

LVI - Info

no 61
4/2005

Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu



**En attendant le
plan sectoriel transport**

(Vëlosmanif 24. September 2005)



VELOmobilit

La "VELOSmaniFESTatioun" du 24 septembre dernier a connu avec presque 300 manifestants un succès qui a dépassé toutes nos attentes. Ce succès prouve qu'il y a une demande pour de meilleures infrastructures et conditions pour les cyclistes. Notre parcours à travers la capitale fut entre autre escorté par la police grand-ducale et les agents du service des parkings de la ville de Luxembourg... à bicyclette. Nous profitons de l'occasion pour exprimer un vœu: voir ces brigades à vélo marquer plus souvent leur présence en ville. Ce qui valoriserait certainement l'image des cyclistes en tant que partenaires à part entière dans le trafic journalier.

La présence de Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, a souligné l'importance de cette manifestation et la présence d'un grand nombre de membres et d'activistes de la première heure nous a rappelé que les revendications de la LVI sont d'actualité encore et toujours.

La fête après notre balade offrait l'occasion de discuter avec les nouveaux participants et de faire revivre avec les anciens les souvenirs des "Manifs" des années 80 et 90.

Reste à évoquer que nos collègues allemands de l'ADFC étaient présents avec des délégations de Trêves et de Sarrebruck.

En date du 18 novembre a eu lieu une table ronde sur la "mobilité douce". Organisée par le Ministère des Transports en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Travaux Publics ainsi que la Régie Générale des Transports Publics, cette table ronde avait rassemblé presque tous les acteurs concernés par une mobilité alternative.

Lors de son discours d'introduction le ministre a exprimé son intention d'établir, jusqu'au milieu de l'année 2006, un plan d'action pour le trafic cycliste. Celui-ci pourrait se concrétiser dans le cadre du plan sectoriel transport, qui contient un chapitre dédié exclusivement à la mobilité alternative.

La LVI est prête à contribuer au succès de ce projet. Nous sommes plus que jamais persuadés que les modes de déplacement alternatifs vont connaître une nette progression dès que les conditions s'amélioreront. Ce qui contribuera également à remplir les engagements pris par le gouvernement luxembourgeois dans les accords de Kyoto concernant les émissions de CO₂.

Le comité de la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

Assemblée générale de la LVI, 20 janvier 2006, Wasserbillig

Sommaire / Inhalt

Editorial	1
Rundtischgespräch vom 18. November 2005.....	3
"Ma commune fait du vélo".....	7
Vélo op deem anere Planéit	10
Touren / Randonnées	12
Impressum	16

Generalversammlung der LVI
Freitag, 20. Januar 2006
Centre Culturel, Wasserbillig



Assemblée générale de la LVI
Vendredi, 20 janvier 2006
Centre culturel, Wasserbillig

Sie sollten auch 2006 die Gelegenheit nutzen um mit dem LVI-Vorstand einen Rückblick auf das vergangene Jahr zu werfen.

Im statutarischen Teil erfahren Sie welches die wichtigen Schwerpunkte und Ereignisse des Jahres 2005 für die LVI waren.

Anschließend wollen wir Ihnen an Hand von konkreten Beispielen aufzeigen, welches Potenzial auf Gemeindeebene für die Realisierung eines guten Radverkehrsnetzes zur Verfügung steht, falls der politische Wille vorhanden ist.

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

Ne manquez pas l'occasion de laisser passer en revue l'année écoulée, ensemble avec le comité de la LVI

Dans la partie statutaire nous vous présenterons les accents et les évènements les plus importants de l'année 2005 pour la LVI.

Ensuite nous voulons vous montrer, à l'aide d'exemples concrets, quel est, au niveau communal, l'envergure du potentiel existant qui permet la réalisation d'un réseau cyclable, sous condition d'une volonté politique réelle.

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

Per Pedal die CO₂-Emissionen abstrampeln

Auf dem Weg in eine klimafreundliche Transportpolitik ist sanfte Mobilität Trumpf – auch in Luxemburg. Welche Rolle das Fahrrad dabei spielt, beleuchteten am 18. November Vertreter von Transport-, Innen- und Bautenministerium, der Régie générale des Transports und der Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ.



G. Müller (LVI), M. Neun (ECF), B. Ensink (Fietzersbond)
L. Lux (Transportminister)

"Ich stelle fest, dass wir in Sachen Klimaschutz dabei sind, hilflos in eine Mauer zu rennen, wenn wir nicht einen Wechsel unserer Politik verwirklichen. Und der ist nicht zu bewirken ohne eine neue Kultur in der Transportpolitik." Nur wenige Tage, nachdem Umweltminister Lux der Öffentlichkeit die Vorbereitungsarbeiten für

den nächsten Luxemburger Co₂-Reduktionsplan vorgestellt hatte, zog Transportminister Lux beim Rundtischgespräch "La mobilité douce" Bilanz über ein Jahr Fahrradpolitik unter seinem Zepter. Seit dem Kolloquium vom 8. Juli 2004 in Mersch arbeitet eine interministerielle Arbeitsgruppe - unter Einbeziehung von "forces vives" wie der LVI - an einem Aktionsplan "Fahrrad". Wenn es nach dem Willen von Lucien Lux geht, sollen sich die darin enthaltenen Maßnahmen im Staatsbudget 2007 niederschlagen. Neben der Umsetzung des Aktionsplans und des "Plan sectoriel Transport", in dem nun auch der Langsamverkehr berücksichtigt werden soll, gibt es im Dezember eine weitere fahrradpolitisch wichtige Innovation: Das Gesetz zur "Régie des Transports Publics" wird vom Parlament reformiert, und, so Lucien Lux, "in dieser Reform soll auch der Langsamverkehr seinen Platz bekommen". Als Beispiel nannte er die nationale Eisenbahngesellschaft CFL: Fahrradständer in den Bahnhöfen, Fahrradverleih oder Gratisfahrradmitnahme müssten eine Selbstverständlichkeit werden.

Aber auch im Transportministerium soll ein neuer Wind wehen. Die 2001 herausgegebene Broschüre über Fahrradinfrastrukturen in den Gemeinden sei ein gutes Instrument zur Werbung für Best Practices gewesen, aber leider ungenügend verbreitet worden. Sie soll nun aktualisiert werden. Ein guter Zeitpunkt, denn nach den Gemeinderatswahlen vom 9. Oktober setzt

Transportminister Lux große Hoffnungen in die neuen Schöffenräte. Besonders in der Hauptstadt, die er als wichtigen Partner in der Fahrradpolitik sieht. Eine Schlüsselposition wird Fernand Schiltz, dem Fahrradbeauftragten des Transportministeriums zukommen, der zum Ansprechpartner für die Gemeinden, aber auch für andere Akteure der Fahrradförderung geworden ist.

Im Fahrrad liegt Potenzial

Messbare Ziele anvisieren, das empfahl Dr. Bernard W. Ensink vom niederländischen "Fietserbond" für die Gestaltung des Luxemburger Aktionsplans. Nachdem er die Grüße von "16 Millionen Holländern und 18 Millionen Fahrrädern" überbracht hatte, erläuterte Ensink den geschichtlichen Ablauf des "Masterplan Fiets 1986-2010". Auch im europäischen Fahrradland par excellence war seit den Fünfzigerjahren der Anteil des Fahrrads am Modal Split (Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger) dramatisch zugunsten des Autos zurückgegangen. Doch Ende der Achtzigerjahre zog die Regierung - auch auf Druck der Fahrradverbände - verkehrspolitisch die Bremse. Ein gesetzlich verankerter Masterplan hielt fünf Schwerpunkte fest: Umstieg vom Auto aufs Rad, bei längeren Strecken vom Auto auf öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und Rad, sowie Sicherheit, Parken, Kommunikation. Wobei die Kommunikation eine *conditio sine qua non* sei, um die vier erstgenannten Punkte zu verwirklichen. Wichtigste Zielgruppe sind dabei die Gemeinden, denn sie sind zum allergrößten Teil für die Fahrradinfrastruktur zuständig, doch auch die ÖPV-Betriebe müssen eingebunden werden. Bei der Organisation des Umstiegs aufs Rad sei es aber wichtig, nicht nur in Pistenkilometern zu denken, sondern eine "Kettenmobilität" zu schaffen: "Der Weg von der Wohnung bis zur Arbeit beginnt mit einer komfortablen Fahrradunterbringung zuhause, er setzt sich fort mit einem sicheren Fahrradweg und endet mit einem guten Abstellplatz am Bahnhof."

Die niederländischen Anstrengungen haben sich konkret in einer Steigerung des Radverkehrs und einer Reduzierung der tödlich Verunglückten niedergeschlagen. Doch Ensink erkennt auch, dass manche gesellschaftlichen Entwicklungen nicht aufzuhalten sind: "Die kurzen Wege zu Arbeit, Schule oder Einkauf werden immer seltener." Das gehe aber vor allem zu Lasten des Zufußgehens. Das Fahrrad hingegen habe große Chancen, einen bedeutenderen Anteil am Modal Split zu erreichen. Auch für Luxemburg sah Ensink gute Möglichkeiten, den Fahrradverkehr auszubauen: "Sie haben schon demonstriert, wie sich mit Brücken und Liften Höhenunterschiede überwinden lassen. Zeigen Sie der Welt, dass Sie auch trotz ein paar Hügeln gute Fahrradpolitik machen können."

Entwicklungschancen in Sachen Fahrrad bescheinigte Luxemburg auch Manfred Neun, Präsident der European Cyclist Federation (ECF). Nicht nur das Kyoto-Protokoll, auch europäische Richtlinien wie die Dieselstaubdirektive würden die monopolistische Stellung des Autos immer mehr in Frage stellen. Das Verlagerungspotenzial vom Auto aufs Rad sei enorm. Ausgehend von der Erkenntnis, dass durch die Fahrradnutzung in den Städten eine CO₂-Reduzierung um 4 Prozent möglich sei, müsse nun auch die EU-Politik stärker aufs Rad setzen - durch Incentive-Aktionen wie dem Programm "Mit dem Rad zur Arbeit", aber auch durch die Förderung des Fahrradtourismus, etwa durch den Ausbau der Eurovelo-Routen: "Radtourismus ist ein Wirtschaftsfaktor geworden. Er trägt zur Stärkung strukturschwacher Regionen bei."

Für wesentlich hält Manfred Neun aber auch das Konzept "Bypad". Es steht für Bicycle Policy Audit und besteht aus einem Bündel von Best Practice-Maßnahmen, die bereits erfolgreich angewandt worden sind. Vierzig europäische Städte haben schon einen Bypad-Prozess begonnen. Luxemburg solle es ihnen gleichtun, um seinen Rückstand im europäischen Umfeld abzubauen, regte der Fahrradexperte an.

Öffentlichkeitsarbeit tut not

Die Wichtigkeit eines jährlichen Berichts zum Stand der Fahrradpolitik, wie ihn der Direktor des niederländischen



"Fietzersbond" eingefordert hatte, sieht der Luxemburger Fahrradverband ebenfalls. Doch Gust Muller, Präsident der LVI, unterstrich, dass dafür erst einmal eine Grundlage in Form einer Bestandsaufnahme geschaffen werden muss: "Es gibt in Luxemburg kein

statistisches Material zum Thema Fahrrad." Daneben hapere es aber auch in der Öffentlichkeitsarbeit. So gebe es zum Beispiel die Möglichkeit staatlicher Finanzhilfen für Gemeinden beim Anschluss an das nationale Radwegenetz. Die Gemeindeverantwortlichen wüssten darüber jedoch oft nicht Bescheid. Und in der Umweltpolitik nehme Lucien Lux, die CO₂-Reduktionen betreffend, das Wort Fahrrad heute zum ersten Mal in den Mund. Schließlich tue Öffentlichkeitsarbeit auch im Tourismusbereich Not: Maßnahmen wie der Saarlux-Radweg oder die Eurovelostrecke "von London über Luxemburg nach Rom" verdienten ein besseres Marketing.

Was den Aktionsplan Fahrrad angeht, forderte Gust Muller die Einberufung einer jährlichen Bilanzkonferenz sowie die Umsetzung von Pilotprojekten – da könne auch die Uni Luxemburg ein wichtiger Akteur werden. Alex Simonis, Architekt beim Innenministerium, konnte in diesem Kontext vermelden, dass vom Aktionsplan schon einige Dutzend Seiten geschrieben seien. Demnächst, so seine Ankündigung, sollen die in einer interministeriellen Arbeitsgruppe zusammengetragenen Ideen in einem größeren Kreis diskutiert werden. Der Aktionsplan, plädierte er, müsse aber in einer globalen Herangehensweise entstehen. Es ergebe keinen Sinn, Radfahren und Zufußgehen getrennt zu behandeln. Simonis wies zudem auf ein neues Gesetzesinstrument im Bereich der Fahrradinfrastruktur hin: "Die reformierte Loi d'aménagement communal hält fest, dass die sanfte Mobilität bei der Entwicklung der Bebauungspläne berücksichtigt werden muss. Und die müssen in den nächsten sechs Jahren überarbeitet werden."

Wie konkrete Infrastrukturpolitik aussehen kann, zeigte anschließend Paul Mangen von der Straßenbauverwaltung, die dabei ist, das nationale Radwegenetz auszubauen. Die Sorge der "Ponts et Chaussées", die in Luxemburg allgegenwärtigen Höhenunterschiede durch Wegführung und bauliche Maßnahmen abzufedern, konterte der Präsident der LVI jedoch mit dem Hinweis auf die Hügeligkeit und die Vielfalt der Landschaft, die gerade Luxemburgs Trumpfkarte sei. Er bedauerte, dass bei aktuellen Straßenerneuerungen durch die Straßenbauverwaltung – Stichwort Passerelle – das Fahrrad weiterhin zu kurz komme.

Der Fahrradbeauftragte des Transportministeriums beschloss die Veranstaltung mit der Feststellung, dass der Langsamverkehr in Luxemburg endlich ein Thema geworden ist: "Sanfte Mobilität ist nichts Abstraktes mehr. Die zweite Etappe muss nun sein, eine andere Mobilitätskultur zu schaffen."



Un projet "ProVelo" asbl

Le vélo: la mobilité réinventée

Quelques semaines après les élections communales et au moment de la création des nouveaux collèges échevinaux, c'est le moment idéal pour (ré)inciter les communes à mener des actions significatives en faveur du vélo. Les uns et les autres se demandent peut-être que faire, où commencer, comment évaluer le chemin parcouru.

C'est un peu l'histoire de la poule et de l'œuf: Faut-il plus de cyclistes pour justifier le développement d'aménagements cyclables ou d'abord des aménagements cyclables pour attirer plus de cyclistes? En matière de politique cycliste il serait sans doute de bon conseil de commencer par le plus simple, mais de ne pas s'en contenter.

L'asbl ProVelo de Bruxelles a édité une publication thématique avec comme titre "Ma commune fait du vélo". Dans la suite nous essayons de résumer les pistes essentielles à suivre pour une politique en faveur de la mobilité à vélo.



Luxembourg-Ville:
Chantier "Viaduc" avec piste cyclable provisoire

D'abord une évaluation: Quelle place le vélo prend-il dans les plans communaux de développement où la mobilité s'impose. La commune doit se doter d'outils de planification de son développement et de sa mobilité.

Les buts d'un plan de mobilité devront être les suivants:

- rendre accessible à vélo tous les lieux fortement fréquentés,
- améliorer la sécurité routière,
- diminuer les nuisances du trafic motorisé et améliorer la qualité des espaces publics et des espaces de séjour. La prise en compte du vélo apparaît en continu dans cette démarche.

Cinq grandes lignes suivront le chemin pour atteindre ces buts:

- 1) **Principe général d'accessibilité à vélo** de tous les pôles d'attraction présents sur le territoire de la commune, y compris les nouveaux pôles à créer: écoles, zones d'emploi, gares, centres commerciaux et de loisirs, logements.

- Des mesures de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés, qui rendent les quartiers plus sûrs sont globalement très favorables à la pratique du vélo: à 30km/h, les voitures ne représentent plus un grand danger pour les cyclistes, dont la vitesse n'est pas fondamentalement différente: A cette vitesse, une circulation mixte sans aménagement cyclable est adéquate.
 - aménager et sécuriser les "passages obligés": les ponts, certaines rues, places ou ronds-points stratégiques sont autant de points sensibles à ne pas négliger dans la planification des itinéraires cyclables. Résoudre les problèmes qui s'y posent pour les cyclistes peut parfois sécuriser tout le trajet et inciter à utiliser le vélo, alors que cela paraissait trop dangereux jusqu'alors.
- 2) **Adoption d'un projet concret** de réseau cyclable communal (détermination des itinéraires à rendre 'cyclables' prioritairement).
- 3) **Adoption de mesures concernant les stationnements des vélos**, tant sur la voirie et dans les bâtiments communaux que dans les immeubles privés à construire.
- Après s'être déplacé sans encombre, il faut pouvoir garer son vélo en toute sécurité. La commune a un rôle essentiel à jouer pour développer l'offre de stationnement du vélo sur son territoire: dans tous les bâtiments dont elle a la charge, dans les écoles et sur la voirie. Et en incluant dans un règlement d'urbanisme l'obligation d'équiper les habitations d'un espace pour ranger les bicyclettes.
- 4) **Adoption de mesures de promotion et d'incitation à la pratique du vélo**
- Analyse quantitative et qualitative de la pratique du vélo dans la commune
 - Création d'une commission vélo
 - Pour inciter les habitants des villes et villages à utiliser de nouveau régulièrement le vélo comme mode de déplacement, il est nécessaire de leur montrer que l'autorité pense à eux, essaie de résoudre leurs problèmes, et qu'elle crée un espace "vélos admis": trop souvent les cyclistes ont l'impression d'être des citoyens de seconde zone.
 - Sensibiliser les gens à (ré)utiliser leur bicyclette: quelques exemples:
 - aider les gens à avoir une bonne expérience, à franchir des barrières, sur un bon vélo – excursions en vélo
 - écoles : utilisation du vélo en classe verte ou en voyage scolaire, apprentissage du vélo à l'école, ramassage scolaire à vélo

- la mise à disposition gratuite d'un vélo pour la durée (p.ex. un mois) permet de tester presque tous les types de déplacements et d'améliorer sa forme physique.
 - organiser un événement vélo grand public dans la commune
 - découverte touristique de la commune et de ses environs par bicyclette
- 5) **Décision d'allouer des moyens budgétaires significatifs à la politique vélo** (ces moyens peuvent être considérés comme significatifs à partir de 5,- Euro par habitant par an).



Luxembourg-Ville:
Chantier "Cité judiciaire" avec piste cyclable provisoire

Le cahier du vélo no 6: "Ma commune fait du vélo" de l'asbl ProVelo est disponible comme fichier pdf sur le site **www.provelo.org**. Nous pouvons aussi vous le faire parvenir par la poste. Un membre de l'association GRACQ de Bruxelles sera présent à notre assemblée générale le 20 janvier 2006 afin de discuter avec vous sur cette thématique.

Schweiz

Veloland bleibt auf Erfolgskurs

Etwa 170.000 Mehrtagesreisende waren 2004 auf den nationalen Routen unterwegs. Sie legten dabei eine Strecke von rund 40 Millionen Kilometer zurück. Dabei haben sie rund 75 Millionen Schweizer Franken ausgegeben und übernachteten über eine halbe Million mal in Hotels und anderen Übernachtungsmöglichkeiten. Mehr als 4 Millionen Tagesausflüge trugen 55 Millionen Schweizer Franken zum Gesamtumsatz von 130 Millionen Schweizer Franken durch Velolandreisende und Tagesgäste bei. Knapp die Hälfte der Veloreisenden übernachteten in einem Hotel. Die Angebote der Parahotellerie wie Jugendherberge, Camping, Bed & Breakfast, Bauernhof, Schlafen im Stroh sowie Übernachtungen bei Bekannten und Verwandten macht die andere Hälfte der rund 570.000 Logiernächte aus. Entlang der Routen finden sich derzeit rund 800 "velofreundliche" Partnerbetriebe, die ihr Angebot speziell auf die Velotouristen ausgerichtet haben. 96% aller Velofahrenden im Veloland Schweiz haben ihren Wohnsitz in der Schweiz. Bei den Ferienreisenden stammen 79% aus der Schweiz, 16% aus Deutschland und 5% aus weiteren Ländern wie Österreich, Belgien, Tschechien, Dänemark, Frankreich, Liechtenstein, Italien, Luxemburg, den Niederlanden und den USA.

(in: **Veloland Schweiz Newsletter 22**, www.veloland.schweiz)

Etats-Unis

Les Américains achètent plus de vélos

Réagissant à la hausse de l'essence et à la dégradation de l'environnement, les Américains ont acheté plus de vélos que de voitures ces derniers mois, selon le département américain du Commerce. Environ 19 millions de bicyclettes ont été vendues depuis un an, proche du record de 20 millions lors du choc pétrolier de 1973. Du coup, le gouvernement fédéral a voté 3,5 milliards de dollars de crédits pour créer des pistes cyclables d'ici à 2009.

(dans: **Libération 1 + 2 octobre 2005**)

Schweiz / Zürich

Züri rollt - an zentralen Standorten zum

300 robuste City-Bikes und vergnügliches "Rollmaterial" (Elektrobikes, Trottinets, Skate-Boards, Kick-Boards...) stehen in Zürich von Mai bis Oktober an sechs zentralen Standorten einfach und gratis zur Verfügung.

Gegen Hinterlegung eines gültigen Personalausweises und eines Pfands von CHF 20 können die Fahrräder zwischen 07.30 und 21.30 bezogen werden.

Die Verleihstationen liegen in der Nähe von Bahnhöfen.

Erwerbslose und Asylsuchende montieren und warten die Fahrzeuge und besorgen die Ausleihe an den Stationen. Der Velo Doktor bietet sieben Tage die Woche einen Reparaturservice. Züri rollt trägt damit zur Integration der kulturellen Vielfalt in der Schweiz bei.

Der Hauptsponsor des Projekts ist McDonald's. Partner sind VBZ Züri Linie; das Tiefbauamt der Stadt Zürich; IG Velo Zürich; Köbi Möri; Heye Zürich; Powerbike. Weitere Unterstützer, "pool Sponsoren", sind Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich; Zürich by bike; ewz; der Verein Schweizerischer Jüdischer Fürsorgen; das Schweizer Bundesamt für Gesundheit, die Beratungsstelle für Unfallverhütung; das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Beratungsstelle für Unfallverhütung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Schweizerische Unfallversicherungsanstalt

(in: www.zuerirollt.ch am 31.05.2005)

France / Lyon

Vélos'V à Lyon

Depuis le 19 mai 2005, le Grand Lyon met à la disposition des habitants un parc de 2000 vélos baptisés Vélo'v, répartis sur 200 stations à Lyon et Villeurbanne.

Avec une gratuité d'utilisation de 30 minutes à 1 heure selon les modalités d'abonnement, chacun peut prendre un vélo pour aller d'un point à un autre, voire le conserver un peu plus longtemps pour une somme modique.

Simple, original et pratique, il constitue une formidable incitation à l'usage des modes doux. 2000 vélos supplémentaires devraient être mis à disposition à partir de 2006.

Réparties à Lyon et Villeurbanne, les stations vélos se trouvent principalement à proximité des gares et transports en commun, avec une densité renforcée dans la presqu'île et dans le centre de Villeurbanne.

Le plan d'implantation a été conçu pour qu'il y ait une station vélo tous les 300 mètres en moyenne et à moins de 5 minutes à pied l'une de l'autre.

Le service Vélo'v est accessible à toute personne âgée de plus de 14 ans, détentrice d'une assurance responsabilité civile et d'une carte vélo'v. Il existe plusieurs formules d'abonnement.

(dans: www.velov.grandlyon.com)

Mam Vëlo ënnerwee...

Zwei neue Radwanderführer welche teilweise durch Luxemburg führen sind vor kurzem erschienen.

Radatlas Südeifel

Zwischen Mosel, Sauer, Our und Kyll

Im Flüsseviereck von Mosel-Sauer-Our-Kyll präsentiert sich eine der schönsten Landschaften Deutschlands: die Südeifel. Sie beeindruckt den Besucher durch ihre landschaftliche Vielfalt und ihren Facettenreichtum an Kultur, Geschichte und Erholung. Ausgedehnte Hügellandschaften faszinieren ebenso wie die tief eingeschnittenen Flusstäler. Der übersichtlich gestaltete Radatlas mit seinen präzisen Karten, genauen Streckenbeschreibungen sowie Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten, gastronomischen und kulturellen Highlights schafft die Voraussetzungen für eine optimale Tourenvorbereitung.

Der Radatlas enthält 23 Kartenseiten im Maßstab 1:75.000, Routenbeschreibungen und Höhendiagramme. Ortsverzeichnisse mit Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten vervollständigen den Atlas.

Galli-Verlag: Preis: 9,80 Euro

VeloRoute SaarLorLux

Im Dreiländereck zwischen Saarbrücken, Trier, Luxemburg und Metz



In der Reihe Bikeline des Esterbauer Verlags ist dieses neues Radtourenbuch mit Karte 1:75.000 erschienen. Radfahren im Dreiländereck Deutschland, Frankreich, Luxemburg. Die VeloRoute SaarLorLux verbindet diese drei Länder größtenteils auf separaten Radwegen und ruhigen Wirtschaftswegen. Nur in Frankreich musste die Streckenführung noch teilweise, mangels adäquater ruhiger Wege, auf

"Departementales" sowie manchmal sogar auf "Nationales", gelegt werden. Nichtsdestotrotz bietet dieser Radwanderführer eine gute Übersicht mit wertvollen touristischen Informationen. Die Strecke ist bereits größtenteils mit dem hier abgebildeten Logo ausgeschildert.

Esterbauer Verlag: Preis: 9,90 Euro

Beide Radwanderführer sind bei uns erhältlich. Gerne senden wir sie Ihnen auch per Post zu. Für die Bestellung überweisen Sie bitte den entsprechenden Betrag + 1,- Euro Versand auf das Konto der LVI, CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000

Le Musée du Vélo à Comartin (Macon)



Lors de notre tour en vélo 'Bourgogne: Marier les plaisirs', magnifiquement organisé par Christiane Stoll, nous avons eu l'occasion de visiter le 'musée du vélo' à Cormatin situé sur la Voie Verte qui relie Cluny à Givry sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer. Cette voie passe aussi à proximité du site de Taizé, connu pour sa communauté religieuse.

Le musée est situé dans une vieille ferme restaurée avec beaucoup de goût dans un environnement champêtre idéal pour ce genre d'exposition. Ce musée, une initiative privée d'un collectionneur, regroupe sur deux étages plus de 8000 objets divers

en relation avec le cyclisme ainsi que 170 machines de toutes les époques. On y trouve des Draisines, des vélocipèdes, des grands Bi, les premiers vélo à chaîne, des vélos de guerre, le vélo du record du monde de vitesse ainsi que des vélos innovateurs n'ayant jamais vu une production industrielle comme des pédaliers imitant la marche humaine, des vélos à deux courroies, etc...

Lors de notre visite nous avons été admirablement accueillis et guidés de façon compétente dans l'exposition et nous avons même pu essayer certains modèles comme le Grand-Bi. Les vélos d'aujourd'hui sont quand-même beaucoup plus commodes.

Il faut compter deux heures au moins pour une visite exhaustive de cette exposition.

Musée du Vélo Le Bois Dernier, Cormatin (71), (à 1 km du château, carrefour Cluny-Salornay) sur la Voie Verte de Cluny à Givry. Ouvert: avril et mai: 14h à 18h30, 1er juin au 14 septembre: 10h à 18h30, 15 septembre au 11 novembre : 14h à 18h30. Réservation pour groupes : toutes heures sur rendez-vous. I

www.museeduvélo.free.fr

Jean

Urlaub an der Müritz

Dieses Jahr führte uns unser Sommerurlaub nach Mecklenburg – Vorpommern, an die Mecklenburger Seenplatte. Nachdem sich das Wetter im Sommer in Richtung Herbst und eher kältere Temperaturen bewegte, wurden wir mit Temperaturen in der ersten Woche bis 25 Grad und in der zweiten Woche bis 30 Grad angenehm überrascht.

Die Müritz ist der größte Binnensee Deutschlands (der Bodensee hat Grenzen zu drei Ländern) mit einer Ausdehnung, die so groß wie die Hälfte der Landfläche von Luxemburg ist. Daneben gibt es noch an die 1000 weitere Seen, die aufgrund des Rückzugs der Gletscher nach der letzten Eiszeit entstanden sind. Heute stellt sich die Region als ein leicht welliges, stark bewaldetes Gebiet dar, die auch in Deutschland die geringste Bevölkerungsdichte aufweist.



Müritz bei Röbel

Für uns, als Familie mit drei Kindern, sollte es der ideale Urlaub werden um das Auto mal stehen lassen zu können und vieles mit dem Fahrrad zu unternehmen.

In unserem Feriendomizil angekommen, starteten wir am nächsten Tag direkt mit dem Fahrrad um die nähere Umgebung zu erkunden. Abends zuvor kauften wir uns die Müritz-Karte mit einer dazugehörigen Fahrradkarte.

Diese erschien uns ideal, weil alle Fahrradwege der Umgebung eingezeichnet waren und man eine schöne Planung machen konnte. Von unserem Urlaubsort aus ging es in die Richtung des Südteils des Sees. Auf kleinen Straßen, fast ohne Verkehr, ging es durch kleine Dörfer. Ideal für unsere beiden „Großen“, die auf ihren Rädern ohne Stress fahren konnten. Dabei entdeckten wir auch in vielen Dörfern Spielplätze, bei denen wir anhielten, damit das Fahrradfahren nicht langweilig wurde.

Langsam näherten wir uns der Müritz und die große Wasserfläche glitzerte im Sonnenlicht. Gleichzeitig „verschlechterten“ sich die Wege, das heißt, viele der in der Karte eingezeichneten Wege waren leicht sandige Feldwege. Für uns Erwachsene war dies kein Problem, aber unsere Kinder mussten teilweise schieben. Dies trug natürlich nicht gerade zur Motivation unserer Pedalritter bei, aber was wollte man machen. Wir waren weit von daheim

entfernt. Zum Glück konnten wir uns in einem kleinen Restaurationsbetrieb mit Kaffee und Eis erholen.

Nachdem die Kinder sich ein paar Tage von der Tour erholt hatten, sind wir von Röbel bis nach Waren mit dem Rad entlang der Müritz gefahren. Diese Strecke ist etwa 30 km lang und man hat die ganze Zeit den See auf der rechten Seite. Immer wieder gab es tolle Aussichten, abgelöst von Wegen durch den Wald, durch Wiesen und Felder und kleine Dörfer. Unterwegs am Schloss Klink hielten wir an und machten eine Rast am Strand, der es uns so angetan hatte, dass er für den Rest des Urlaubes unser Lieblingsstrand wurde.



Unser Lieblingsstrand

In Waren nahmen wir dann das Schiff und fuhren in einer halben Stunde zurück nach Röbel, wobei wir mit dem Fahrrad fast den ganzen Tag gebraucht hatten.

Auch nach dieser Tour ließen wir aus strategischen Gründen ein paar Tage verstreichen, bevor wir die dritte und letzte große Radtour durch den Nationalpark Müritz angingen. Menschenleer präsentierten sich die Fahrradwege und es machte Spaß in dieser Ruhe zu fahren.

Unser Ziel war der ...,(????) mit einem Aussichtsturm auf dem ‚Gipfel‘, so dass man bei 170 m über N.N. weit über den Nationalpark mit all seinen kleinen und großen Seen gucken konnte.

Urlaub an der Müritz ist vor allem aus der Sicht des Radfahrers eine tolle Angelegenheit. Ein leicht welliges Land, dünn besiedelt, mit kleinen Dörfern und schönen kleinen Städten lädt ein, die Alltagshektik ein wenig zu vergessen. Man ist immer in der Nähe eines Sees oder Strandes und kann die Radtour unterbrechen und Ruhe tanken.

Ein wenig nachteilig sind die in Seenähe sandigen Pisten, die hier und da schon ein wenig Pedalkraft erfordern. Der verlorene Schweiß und die verlorene Kraft lassen sich aber mit der regionalen Küche durchaus wieder aufholen. Auch für kleine und große „Wasserratten“ gibt es vom Paddelboot bis zum eigenen Segelschiff viele Möglichkeiten den Urlaub zu gestalten.

Allerdings ist das Gebiet der Müritz ca. 850 km von Luxemburg entfernt, die Fahrt kann einen schon abschrecken. Wobei es in Luxemburg durchaus genügend Zeitgenossen gibt, die die gleiche Entfernung in die Provence, auch wenn es nur für ein verlängertes Wochenende ist, nicht als abschreckend empfinden.

Ralf Viersch

Votre sécurité nous tient à cœur ! Soutenez notre travail !

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

Vous tenez en main notre nouveau LVI-Info. Pensez-vous qu'il vise juste ? Auriez-vous des idées comment l'améliorer ? Ou même envie de collaborer ? N'hésitez pas à nous contacter à l'adresse indiquée ci-dessous, nous apprécions chaque contribution. Devenez membre de la LVI en versant un minimum de 15,- € 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 15,- € 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 61 Dezember 2005	
Auflage		900 Exemplare	
Erscheint		Vierteljährlich	
Heft Nr 62		erscheint März 2006	
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		lv@velo.lu	
Postscheck		CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000	
Photo		G. Franck, M. Goldschmit, J. Klein, R. Viersch	
Druck		Imprimerie Linden	

La LVI est membre de la

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



www.ecf.com