Emissionen ist.
- Staat und Gemeinden sollen ein Mobilitätskonzept ausarbeiten, das unter Anderem auch die finanziellen Entschädigungen für Dienstfahrten umweltgerecht staffelt.

Fahrradtourismus

- Ein Marketingkonzept für das nationale Radwegenetz und den Fahrradtourismus wie z. B. in der Schweiz (cf Veloland Schweiz) muss entwickelt werden.
- Infrastrukturen und Service im Hotel und Restaurantgewerbe sowie bei öffentliche Bauten müssen fahrradgerecht gestaltet werden.

Luxemburg verfügt zurzeit bereits über ein touristisches Radwegenetz von fast 600 km welches europaweit einen der höchsten Qualitätsstandards hat. Dieses Netz wird laut Gesetz in den kommenden Jahren bis auf 900 km anwachsen. Ein bislang in Luxemburg unterschätztes Potential, denn der Fahrradtourismus weist seit Jahren eine steigende Tendenz auf.

LVI

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

PDF
Mobility week

Pdf ville de luxembourg

*Suite aux **élections communales de 1999** des programmes de coalition ont été établis. Nous reprenons ici deux exemples de ce qui a été retenu au sujet du trafic cycliste. A nos membres de voir à quel point les promesses ont été réalisées dans leurs communes respectives.*

Esch/Alzette, Accord de coalition POSL, Déi Lénk, Déi Gréng (01.2000)

Les partenaires de la coalition développeront un nouveau concept de circulation que prévoit la création d'un city-bus, un réseau intégré de pistes cyclables ainsi que la mise en oeuvre du parking résidentiel.

Un réseau exhaustif de pistes cyclables qui relie entre eux tous les points importants de la ville d'Esch (écoles, infrastructures sportives, gare, théâtre, etc.) sera élaboré et les pistes cyclables seront intégrées dans la planification de la circulation.



Esch/Alzette

Au niveau de la politique des transports gouvernementale il faudra veiller à ce que les voies d'accès dans les environs immédiat des friches industrielles, aussi bien pour les automobilistes que, et surtout, pour les utilisateurs des transports publics, les cyclistes et les piétons soient absolument intégrées.

Luxembourg-Ville, Déclaration échevinale du 31 janvier 2000 (PD, PCS)



Luxembourg-Bonnevoie

Dans le souci d'encourager des modes de transports alternatifs, le collège complétera le réseau des pistes cyclables et il veillera partout où cela est possible à leur réserver des couloirs protégés. Ceci dit, il se rend compte que dans de nombreux endroits, et tout particulièrement au Centre-Ville, il faudra continuer à faire appel au respect mutuel des utilisateurs, automobilistes, cyclistes et piétons d'une voirie qui est irrémédiablement étroite et qui doit donc

être partagée entre tous. Un fonctionnaire du Service de la Circulation sera particulièrement chargé de s'occuper des problèmes du cyclisme en ville (Monsieur Vélo).



14:30 – 18:30 Fête du vélo
place Guillaume (Knuedler) – Luxembourg

15:00 VĚlosmanif/ Manif pour le vélo
Mam VĚlo duersch d'Stad

Organisateur et informations:
LVI - Lětzebuenger VĚlos-Initiativ asbl
www.lvi.lu lvi@velo.lu tel: 26431122

Avec le soutien de: FSCL, Groupe des Eurocyclistes de Luxembourg (GEL),
Mouvement Ecologique asbl, Ville de Luxembourg

Deutschland

ADFC im Beirat zum Nationalen Radverkehrsplan

„Ein sachkundiges Gremium in Fragen des Radverkehrs hilft uns, die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans besser umzusetzen“, erklärte Iris Gleicke, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) auf der konstituierenden Sitzung des Beirats, an der auch ADFC-Bundesgeschäftsführer Horst Hahn-Klößner teilnahm.

Der Fahrradverkehr sei für die Bundesregierung ein wichtiger Bestandteil einer Verkehrspolitik, die auf das Leitbild der nachhaltigen Mobilität setze, betonte Gleicke. Der hohe Stellenwert, den der Radverkehr für die Bundesregierung habe, zeige sich auch darin, dass ab 2004 zur Realisierung von nicht investiven Maßnahmen jährlich 2 Mio. Euro im Bundeshaushaltsplan ausgewiesen werden.

Kompetente Beratung

Man erwarte vom Beirat, dass er das Ministerium in allen Fragen des Radverkehrs kompetent berate und fachlich begründete Empfehlungen für die Auswahl von Förderanträgen gebe. Gleicke sagte, dass eine dauerhafte Stärkung des Fahrradverkehrs in Deutschland ein ehrgeiziges Ziel sei. Es könne nur erreicht werden, wenn neben dem Bund – der hier nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten habe – alle Akteure der Radverkehrsförderung entsprechend aktiv seien. Auch bei hitzigen Diskussionen über die richtigen Mittel und Wege dürfe der Beirat nie das gemeinsame Ziel aus den Augen verlieren, sagte Gleicke, nämlich: Mehr Radverkehr für Deutschland.

Informationen zum Nationalen Radverkehrsplan und Neuigkeiten zum Radverkehr gibt's auf der Internetseite www.nationaler-radverkehrsplan.de des Bundesverkehrsministeriums. Der Newsletter informiert monatlich über aktuelle Termine, Neuigkeiten und Literatur rund um den NRVP.

(Abonnieren unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/maillingliste/)

Luxembourg

La vallée de la Pétrusse ouverte aux cyclistes

Pour répondre à la demande de nombreux adeptes du vélo, la circulation en bicyclette est autorisée dans la vallée de la Pétrusse depuis le 1er juillet 2005. Les cyclistes peuvent donc désormais emprunter les chemins de la vallée de la Pétrusse pour rejoindre la piste cyclable no 1 (PC 1) ou simplement pour rouler dans un cadre paisible en pleine verdure et à quelques pas du centre ville.

La Ville fait appel aux cyclistes de respecter les promeneurs et de faire preuve de prudence en adaptant leur vitesse en conséquence.

(Communiqué par l'Administration communale)

Japon

Exposition universelle d'Aichi à Nagoya

Les douze clés pour un XXI^e siècle écologique

11. Le vélo a l'avenir devant lui.

Quel est le véhicule présentant le meilleur rendement énergétique? Le vélo. Il a déjà une position éminente dans les transports mondiaux: selon le Worldwatch Institute, il s'en fabrique 104 millions par an (à comparer à la production annuelle de 44 millions d'automobiles). Et c'est sans aucune ironie que le Bangladesh présente le rikshaw (taxi-vélo) comme un moyen de transport moderne. Superbement décoré – pour attirer l'attention – il ne pollue pas, dans les ville asiatiques qui étouffent sous les gaz d'échappement des voitures trop nombreuses. D'origine japonaise – on l'appelle le jin riki sha -, le rickshaw s'est répandu en Asie dans les années 1930. La firme japonaise Keirin en présente une version au design plus actuel, tandis que la Chine évoque les Pedicab – rikshaw chinois. Le double avantage du vélo, faut-il le rappeler, c'est qu'il roule sans pétrole et constitue une excellente thérapie pour les populations des pays développés, mais aussi émergents, plus en plus sujettes à l'obésité.

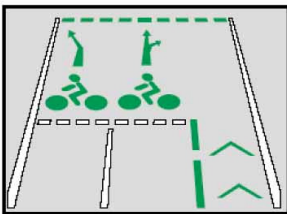
(dans: Le Monde 26 mai 2005)

France

Manifestation pour les sas deux-roues

Lors d'une manifestation à Bordeaux les activistes de la Fubicy ont distribués aux carrefours le tract suivant à des automobilistes n'ayant pas respectés le sas prévu pour les cyclistes :

**VOUS ETES ARRETÉ SUR UN SAS deux-roues
C'EST INTERDIT !** (suivant Code de la route)



Les sas deux-roues permettent aux cyclistes de se placer au feu rouge devant les autres véhicules, c'est-à-dire :

- d'être vus,
- de se placer à gauche pour tourner à gauche,
- de démarrer avant vous et de mieux s'insérer dans la circulation,
- de ne pas respirer vos gaz d'échappement.

En respectant les sas, vous respectez les cyclistes et leur sécurité. Merci !

(dans: www.fubicy.org/liens)

Feierowend-Tour

Telefonische Anmeldung erwünscht / Inscription téléphonique souhaitée

Feierowend ronderëm d'Stad

Mercredi 21 et 28 septembre

Kleine Feierabendtour in der Umgebung der Stadt Luxemburg.

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

Rendez-vous: 17h30 Glacis / Limpertsberg

20-30 km, aisé, leicht

☎: Monique Goldschmit, 091 33 46 37

Velosrallye durch d'Noerhuelungsgebitt vu Suessem



D'Biergerinitiativ Gemeng Suessem, d'Emweltkommissioun, d'Sportskommissioun an d'Verkéiserskommissioun organiséiere sonndes, de 25. September fir d'"Semaine européenne de la mobilité" e Vëlosrallye vun ~ 10 km. Dëse Rallye riicht sech och u Famille mat Kanner. D'Jogger si selbstverständlech och häerzlech wëllkomm.

De Rallyestour féiert durch

d'Noerhuelungsgebitt vu Suessem.

Alternativ oder zousätzlech stinn nach 3 weider Touren zwësche 15 an 20 km zur Verfügung fir déi Leit, déi d'Gemeng Suessem entdecke wëlle, och fir Skater accessibel. De gréissten Deel vun dësen Touren féiert iwwert Vëlospisten.

Rendez – vous ass beim CAFE AM CENTER bei der Kierch zu Suessem

Départ vum Rallye ass vu 14 - 15 Auer.

Equipe vun 2 bis 5 Leit

Participatioun 2,5 Euro pro Erwuessenen (Kanner si fräi), minimum 5 Euro pro Equip

Et gi flott Präisser ze gewinnen.

Fir weider Informatiounen Patrick Horper Tél. : 59 14 20

Maare – Mosel – Radweg

Wo früher die Dampflok schnaufte radelt man heute durch die einmalige Vulkanlandschaft der Eifel bis ins Moseltal.

Über Viadukte und unzählige Brücken, durch kühle Tunnels und tiefe Eifeler Wälder, vorbei an tiefblauen Maaren und erloschenen Vulkanen geht es hinein in die beeindruckende Rebenlandlandschaft der Mosel. Und dies alles ohne allzu große Anstrengungen, denn die frühere Eisenbahntrasse hat eine maximale Steigung von 2,5 %.

Dies überzeugte uns, eine Familienradtour von Daun/Eifel bis Bernkastel-Kues zu machen. Die einzige Schwierigkeit bestand im Grunde nur darin ein Wochenende mit akzeptablen Temperaturen und ohne Regen zu finden. Aber nach dem Motto „wer nichts wagt, kann auch nichts gewinnen“ mieteten wir uns in ein Dauner Hotel ein, damit wir tags darauf ausgeruht die Tour angehen konnten. Am Anreisetag besuchten wir in Daun noch das Vulkanmuseum mit Modellen von Vulkanausbrüchen, welches unseren Kindern enorm viel Vergnügen bereitete. Auch die nahe gelegene Eisdiele ist mit Sicherheit einen Besuch wert, wie die ganz schnell verputzten Eisbecher bewiesen.

Am nächsten Morgen war es dann soweit. Vom ehemaligen Bahnhof in Daun ging die Fahrt los. Bereits nach wenigen Metern ging es über ein 28 m hohes Viadukt mit herrlichem Blick auf Daun. Nach einem sanften Anstieg radelten wir durch das große „Schlitzohr“, einen 560 m langen Tunnel. Von dort führte die Piste auf ebenen Wegen vorbei am Schalkenmehrener Maar sowie am Naturschutzgebiet Sangweiher bis nach Gillenfeld. Die Erlebnisschleife zur Glockengießerei in Brockscheid ließen wir der Kinder wegen ausfallen. Allerdings nahmen wir die Schleife zum Vulkanhaus Strohn. Eine mächtige Lavaspalte, begehbare Erlebnisräume und Großfotos aktiver Vulkane machten nicht nur auf unsere „Drei“ einen erstaunlichen Eindruck. Nicht weit vom Ortsausgang in Strohn ruht die „Lavabombe“, ein fast kugelrunder Lavabrocken mit rund 120 Tonnen Gewicht. Da stellt man sich zum ersten Mal richtig die Gewalt und Kraft vor, die ein Vulkanausbruch besitzt. Über Eckfeld geht es nur ein kurzes Wegestück bis Pantenburg. Dort biegt man vom Radweg ab und rollt die letzten Meter hinunter bis Niedermanderscheid. Majestätisch erheben sich die Ruinen der Nieder- und Oberburg über das romantische Tal der Lieser.

Nach einem Picknick mit den Kindern nahmen wir den zweiten Teil der Tour in Angriff. Was uns nicht bewusst war, der Anstieg zurück zum Radweg erwies sich als echter Motivationsexkurs für unsere beiden „Großen“. Aber auch wir Erwachsenen hatten tüchtig den Berg raufzuschnaufen, so dass wir

am Radweg zurückgekommen erst nochmals eine weitere Rast einlegen mussten. Wären wir doch bloß auf dem Radweg geblieben, aber dann hätten wir auch die Burganlage nicht sehen können...

Nun, man kann nicht alles haben. Allerdings versprach die Radkarte, dass man nun das Rad bis an die Mosel laufen lassen könnte, weil wir den höchsten Punkt der Etappe erreicht hatten. Und tatsächlich, es ging überwiegend bergab bis in das zunehmend von Weinbergen geprägte Moseltal. Das Puppen- und Spielzeugmuseum in Laufeld erwähnten wir vorsichtshalber im Beisein unserer Kinder nicht, auch weil wir einiges an Zeit verloren hatten, als wir unseren Motivationsexkurs durchführen mussten.

Umgeben von Laub – und Mischwäldern verläuft der Radweg auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke bis nach Plein. Hier kommt dann nach dem Bahnhof ein weiterer Tunnel, der durch das Vulkangestein führt. Auf der anderen Seite herausgefahren kam bald Wittlich in Sicht. Nach der Durchquerung von Wittlich öffnete sich das Tal und die ersten Rebhänge waren zu sehen. Jetzt war es nicht mehr weit bis Bernkastel-Kues. Dort angekommen kann man entweder flussaufwärts bis Trier oder flussabwärts bis Koblenz an der Mosel weiterfahren. Für uns war es allerdings die Endstation. Wir nahmen den gebuchten Radelbus und ließen uns gemütlich nach Daun zurück kutschieren, wo die Radtour ihr endgültiges Ende nahm.

Für Interessierte: Die Strecke ist ca. 55 km lang, jedoch wirklich familienfreundlich. Auf der Piste selbst gibt es kaum nennenswerte Steigungen, sie ist also auch für eher „Wenigfahrer“ gut fahrbar. Man sollte sie aber mit Kindern von Daun an die Mosel fahren, weil es überwiegend bergab geht. Die so genannten Schleifen sind mit Sicherheit interessant, weil dort viel Kulturelles und Geschichtliches geboten wird. Aber, wie wir selbst erfahren mussten, nichts für kleinere Kinder. Am besten ist jedoch das Angebot mit dem Radelbus von der Mosel nach Daun zurückgebracht werden zu können. Informationen dazu gibt es unter www.regioradler.de . Wir hatten uns entschlossen wegen den Kindern einen Tag vorher anzureisen, auch damit wir unterwegs eher mal eine Pause machen konnten. Denn Kinder fahren nicht ausschließlich den ganzen Tag Rad, sondern wollen auch Begleitprogramm haben. Man kann aus dieser Tour natürlich auch eine Tagestour machen, denn die reine Fahrzeit beträgt, je nach Kondition, ca. 4 Stunden.

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 !

Ventes / Verkauf

Pour voyages en VTT / Für Mountainbike-Reisen

TOPEAK QR Beam Rack MTX & MTX Trunk Bag Tour DX

Porte-bagages charge 9 kg & sacoche capacité 20 litres: fixation rapide
Gepäckträger für 9 kg & Packtasche mit 20 Liter Volumen, Schnellmontage
Presque neuf: 2/3 du prix d'achat / Fast neu: Angebot 2/3 Neupreis
Robert BERG Tel: 021 72 89 76 après / nach 16h30

Verkaufe **Radträger (3 Räder) für Anhängerkupplung** - 50 €

Vends **Porte-Vélos 3 vélos) pour attache-remorque** - 50 €

Jean KLEIN Tel: 021 16 99 71 eMail: kleinjn@pt.lu

Verkaufe **Rennrad Diamond**, Rahmen 56 - 150 €

Paul SCHIERES GSM: (+352) 021 10 10 10



Nouveau pont pour piétons et cyclistes à Walferdange (PC15)

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	
		Heft Nr 60 September 2005	
Auflage		1700 Exemplare	
Erscheint		Vierteljährlich	
Heft Nr 61		erscheint Dezember 2005	
Herausgeber		LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg	
Telefon / Fax		(00352) 26.43.11.22 / (00352) 26.43.06.22	
Internet		www.lvi.lu	
E-Mail		lvi@velo.lu	
Postscheck		CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000	
Photo		M. Hoffmann, P. Schieres	
Druck		Imprimerie Linden	

La LVI est membre de la

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



www.ecf.com