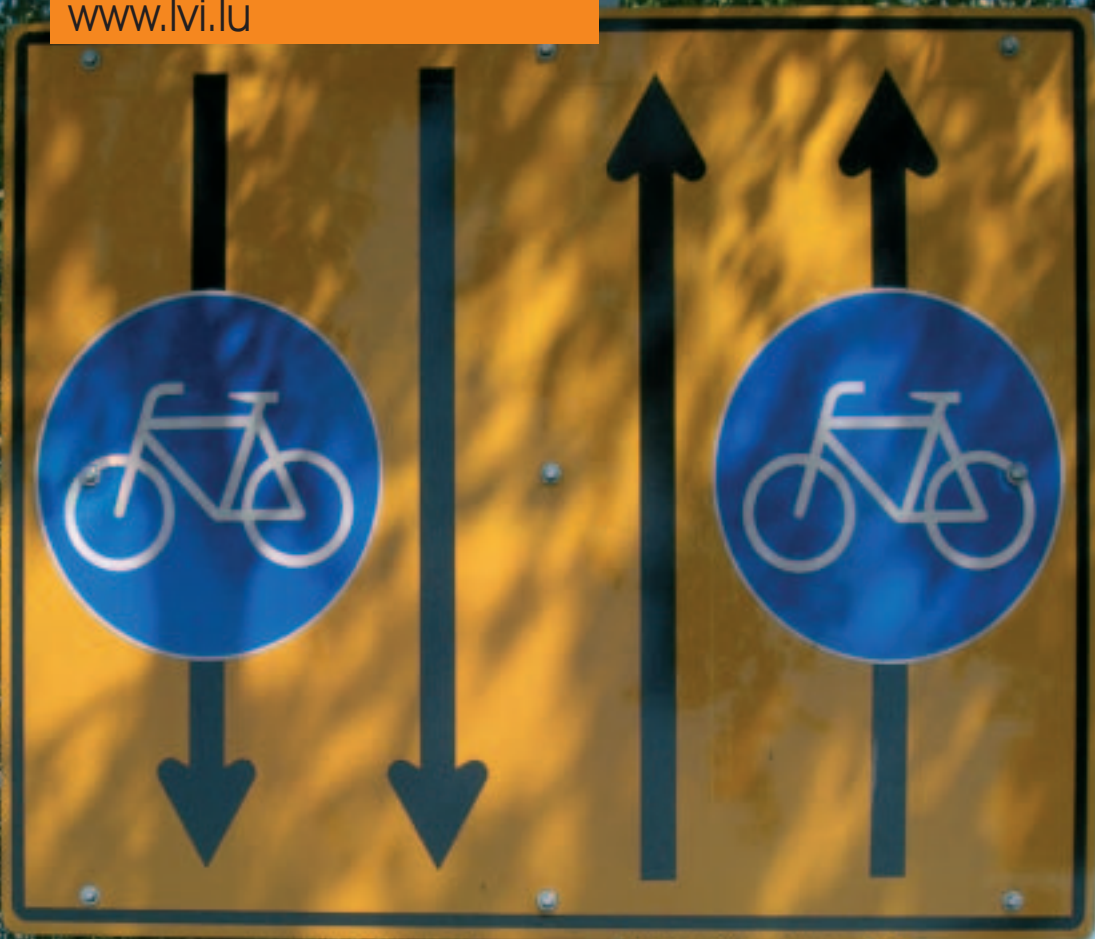


LVI - Info no 64
3/2006
Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu



Luxembourg,
villes cyclables en vue!



In der Stadt Luxemburg bewegt sich etwas im Bereich Radverkehrsplanung. Einer langjährigen Forderung der "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ" wurde entsprochen, ein "Radverkehrskonzept für die Stadt Luxemburg" wurde in Auftrag gegeben.

Die LVI begrüßt diese Entwicklung. Die neue blau-grüne Koalition scheint zu verstehen, dass eine Erhöhung des Radverkehrs zu mehr Lebensqualität führt. Weniger Autos, weniger Lärm, weniger Abgase, mehr Radverkehr bedeutet nicht nur mehr Mobilität sondern auch eine lebendigere Stadt.

Ein Gesamtkonzept, mit konkretem Zeitplan für die Umsetzung - statt kleiner Pflaster wie bisher - ist sicherlich der richtige Weg. Es bleibt zu hoffen, dass klare Ziele gesetzt werden. Wie viel Radverkehr will erreicht werden? Welche finanziellen Mittel will man sich geben?

Auf nationaler Ebene scheint ebenfalls ein Umdenken stattzufinden. Eine Arbeitsgruppe "mobilité douce" wurde vom Transportminister einberufen. Und auch hier, wie beim Radverkehrsplan für die Stadt Luxemburg, wird auf die Alltagserfahrung der LVI zurückgegriffen.

Stadt und Staat haben es nun in der Hand, diese guten Ansätze für mehr Sicherheit für die Radfahrenden nicht nur im technischen Bereich, sondern vor allem auf politischer Ebene in die Tat umzusetzen.

Dies wird sicherlich die in der Presse gern zitierte "kleine Zahl von Radfahrern" ansteigen lassen. Die LVI zählt mittlerweile 800 Mitglieder - und längst nicht alle Radfahrer sind Mitglied.

Eine weitere erfreuliche Feststellung ist die steigende Zahl der Gemeinden welche sich vom 16. bis 24. September an der "Europäischen Mobilitätswoche" beteiligen. Auch wenn die angekündigten Aktionen sehr unterschiedlicher Natur sind und hauptsächlich am verkehrsarmen Wochenende stattfinden, so zeigen sie doch, dass die Gemeindeverantwortlichen sich der Problematik des motorisierten Verkehrs immer stärker bewusst werden.

Der Vorstand der "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

Oeko-Foire à Luxembourg-Kirchberg, 15 - 17 septembre 2006

LVI Stand 8C12

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
LVI-Unterredung mit Transportminister Lux	6
Le vélo dans la ville.....	7
Fahrradcodierung auf der Oeko-Foire	10
Nouvelles d'ici et d'ailleurs.....	11
Touren / Randonnées	15
Impressum	22

Nos rendez-vous

Entrevue auprès du Ministère des Transports	Demandée le 24.04.06 a eu lieu le 10.07.06
Groupe de travail pour l'élaboration d'un plan d'action national "mobilité douce"	07.09.06
Oeko-Foire 2006 – Luxembourg-Kirchberg	15. - 17.09.06
Semaine européenne de la mobilité	16. - 24.09.06
"Les communes et la mobilité douce"	21.09.06
Conférence pour les responsables communaux	

Vendredi, 22 septembre 2006

Table ronde politique "Mobilité locale-régionale"

au Centre Noppeney à Oberkorn à 20.00 hrs.

Les invités du soir:

M. Lucien Lux, Ministre de l'Environnement

M. Roberto Traversini, échevin de la commune de Differdange

M. Gust Muller, président de la "Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ"

Mouvement Ecologique

TICE

CFL

Modération par Roy Grotz / Traduction simultanée en français

Organisé par la commission de l'environnement de Differdange

LVI-Unterredung mit Transportminister Lux

Kürzlich hatte die LVI – Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ eine Unterredung mit Transportminister Lucien Lux. Anwesend waren Beamte seiner Verwaltung sowie des Verkehrsverbunds.

In dieser Unterredung ging der Minister auf die einzelnen Anfragen der LVI ein. So sind im Moment z.B. lediglich zwei Projekte für den Bau von PC (pistes cyclables) des nationalen Netzes wegen Naturschutzgründen noch nicht genehmigt. Radwegeplanung und Naturschutz müssen im Einklang miteinander vonstatten gehen. Sinnvoller Naturschutz ist und bleibt vorrangig bei der Planung von Radwegen.

Fernand Schiltz, Fahrradbeauftragter im Transportministerium, gab einen kurzen Zwischenbericht über die Entwicklung der Arbeitsgruppe "Mobilité douce". Der "plan d'action" der aus dieser Arbeitsgruppe hervorgehen soll, soll nach seiner Fertigstellung Ende dieses Jahres als Arbeitsinstrument für die zukünftige Fahrradplanung dienen. Kampagnen und Aktionen rund ums Thema Fahrrad sollen die Umsetzung dieses "Plan d'action" unterstützen. Auf Vorschlag der LVI lässt der Minister überprüfen ob ein eventuelles BYPAD-Audit (Bicycle Policy Audit) des "plan d'action" Sinn machen würde.

Das Transportministerium steht auch der Entwicklung eines Radverkehrsplans in der Stadt Luxemburg positiv gegenüber und hier können sicherlich verschiedene Elemente aus oder in der Arbeitsgruppe "Mobilité douce" eingebracht werden.

Die Anfrage der LVI, Busse in welchen das Mitnehmen von Fahrrädern erlaubt ist, entsprechend mit einem Piktogramm zu kennzeichnen wird der Minister in eine nächste Besprechung mit dem Verantwortlichen der Busunternehmen mitnehmen. Man wird nicht einfach dekretieren können, der Transport von Fahrrädern in Zügen und Bussen sei ab März 2006 gratis, wenn man in der Praxis sein Fahrrad in keinen Bus einstellen kann, bzw. wenn dies von der Kenntnis, Unkenntnis oder dem guten Willen der Busfahrer abhängt. Eine klare Kennzeichnung würde hier jegliche Diskussion vermeiden.

Der Minister wies darauf hin, dass in der "Semaine de la mobilité" im September dieses Jahres das Fahrrad sicher auch seinen Stellenwert haben wird.

Die LVI zeigt sich erfreut über diesen Austausch mit dem Minister und begrüßt die guten Ansätze des Transportministeriums in der Förderung des Fahrradverkehrs.

Monique

"Le vélo dans la ville, c'est bien, même pour ceux qui n'en font pas!"

Le 18 avril, Dominique Perben, le ministre français des Transports en France, a annoncé officiellement la nomination d'un coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo en présence de nombreuses associations comme la Fubicy, le Club des villes cyclables, la Prévention routière.... **Hubert Peigné**, ingénieur général des Ponts et Chaussées, devient ainsi le **Monsieur Vélo** national.

Nous publions ci-dessous un article paru sur le site www.pduif.org qui reflète fort bien nos convictions dans le cadre d'une autre mobilité.

Entretien avec Hubert Peigné

C'est au début de sa vie professionnelle, lorsqu'il travaillait à l'Agence d'Urbanisme de Strasbourg, qu'Hubert Peigné a rencontré le vélo. Depuis ils ne se sont pas quittés. Tout au long de son parcours, dans plusieurs DDE, puis dans la DRE de la Région PACA, il est resté un ardent défenseur du vélo comme moyen de déplacement en milieu urbain. Nous l'avons rencontré au Conseil général des Ponts et Chaussées, qu'il vient de rejoindre pour s'occuper du collège des routes, de l'interface urbanisme et déplacements, et du vélo.

" Le vélo est un outil formidable pour une politique d'urbanisme de qualité. Il est, dans la ville, un moyen de déplacement efficace, non polluant, et générateur de mieux-être. Un mieux-être ressenti; non seulement par celle ou celui qui l'utilise, mais aussi par tous les autres

Comprendre ce qu'est le vélo

Le problème est d'abord de se réapproprier le vélo, de bien comprendre ce qu'il apporte à son utilisateur, et ce qu'il apporte à la ville.

Le vélo est un élixir de longue vie! Tous les cyclistes vous le diront.

Le vélo est aussi un facteur de calme et d'urbanité. Contrairement à la voiture, il renforce le lien social. Il est aussi facteur de lutte contre les inégalités de mobilité, d'accès à l'emploi et aux services, etc.. C'est un réel outil de mobilité durable.

En obligeant à repenser l'espace urbain, il est, avec les piétons, un instrument de reconquête pour des centres villes apaisés. Les quartiers tranquilles, que nous souhaitons tous, inversent les hiérarchies du tout-auto pour concevoir des espaces ouverts aux personnes à mobilité réduite et aux piétons, puis aux vélos, aux transports collectifs, et enfin accessoirement aux voitures.

Rendre la ville cyclable, c'est construire une ville meilleure.

Comprendre ce qu'est le vélo, et prévoir ce qu'il faut pour qu'il trouve sa place, voilà une ardente obligation pour toutes celles et ceux qui font

profession de soutenir et de mettre en oeuvre le PDUIF. (Plan de déplacements urbains Ile-de-France)

Mettre en oeuvre ce qu'il faut pour le vélo

Bien sûr, comme le recommande clairement le PDUIF, il faut construire un réseau de pistes et d'itinéraires cyclables aussi cohérent et continu que peuvent l'être les réseaux routiers, avec des véloroutes principales qui relieront les périphéries aux centres, et les périphéries entre elles, mais aussi tout un réseau de véloroutes et de pistes secondaires, reliant les pôles tels que gares, établissements scolaires et universitaires, irriguant les communes.

La difficulté est la multiplicité des maîtres d'ouvrage. Il faudrait peut-être un porteur du projet qui puisse ensuite coordonner l'ensemble des intervenants, et garantir que l'action de chacun sera confortée par celle des autres.

Aussi important que le réseau, il faut aussi prévoir des lieux de stationnement aménagés dans la ville, mais aussi dans les immeubles d'habitation et de bureaux, des lieux d'accueil dans les gares, des services de location et de réparation, etc.

Bref, une ville cyclable ne se fait pas du jour au lendemain. Mais cela en vaut la peine. Le vélo est le meilleur guide pour en finir avec la logique du tout voiture.

Pourquoi le plaisir de pédaler ne deviendrait-il pas aussi normal en Ile-de-France qu'il l'est à Amsterdam, à Berlin ou à Copenhague? Comme souvent, c'est un problème de volonté politique. Soyons persuadés des bienfaits du vélo, soyons pragmatiques, aménageons cyclable, et les Franciliens utiliseront leurs vélos, pour leur et notre plus grand bien."

Afin d'approfondir le sujet nous vous recommandons le site suivant qui vous offre en plus une multitude de liens: www.velobuc.free.fr

Vous y trouvez entre autres ces trois brochures sous format pdf.

"Le code de la rue" (24 p., Belgique, Service public fédéral)

La plupart des accidents graves impliquant des usagers vulnérables ont lieu en agglomération. Or, jusqu'à présent, ces usagers étaient les parents pauvres du code de la route, principalement axé sur la circulation des véhicules à moteur. Reprises sous l'intitulé de "code de la rue", d'importantes modifications ont donc été apportées au code de la route par l'Arrêté Royal du 4 avril 2003. D'application depuis le 1er janvier 2004, elles visent avant tout à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux.

Ces modifications sont le fruit de nombreuses réunions auxquelles ont pris part des représentants d'associations de piétons, de cyclistes, de personnes handicapées et de parents d'enfants victimes de la route.

Par ailleurs, d'autres nouvelles dispositions, introduites ces dernières années et qui procèdent de la même philosophie que le "code de la rue", sont également évoquées dans cette brochure, car elles sont trop souvent méconnues du grand public.

"Shared space" (52 S., Niederlande, www.shared-space.org)

"Shared Space ist ein europäisches Kooperationsprojekt, das die politisch Verantwortlichen auf regionaler, nationaler und auf längere Sicht auch auf europäischer Ebene zu einem Kurswechsel im Umgang mit dem öffentlichen Raum anregen möchte".

"Une voirie pour tous" (101 p., France, Conseil National des Transports)

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

"Partage de la voirie, comment dépasser les conflits d'usage" : tel était le titre originel de ce groupe de réflexion. Ces mots reprenaient exactement les termes d'un problème évoqué par de nombreux acteurs des transports et de l'espace public. Mais ces mêmes acteurs sousentendaient par ces termes aussi bien des notions de rassemblement que des notions de ségrégation. Cette ambiguïté cachait en fait de nombreux conflits d'usages et de sécurité tout en révélant à la fois une problématique complexe et d'importants enjeux pour l'avenir. C'est ce qui a conduit le groupe à se rebaptiser "Une voirie pour tous" et à y adjoindre le sous-titre plus explicite "Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage".

Hei war eng Parkplaz, elo sinn et der fënnef !



Luxembourg-Limpertsberg, avenue Pasteur

Fahrradcodierung auf der Oekofoire

Gratis Fahrradcodierung während der Oeko-Foire **am Samstag, den 16. September** 2006 von 10.00 bis 18.00 Uhr

Codage gratuit de vélos à l'Oeko-Foire, **samedi le 16 septembre** 2006 de 10.00 à 18.00 heures.

Ablauf der Codieraktion:

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

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

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

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

ECF

Erst Reden, dann Radfahren

Hauptversammlung der "European Cyclists Federation", ECF

Die Hauptversammlung der European Cyclist Federation (ECF) fand dieses Jahr vom 25. bis 27. Mai in Klaipeda (Litauen) statt. Neben den administrativen Punkten einer HV waren die Hauptthemen der **48 Delegierten aus 24 Ländern und 25 Fahrradorganisationen** dieses Jahr die Euro-Velo Routen, der Radtourismus in der Baltischen Region, Velo-City 2007 in München, die Fahrradmitnahme in Hochgeschwindigkeitszügen und die Lobbyarbeit gegen die Helmpflicht, sowie das wieder eröffnete Büro in Brüssel.

Bei der **Helmpflicht** vertritt die ECF den Standpunkt und gibt die Empfehlung dass der Radfahrer freiwillig einen Helm tragen sollte, man aber gegen eine Einführung einer Helmpflicht ist, da dies kontraproduktiv sei. In den Ländern die eine Helmpflicht eingeführt haben ging die Zahl der Radfahrer, und nicht etwa die der tödlichen Unfälle, merklich zurück! Die schweren Kopfverletzungen sind bei Radfahrern sogar seltener als bei Fußgängern! Die Regierungen jedoch scheinen in der Helmpflicht eine einfache Sicherheitslösung zu sehen die sie keinen Cent kostet, die Fahrradindustrie sieht natürlich in einer Helmpflicht einen Millionenmarkt. Die ECF will dass Radfahren auch in Zukunft so einfach wie Zufußgehen bleibt und fordert mehr Investitionen in passiver Sicherheit (Radwege, Tempo 30 ...). Die ECF wird sich deshalb mit aller Vehemenz gegen eine Helmpflicht wehren.

Zum Thema **Bike&Train** ist die ECF erfreut über die Abstimmung des Europäischen Parlamentes die die nationalen Bahnorganisationen auffordert das Mitnehmen von Fahrrädern in Hochgeschwindigkeitszügen zu erlauben. Die Deutsche Bahn hat sich mit allen Mitteln gegen diese Abstimmung gewehrt und sie zu verhindern versucht.

Die vom Litauischen Fahrradverband vorzüglich organisierte Hauptversammlung (die 2007 vom Schweizer Radfahrerverband IG Velo in Bern organisiert werden wird) endete mit einer touristischen Radtour durch Klaipeda (das frühere Memel) wo sich die Teilnehmer über die Ansätze einer fahrradfreundlichen Politik mit Hilfe finanzieller Unterstützung der EU ein Bild machen konnten. Siehe unseren Bericht auf Seite 18.

Jean Klein

Deutschland

Bundestag: Fahrradmitnahme im Fernverkehr auf dem Prüfstand

Bündnis 90/Die Grünen beklagen in einer Kleinen Anfrage (16/2127), dass die **Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG immer weiter eingeschränkt** werden. Angebote im Regionalverkehr seien kein hinreichender Ersatz, da diese häufig mit mehrmaligem Umsteigen verbunden und damit besonders für Fahrradtouristen nicht attraktiv seien.

Die Regierung soll mitteilen, wie sich die Zahl der im Fernverkehr seit der Bahnreform 1994 transportierten Fahrräder entwickelt hat und wie die Regierung zur Entscheidung des Unternehmens steht, beim Umbau des **ICE1 kein Mehrzweckabteil mit Fahrradstellplätzen** einzuplanen.

Gefragt wird ferner, wann die Bahn AG einen Nachfolger für den EC/IC einführen wird und ob darin Fahrradabstellplätze vorhanden sind.

Schließlich erkundigen sich die Abgeordneten, ob die Regierung vorhat, durch eine gesetzliche Regelung die Fahrradmitnahme in allen Fernverkehrszügen zu ermöglichen

(Pressemeldung Bundestag, 11.07.06).

Niederlande

Amsterdam erprobt neue Spiegel gegen den "toten Winkel"

In Amsterdam werden neuartige Spiegel getestet, welche Unfälle zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr reduzieren sollen.

Die Spiegel sind an signalisierten Kreuzungen unterhalb der Signalgeber montiert. **Die neu entwickelte Spiegelform ermöglicht den Fahrern von Lastkraftwagen die gesamte Länge Ihres Fahrzeuges und alles was sich rechts neben dem Fahrzeug befindet zu überblicken.** Die Wirkung der Spiegel wird derzeit an drei Kreuzungen in Amsterdam getestet. Die Ergebnisse werden mit einer Vorherbeobachtung ohne Spiegel verglichen. Zudem erfolgt eine Befragung der Fahrer von Lastkraftwagen und Linienbussen über ihre persönlichen Erfahrungen mit den neuen Spiegeln. Nach Auswertung der Ergebnisse wird entschieden, ob die Spiegel hier und eventuell auch an anderen Standorten dauerhaft installiert werden.

(in: Mobil Juli 2006)

Belgique

Formation internationale en éducation au vélo et à la sécurité routière

Vous cherchez à pouvoir vous former, partager votre expérience ou encore rencontrer d'autres personnes qui comme vous ont des projets autour du vélo et de l'enfance, ou veulent mettre sur pied des activités « vélo » telles que le ramassage scolaire à vélo (vélobus), le brevet du cycliste ou tout simplement des apprentissages de base....

Pro Velo Belgique propose une formation internationale de 5 journées composées de 5 modules et 3 exposés durant lesquels théorie et pratique alterneront.



La méthodologie...

Pratique et théorie alternent. Il s'agit d'une formation qui s'appuie d'une part sur les acquis des participants, leur enthousiasme et d'autre part sur l'expérience (et l'enthousiasme) des formateurs de Pro Velo qui ont acquis au fil des années une belle pratique

dans le domaine. Aussi, si les participants ont des attentes plus spécifiques, celles-ci seront rencontrées au fil de la semaine de formation dans la mesure du possible. Des rencontres avec des acteurs de terrain permettent de poser des questions précises pour ses propres projets. Des temps de synthèse et d'évaluation sont prévus.

Qui peut participer à la formation... ?

Cette formation s'adresse à toutes les personnes qui désirent se former dans le domaine... responsables d'une association cycliste, policiers, animateurs d'une association cycliste, conseiller en mobilité, responsables municipaux, animateurs pour jeunes Aucun prérequis n'est nécessaire si ce n'est l'enthousiasme à venir se former...

(www.provelo.org, c.brodkom@provelo.org)

Luxemburg

Eine Radsaison geht ihrem Ende entgegen. Erfreut konnten wir in diesem Jahr feststellen, dass der Ausbau sowie die Kennzeichnung des nationalen Radwegenetzes (PC) fortschreitet. So wurden in Echternach endlich Wegweiser aufgestellt und auf Kirchberg wurde sogar bei Baustellen die Umleitung für Radfahrer gekennzeichnet.



In Esch/Alzette ist der Anschluss der PC8 an den Bahnhof ausgeschildert. Allgemein sind wir auf unseren Fahrten vermehrt Schildern mit Kilometerangaben begegnet.

Luxembourg

Du boulot pour les agents municipaux!



Ettelbruck, Bd. Salentiny



Luxembourg-Ville, Marché-aux-Herbes



Luxembourg, bd. du Prince Henri



Luxembourg, av. de la Gare

Velosrallye durch d'Noërhuelungsgebitt vu Suessem Sonndeg 24. September



D'Biergerinitiativ Gemeng Suessem, d'Emweltkommissioun, d'Sportskommissioun an d'Verkëierskommissioun organiséieren 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 hærzlech wëllkomm.

De Rallyestour féiert durch d'Noërhuelungsgebitt vu Suessem (d'Weeër si net fir Skater a Coursvëloer gëeegent).

Alternativ oder zousätzlech stinn nach **3 weider Touren zweschen 15 an 20 km** zur Verfügung fir déi Leit déi d'Gemeng Suessem entdecken wellen. De gréissten Deel vun dësen Touren féiert iwwert Vëlospisten.

Rendez - vous ass beim "Café Am Center" bei der Kierch zou 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 ☎: 59 14 20

En ville à vélo / Mit dem Rad in der Stadt Mittwoch 27. September

Suite à la "Semaine européenne de la mobilité" la LVI organise une randonnée cycliste à Luxembourg-Ville. Cette randonnée n'a pas un caractère de promenade, mais nous mène vers les **points critiques de la ville de Luxembourg**. De quelle manière le trafic cycliste au quotidien peut-il être revalorisé et rendu plus sûr?

Anschließend an die "Europäische Mobilitätswoche" organisiert die LVI eine Radtour durch die Stadt Luxemburg. Die Radtour ist keine klassische Ausflugstour sondern führt uns zu den **Gefahrenpunkten in der Stadt Luxemburg**. Wie soll und kann der Radverkehr in der Stadt aufgewertet und vor allem sicherer für den Alltagsradler gemacht werden?

☎: 17h30, place Guillaume (Knuedler) (Dauer / durée 1h30)

☎: Sekretariat LVI, 26 43 11 22

Die Kurische Nehrung

Eine Radtour anlässlich der ECF Jahresversammlung in Litauen

Klaipeda, einziger eisfreier Hafen im Baltikum, wurde im zweiten Weltkrieg praktisch vollkommen zerstört und von der Sowjetunion mit lieblosen Plattenbauten wieder aufgebaut. Das historische Zentrum beschränkt sich auf ein paar Häuser die den Krieg und die Sowjetunion überstanden haben und nach der Wende liebevoll restauriert wurden. Die Sehenswürdigkeit der Region ist ohne Zweifel die Kurische Nehrung die wir an den darauf folgenden Tagen mit dem Rad erkundeten.



Nach kurzem Übersetzen mit der Fähre aus dem Hafen von Klaipeda findet man sich plötzlich in einer ganz anderen Umgebung wieder:

Die **Nehrung** ist zwischen 370m und 3,0 km breit und 97 km lang, wobei ungefähr 2/3 zu Litauen, der Rest zur Russischen Exklave Kaliningrad (Königsberg) gehören. 70% der Nehrung sind mit Wäldern bepflanzt, der Rest sind Sanddünen. Die starken Winde der Baltischen See wirbeln immer wieder die **Wanderdünen** auf, die im Laufe der Jahrhunderte mehrere Dörfer und Siedlungen unter sich begraben haben. Mit der Zeit wurden Wälder angepflanzt um diesen Wanderdünen vor der Meeresbrise zu schützen und ihnen Einhalt zu gebieten. Die Nehrung und das **Memelland** waren immer wieder Zankapfel zwischen den Großmächten Russland und Deutschland. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges gehörte die Nehrung zu Ostpreußen und war in dieser Zeit eine beliebte Sommerfrische für Touristen sowie Rückzugsgebiet für Künstler. Thomas Mann hatte hier seit 1929 sein Sommerhaus, das man auch heute noch in Nidda, dem ehemaligen Nidden, besichtigen kann. Mit dem Ende des Krieges ging auch

die Kultur des Volkes der **Kuren** zugrunde, ein Teil von ihnen ging nach Deutschland, der Rest wurde in die UdSSR evakuiert. **Heute ist die Kurische Nehrung ein UNESCO-Weltnaturerbe** und wird auch dementsprechend geschützt und gepflegt.

Von Klaipeda sind es mit dem Rad 57 km bis nach **Nidda** auf flachem Gelände, teilweise über Fahrradwege durch Dünen und Wälder, teilweise auch über die Landstraße. Da deren einziger Zugang zum Festland die Fähre in Klaipeda ist, richtet sich der Verkehr nach den Ankunftszeiten der Fähre. Unterwegs kommt man an einsamen Orten und Gehöften vorbei. **Judokrante** (Schwarzort) war im 19. und 20. Jahrhundert bekannt für seine Bernsteingewinnung. Nidda (Nidden) ist bekannt für seine **Goldene Düne**, die den Ort mehrere Male verschüttete so dass er einige Kilometer weiter wieder neu aufgebaut werden musste. Viele Häuser hier sind Zeugen und Denkmäler der Kurischen Kultur.

Wir haben die Goldene Düne erwandert und sind zur Exklave, die nur 7 km von Nidda entfernt ist, geradelt. Der Grenzübergang ist leider nur mit entsprechendem Visum gestattet.

Am dritten Tage hat uns ein kleines Boot mitsamt der Räder über das **Kurische Haff** gebracht. Die Lichteffekte der Goldenen Düne im Haff sind ein faszinierendes Schauspiel. Nach dem Mittagessen bei einem Leuchtturmwärter sind wir dann nach Klaipeda zurückgeradelt.

Ein paar Worte zur Anreise:

Will man mit dem Rad anreisen so gibt es nur eine vernünftige aber zeitraubende Möglichkeit um nach Klaipeda zu kommen: mit der Bahn nach Kiel und von dort mit der Fähre in einer 22stündigen Überfahrt nach Klaipeda.

Ohne Rad kann man ab Flughafen Luxemburg über Kopenhagen nach Palanga, ungefähr 30 km von Klaipeda, fliegen. Die Fahrradmieta ist in Klaipeda problemlos möglich.

Der litauische Radverband hat mit finanzieller Unterstützung der EU einen sehr detaillierten Radreiseführer (Küstenradweg Litauen) herausgegeben, der auch über ihn zu beziehen ist, oder über die LVI ausgeliehen werden kann.

Infos und Links:

Informationen zur Geschichte, Kultur und Natur der Nehrung kann man bei Wikipedia finden.

European Cyclists Federation ECF: www.ecf.com

Litauischer Radfahrverband: www.bicycle.lt

Tourismus in Litauen: www.tourism.lt, www.travel.lt

Fähre Kiel-Klaipeda: www.lisco.lt

Jean Klein

"Alles op de Vëlo"
Mamer - Mersch 2006



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
Auflage	Heft Nr 64 September 2006
Erscheint	1100 Exemplare
Heft Nr 65	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Dezember 2006
Telefon / Fax	LVI A.s.b.l. 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Internet	(00352) 26.43.11.22 / (00352) 26.43.06.22
E-Mail	www.lvi.lu
Postscheck	lvi@velo.lu
Photo	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000
Druck	M. Goldschmit, J. Klein, R. Laures, ProVelo
	Imprimerie Linden

La LVI est membre de la

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



www.ecf.com