



LVI-Info

No 71
2/2008

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu



Vélo-école:
un grand succès



le gaz naturel

★ pratique

★ économique

★ écologique

SUDGAZ



Säit 1983
an de Biobutteker
am ganze Land



www.pain-obertin.lu
Remerschen
tel/fax 23664590



ENTRETIEN ET
REPARATIONS

VELO SPORT LENTER

www.vsc.lu



19, rue de Bonnevoie
(à 50m du Parking Neipperg)
L-1260 Luxembourg
Tel. +352 48 02 02

Une vélo-école pour adultes?

Une vélo-école pour quoi faire? Pour qui? Chacun sait tout de même rouler à vélo.

Eh non, pas tout le monde ne sait faire du vélo. Plus de cinquante demandes le prouvent bien.

Tout un chacun n'avait pas l'occasion d'apprendre à rouler à vélo dans son enfance. Et de nombreux adultes, qui savaient parfaitement circuler à vélo étant enfant, en ont perdu l'habitude faute d'opportunités et ont perdu leur assurance face au trafic motorisé.

Autre aspect intéressant et tout à fait inattendu: Les 23 participant(e)s au cours étaient de onze nationalités différentes. Les cours ont été donnés en quatre langues, complétés par des gestes et des démonstrations pratiques. Le tout dans une atmosphère décontractée. En fait, le vélo a fonctionné comme un facteur d'intégration.

Les apprentis (de n'importe quel âge) de la vélo-école d'aujourd'hui sont les cyclistes de demain.

Mais parlons un peu plus des cyclistes d'aujourd'hui. La Communauté des Transports a organisé, en collaboration avec la LVI, la campagne "A vélo au travail". Sans vous en révéler trop, nous aimerions tout de même dire que nos attentes ont été largement dépassées. Plus de 700 personnes participent à cette action.



23 personnes ont participé à la vélo-école

Ce n'est donc pas seulement le vélo-loisirs qui a ses adeptes.

Sûr que les prix à gagner ont persuadé l'un ou l'autre à participer, mais de plus en plus de gens (ré-) découvrent le vélo comme moyen de transport au quotidien. Et le prix de l'essence donne un argument supplémentaire pour se déplacer quasi gratuitement, sans émissions et sans bruit.

La distribution des prix aura lieu dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité.

Reste à vous souhaiter de bonnes vacances, et que l'air sur lequel vous roulez ne vous échappe pas...

VTT



2006



GITANE

DES VÉLOS POUR TOUS

COURSE



VTC



VILLE



JUNIOR



OUTDOOR



DES VÉLOS QUI VOUS RESSEMBLENT

ANIMÉE D'UN ESPRIT D'INNOVATION, GITANE CONÇOIT
EN PERMANENCE DE NOUVEAUX MODÈLES ADAPTÉS
AUX ATTENTES D'AUJOURD'HUI POUR CRÉER
LES SOLUTIONS VÉLOS QUI VOUS RESSEMBLENT.

CHEZ NOUS

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
Vëlofueren léieren	6
Ein Konzept für den unmotorisierten Verkehr in Bettemburg	9
Interview - En train et à vélo au boulot	10
Nationales	12
vel'oh - le suivi	13
Mam Vëlo op d'Schaff	16
Internationales	19
Ferien mit Faltrad	23
Impressum	26



Vélo-école à Luxembourg, juin 2008

Rendez-vous/Termine

Dimanche, 06.09.2008

Autofräie Warkdall (voir www.lvi.lu)

Vendredi, 12.09. - Dimanche 14.09.2008

Oekofoire - Luxexpo. Stand d'information de la LVI

Mardi, 16.09 - Lundi 22.09.2008

Semaine européenne de la mobilité

Mercredi, 18.09.2008

25e anniversaire de la European Cyclists Federation ECF, Bruxelles

Dimanche, 21.09.2008

Vëlos-Rallye SUD 2008, Bassin minier
Stand d'information de la LVI à Bettembourg

Dimanche, 21.09.2008

Vëlosdag am Mierscher Kanton
Stand d'information de la LVI à Mersch

Dimanche, 21.09.2008

Vëlosdag an de Gemengen Conter, Hesper a Weiler-La-Tour

Vëlofuere léieren?!

“Kënnt Dir mir soën ob et eng Plaz gëtt wou ee Vëlofuere ka léieren?” Solche Anfragen erhielt die LVI von Zeit zu Zeit. Mit der Einführung der “Veloh’s” in der Stadt Luxemburg haben sich diese Anfragen gehäuft.

Als das “Département ministériel des Sports” bei seiner Aktion “Meter fir Meter” für 2008 das Fahrrad in den Mittelpunkt seiner Kampagne setzte mit dem Akzent auf “Neue Radfahrer” haben wir die Gelegenheit genutzt. Falls wir einen Lehrgang organisieren würden, würde das Ministerium uns unterstützen.

Schon längere Zeit stand die Idee der Organisation von Radfahrkursen im Raum. Dabei war uns schon bewusst, dass man Erwachsene anders an das Rad fahren heranführen muss als Kinder und dass man sich nicht unüberlegt in dieses Abenteuer stürzen kann. Durch unsere Teilnahme an verschiedenen Workshops des ADFC sowie durch Infor-

mationen von Herrn Kolwelter (seine Frau lernte in einem Urlaubskurs Rad fahren) haben wir Kontakt zu Christian Burmeister aus Hamburg aufgenommen. Christian Burmeister leitet seit 20 Jahren Radfahrkurse für Erwachsene und gilt als Pionier in diesem Bereich.

Ein Termin konnte kurzfristig mit Christian Burmeister vereinbart werden.

Wohl waren einige Anfragen nach Radfahrernkursen an uns herangetragen worden, jedoch war überhaupt nicht abzusehen, wie groß das Interesse schlussendlich sein würde. Daher mussten wir nach Partnern suchen. Die Stadt Luxemburg war sofort von der Idee überzeugt und bewilligte eine finanzielle Beteiligung. Ebenso gewährte das Département ministériel des Sports eine finanzielle Unterstützung.

Bereits 3 Tage nach der offiziellen Pressemitteilung war der Abendkurs mit 10 Personen ausgebucht. In den nächsten Tagen füllte



Übungen mit dem Tretroller. Die Basis für die Weiterarbeit mit den Fahrrädern ohne Pedale

sich auch der Vormittagskurs. Wir wussten, dass eine Nachfrage vorhanden war, aber dass sie so groß war, hat uns dann doch sehr überrascht und wir mussten viele enttäuschte Personen auf später vertrösten.

Mit Christian Burmeister hatten wir den richtigen Menschen für die Radfahrlernkurse gefunden. Seine Methode basiert auf dem Selbstvertrauen der Lernenden und so werden den Teilnehmern die einzelnen Schritte, die das Radfahren ermöglichen, in vielen verschiedenen Übungen nahe gebracht. Während 2 Wochen, jeden Tag während 2 Stunden, wurde zuerst auf Tretrollern, dann auf kleinen Fahrrädern ohne Pedale und schließlich auf dem Fahrrad mit viel Spaß und Ausdauer geübt. Zusätzlich gab es noch einen viertägigen Sicherheitskurs für Leute die bereits Fahrrad fahren können, sich aber nicht sicher genug fühlen um sich in den Alltagsverkehr zu trauen.

Die Teilnehmergruppen waren sehr gemischt, sowohl was die Herkunft der Leute anbelangt (11 verschiedene Nationalitäten), als auch was das Alter betraf (Altersspanne von 25 bis 62 Jahren). Bedingt durch

die vielen Nationalitäten wurden die Kurse in 4 verschiedenen Sprachen abgehalten (luxemburgisch, deutsch, englisch und französisch). Es war auch für die zwei Mitglieder der LVI, die die Kurse begleiteten, eine interessante und spannende, aber anstrengende Zeit. Diese Anstrengung wurde jedoch belohnt durch die Freude in den Gesichtern der Teilnehmer, als sie nach 5 Tagen Kurs wie selbstverständlich in die Pedalen traten, aber noch nicht richtig glauben konnten, dass sie jetzt auf einem Fahrrad herumfahren.

In der zweiten Woche wurden die Feinheiten und die Grenzen des Radfahrens geübt. Hauptdevise auch hier seine eigenen Grenzen erfahren und respektieren sowie eigene Erfahrungen mit dem Rad sammeln. Eine Unmenge von verschiedenen Übungen zeigten jedem Einzelnen seinen individuellen Weg. Am Ende des Kurses konnten nicht nur alle Fahrrad fahren, es sind auch Freundschaften und bleibende Kontakte entstanden.

Im Moment besteht eine große Warteliste und noch immer fragen Leute nach, wann wieder ein Radfahrlernkurs angeboten wird.



Diese Interessenten müssen jedoch auf das nächste Jahr vertröstet werden, wenn im Frühjahr 2009 Christian Burmeister nochmal nach Luxemburg kommen wird

Wegen der grossen Nachfrage (und auch weil wir selber daran interessiert sind), werden wir eine Ausbildung als Radfahrlehrer bei Christian Burmeister absolvieren, um seine Methode zu übernehmen und seine Vorgehensweise genauer kennen zu lernen. Also wird die Radfahrschule in Zukunft auch in Luxemburg zum normalen Angebot gehören.

Haben Sie Interesse an solchen Radfahrkursen dann können Sie sich gerne bei uns melden. Auf unserer Homepage www.lvi.lu wurde ein Formular eingerichtet wo Sie sich in eine Liste eintragen können. Wir werden



Sie dann bei Festlegung der neuen Kurse für 2009 kontaktieren. Weitere Informationen finden Sie ebenfalls unter: www.radfahrkurse.de



6, rue des Prés | L-5441 Remerschen
Tél.: (+352) 23 66 40 07 | Fax: (+352) 23 66 43 56
E-mail: info@caves-sunnen.lu | www.caves-sunnen.lu

DOMAINE
**SUNNEN-
HOFFMANN**
L-5441 REMERSCHEN

Sunnen-Hoffmann

MAISON FONDÉE EN 1872

1^{er} Domaine Viticole au Luxembourg en agriculture biologique

Vins et jus de raisins luxembourgeois en agriculture biologique |
Grand choix de vins biologiques français et italiens | Importateur
direct de vins français, italiens et autres | Vente en détail | Visites
et dégustations sur rendez-vous |

Ein Konzept für den unmotorisierten Verkehr in Bettemburg

Seit letzten Herbst hat die Gemeinde Bettemburg eine Arbeitsgruppe zwecks Ausarbeitung eines Konzeptes für den unmotorisierten Verkehr in der Gemeinde gebildet. Die LVI ist mit 4 Personen in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Auf der Basis eines Lastenheftes wurde nun eine Ausschreibung an verschiedene Büros gemacht. Unter 5 Angeboten erhielt das "Planungsbüro Via" aus Köln den Auftrag das Konzept zu entwickeln. Am 11. Juni war Starttermin in Bettemburg. In dieser Sitzung wurde seitens des Planerbüros bemerkt, dass Bettemburg für seine Einwohnerzahl sehr städtisch wirke und der allererste Eindruck zur Verkehrssituation in der Gemeinde Bettemburg ein ernüchternder sei: Die Verkehrsräume auf den Hauptverkehrsstraßen sind beengt, die Kfz-Verkehrsbelastung ist enorm und der Schwerverkehrsanteil ist hoch. In den knapp zwei Stunden des Aufenthaltes konnten nur 7 Radfahrer gezählt werden, eine Infrastruktur für Radverkehr im innerstädtischen Straßennetz ist nicht vorhanden.

Zu Fuß gegangen und Rad gefahren wird nur dort, wo Quellen und Ziele der Bevölkerung in angemessener Entfernung liegen. D.h. nur wenn Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten und Dienstleistungseinrichtungen sowie Freizeitziele in Fuß- oder Fahrradentfernung zum Wohnort liegen, können überhaupt die unmotorisierten Verkehrsmittel zum Einsatz kommen. Das zu Fuß gehen und das Rad fahren basieren somit auf städtebaulichen Voraussetzungen.

Infrastruktur, die das Fahrrad fahren sicherer und komfortabler macht, bringt und hält die Menschen im „Sattel“. Fahrrad fahren muss praktisch und sicher sein, nur dann kann es auch Spaß machen und seine Vorteile als schnelles, flexibles und kostengünstiges Verkehrsmittel entfalten.

Das gleiche gilt für den Fußverkehr.

Als Erstes findet im Moment in Bettemburg eine Umfrage zu der aktuellen Situation des Rad- und Fußgängerverkehrs statt. Die Vorteile der unmotorisierten Fortbewegung müssen der Bevölkerung bewusst gemacht werden. Rad- und Fußverkehr müssen überall und bei allen Gelegenheiten ins Gespräch gebracht werden. "Mobilité douce" muss ein modernes, Spaß machendes, gesundheitsförderndes und allgemein akzeptiertes Image bei jedermann bekommen. So wendet sich das Planungsbüro VIA im Rahmen des erteilten Auftrages auch direkt an die Zielgruppen in Bettemburg: Für Berufstätige wird eine Mobilitätsberatung für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel angeboten und Schüler werden als Schulwegdetektive Mängel und Sicherheitsdefizite aufdecken sowie eine Umweltrallye veranstalten.

Das Arbeitsprogramm sieht zunächst die Erfassung und kartografische Umsetzung der Quellen und Ziele auf dem Gemeindegebiet vor (Voraussetzung 1). Positive und negative städtebauliche Voraussetzungen für die unmotorisierte Fortbewegung werden benannt. Auf dieser Analysebasis wird das Wunschliniennetz entwickelt, dass in einem weiteren Schritt – so weit wie möglich - auf das vorhandene Wegenetz umgelegt wird. Die vorhandene Infrastruktur wird nach Qualität und Quantität bewertet, Defizite werden aufgezeigt.

Ende des Jahres werden die ersten Resultate in einer öffentlichen Sitzung den Einwohnern vorgestellt und die weiteren Schritte diskutiert.

Die LVI hofft, dass dieses Konzept anschließend auch seine Umsetzung findet und hiermit ein weiterer Schritt in Richtung Lebensqualität erreicht wird.

En train et à vélo au boulot

Pour le troisième entretien dans notre série sur les cyclistes au quotidien nous avons parlé avec M. Philippe Paul, un père de famille qui prend le train et le vélo pour se rendre au travail.

LVI: De quelle gare prenez-vous le train?

M. Philippe Paul: De Mamer. Je vais à vélo jusqu'à la gare.

Et de la gare de Luxembourg, quel est votre trajet?

Je travaille près du Rousegäertchen, donc à environ 5 minutes de la gare.

Depuis combien de temps?

Depuis environ 1 an et demi.

Quelle était votre motivation principale à prendre le train et le vélo pour vous rendre au travail?

Tout d'abord c'est rapide et pratique, vous n'avez pas besoin de parking, et le soir surtout avec les bouchons, je suis 10 fois plus rapide qu'en voiture. Si je rentre tard et que la fréquence des trains est moindre, je rentre même quelquefois à vélo.

Quels sont les effets positifs que cette décision vous apporte?

C'est un gain de temps incroyable et en plus j'aime bien faire du vélo; je combine donc ces deux éléments.

Trouvez-vous que votre parcours est dangereux?

Il est même très dangereux, il n'y a pas de pistes cyclables à partir de la gare centrale et si vous prenez l'avenue de la Gare vous restez bloqué derrière les voitures. J'emprunte donc les voies de bus.

On dit souvent que le vélo vous fait perdre du temps.

Ce n'est pas le cas pour moi. Certes, quand j'habitais à Thionville je n'aurais pas pu prendre le train avec mon vélo le matin comme il y a trop de monde, mais le trajet de Mamer à Luxembourg est moins fréquenté, ce qui me permet d'emmener mon vélo. En voiture vous mettez nettement plus de temps.



M. Philippe Paul se rend depuis environ 1 an et demi à vélo et en train à son travail.

Est-ce que vous êtes le seul parmi vos collègues à venir à vélo?

Oui, en effet. Mes collègues trouvent cela plutôt drôle, mais comme beaucoup d'entre eux viennent de la frontière française ce n'est pas une alternative pour eux.

Est-ce que vous avez besoin d'une douche quand vous arrivez au travail?

Non, le trajet est assez court.

Est-ce que vous utilisez le vélo aussi en dehors du trajet au travail?

Oui, je fais les petites courses avec.

Etes-vous le seul dans votre famille à utiliser le vélo?

Oui.

Que pensez-vous de l'opinion bien répandue au Luxembourg que le climat est trop mauvais pour faire du vélo au quotidien?

Je crois que le vrai obstacle au Luxembourg, ce n'est pas le temps mais la mentalité des gens qui estiment normal de prendre leur voiture pour chaque petit trajet. Il faudrait barrer plus de routes au trafic automobile pour les forcer à penser différemment et à changer leurs habitudes. Le vélo au Luxembourg est plutôt destiné aux loisirs.

Prenez-vous le vélo aussi en hiver?

Oui, par tous les temps; je m'équipe avec tout ce qu'il faut.

Etes-vous satisfait des infrastructures existantes?

Non, je trouve que l'accent est trop mis sur les voitures et la place nécessaire n'est ni donnée aux cyclistes ni aux piétons. Une des raisons pour lesquelles nous ne nous promenons plus avec nos enfants en centre ville.

Un dernier souhait de votre part?

Rendre la ville moins accessible aux voitures et améliorer les infrastructures pour les cyclistes et piétons.

Merci beaucoup pour l'entretien.

Interview: Nathalie Schmit



Conception et aménagement de jardins
Entretien, tailles, plantations
Travaux forestiers et d'environnement
Abattage et soins des arbres
Constructions extérieures

Pépinière Végétus:

Vente de végétaux et fournitures pour le jardin
Vente de bois de chauffage

Utilia :

Vente d'outils et de machines

De Gréngé Kuerf :

Vente et livraison sur commande : paniers de fruits et légumes bio

Floribus :

Vente et livraison sur commande : bouquets et arrangements de fleurs
Cours d'art floral



co-labor s.c.

105, route d'Arlon

L-1140 Luxembourg

Tel : 44 78 83 Fax : 45 92 45

secretariat@co-labor.coop

www.co-labor.coop

Nationales



PC1 - Luxemburg-Bonneweg - Sichere Lösung für die Überquerung der Hauptverkehrsstraße



Luxemburg-Stadt - Am 1. Juli haben wir erneut eine Zählung der Radfahrer im Berufsverkehr gemacht. Zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr wurden am Viaduc (avenue de la Gare) 120 Radfahrer und bei der Place de Bruxelles (Pont Adolphe) 96 Radfahrer gezählt. Am Rond-Point Schuman wurden zwischen 7:30 Uhr und 9:00 Uhr 328 Radfahrer gezählt. Die Anzahl der Radfahrer ist im Gegensatz zu unserer bisher höchsten Zählung am 24.05.07 (241 Radfahrer) wesentlich höher. 44 Radfahrer welche am Rond-Point Schuman fuhrten waren mit einem vel'oh unterwegs.

Unsere nächste Zählung wird wie seit 2005 im Oktober sein.

vel'oh!

Le suivi

Le 21 mars 2008 les vélos en libre service ont fait leur entrée dans notre ville.

Nous avons rencontré les responsables de Decaux, firme qui gère le système vel'oh, dans leurs locaux à Cessange.

Avant d'entrer dans l'atelier même nous passons près de trois conteneurs énormes remplis de liquide. On nous explique que le contenu sert à nettoyer les abribus, les vélos-stations et les vélos.

Nous sommes surpris qu'il faut autant de nettoyant pour cet entretien et on nous apprend que c'est tout simplement de l'eau de pluie. On aimerait rester conséquent dans les idées. Le transport public et le vélo sont des modes de déplacement écologiques et économiques et pour cette raison le net-



vel'oh: Le service de redistribution

toyage se fait à l'eau de pluie et non pas avec de l'eau potable. Et en plus c'est beaucoup moins cher.

Actuellement quatre personnes travaillent chez Decaux Luxembourg. Le chef d'atelier nous explique qu'il y a en fait deux champs d'actions:

La répartition

La surveillance de la répartition des vel'oh sur les 25 stations de la ville se fait par ordinateur. A tout moment il est possible de vérifier le nombre de vel'oh se trouvant à une certaine station et par ce fait aussi le



L'atelier de vel'oh à Cessange

nombre de places disponibles. La répartition physique des vel'oh est réalisée moyennant une camionnette, qui effectue en principe deux fois par jour une redistribution des vel'oh de stations surpeuplées vers des stations en manque. En cas de nécessité une redistribution supplémentaire est effectuée.

La maintenance

Lors de la remise d'un vel'oh dans une borne, les freins et l'éclairage en sont automatiquement contrôlés. S'il y a un problème, la station bloque la borne sur laquelle se trouve le vel'oh défectueux et le service dépannage est informé. Le dépannage se fait à vélo avec une remorque pour le transport des outils et d'éventuelles pièces de rechange. Au cas où la réparation ne peut pas être faite sur place le vel'oh reste bloqué à la borne jusqu'au passage de la camionnette qui ramène le vel'oh vers l'atelier.

Chaque vel'oh est sujet à un contrôle manuel une fois par semaine pour garantir le bon fonctionnement et la sécurité.

A l'heure actuelle le problème du vandalisme se pose moins que dans d'autres grandes agglomérations telle que Paris.

Apparemment la fixation des paniers est un point faible, mais au fur et à mesure elles sont toutes remplacées par un modèle plus solide.



Quel est le taux d'utilisation?

La durée moyenne de location de la part des abonnés est de 12 minutes tandis qu'elle est de 24 minutes chez les utilisateurs occasionnels. Sur une semaine environ 1800 locations se font par les abonnés et 400 locations avec les cartes courtes durées. Les trois premiers mois 36000 locations ont été effectuées.

Que faire si une station est "complète"?

Les utilisateurs abordant une station pleine recevront 15 minutes de temps supplémentaire sur leur carte, simplement en passant leur carte devant le lecteur de la station en question.

En outre l'installation de «cyclodispos» sur 30 mobiliers urbains permettra aux utilisateurs de recevoir des informations



Place de France: nouvelle station de vel'oh

toujours actualisées quant au nombre de places et de vélos disponibles sur les stations. L'information est fournie par une indication numérique en haut des dispositifs.

Qu'en est-il des stations chroniquement "complètes" à certaines heures?

L'agrandissement de plusieurs stations existantes est déjà en cours (entre autres Place de Paris, Amélie, Theaterplatz, Gëlle Fra, Knuedler). Actuellement la station près de la gare de Luxembourg ne peut être agrandie à cause du chantier.



Vu le manque de places disponibles pendant les heures de pointes, plusieurs stations ont été agrandies, entre autres à la place de Paris

En plus, trois nouvelles stations sont en construction, en l'occurrence dans l'avenue Monterey (Wampach), à la place de France et près de la Charlys-Gare (av. Emile Reuter), et seront opérationnelles au plus tard au mois d'août.

Il arrive qu'une station annonce qu'elle est temporairement déconnectée.

Les problèmes de déconnexion de stations sont entretemps résolus. On nous assure qu'un fonctionnement continu est maintenant garanti.

Qu'en est-il des critiques soulevées dans la presse concernant les freins?

On accepte bien que les freins sont un peu "mous" mais ils sont tout à fait efficaces pour une utilisation normale en ville. En tout cas, jusqu'aujourd'hui, il n'y a pas eu de réclamation directe d'un utilisateur.



Les trois premiers mois 36000 locations ont été effectuées.

Petites Annonces - Anzeigen

suche:
gut erhaltenes Damenfahrrad, möglichst
mit Nabenschaltung
Tel: 43 90 30 - 29 (LVI, wir leiten weiter)

Mam Vëlo op d'Schaff

Bei der Aktioun "Mam Vëlo op d'Schaff" vum Verkéiersverbond wollte mir mol ee Grupp kennelëieren, dee bei dëser Initiativ matmécht. D'Ecobikers, eng Equipe vun 3 Persounen déi beim Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur schaffen hunn sech bereet erklärt eis Ried an Äntwert ze stoën.



LVI: Aus wéivill Leit bestinn d'Eco-bikers?

Aus 3 Leit, de Marc Becker, d'Martine Hildgen, an de Luc Rischard.

Wien ass op de Numm komm a wéi?

Martine Hildgen: Dat wor ech. Den Numm läit jo bal op der Hand. Ech fueren a menger Fräizäit bei de Fairbikers als aktive Member vill Toure mat...do ass dann d'Idee, eis Equipe Ecobikers ze nennen relativ einfach gewiescht.

Wéi kouw d'Iddi op fir hei matzeman?

Marc Becker: Mir wollte schon ëmmer mol am Summer mam Vëlo op d'Schaff fueren an do huet sech des Aktioun quasi ugebueden.

Wéi hutt dir vun dëser Aktion gehéiert?

Marc Becker: Ech hunn et duerch Zoufall am "Wort" gelies.

Aus wéi engen Uertschafte kommt dir?

Marc Becker: Mir komme vu Kielen, Mamer a Käerch, mir treffen eis op halwer Streck a fueren dann zesummen op d'Aarbecht. Am Kloertext heescht dat dass ech mech mam Luc zu Kielen treffen an eist Martine gesi mer beim Camping zu Mamer ënnert der Autobunnsbréck.

Wéi ee Wee huet dir?

Marc Becker: Mir fueren zu Kiele bei mir fort iwwert d'Kopp, dann erof op d'Thillsmillen a vun do aus Richtung Fräiheitsbam an de Bambësch, da geet et en Deel iwwert de Fitnessparcours bis mer enne bei de Siwebueren erauskommen. Dann nach séier de Lampertsbiërg erop, d'Faïencerie-Strooss erof, duerch de Park a scho si mer um Boulevard Royal. No enger klenger Dusch si mer dann asazbereet a virun allem gutt drop fir ze schaffen.

Wéi laang braucht dir mam Vëlo par rapport zu ärem Trajet mam Auto?

Marc Becker: Mir brauchen déi selwecht Zäit, ongeféier 45 Minutten. Mir mussen also net éischter lassfueren, au contraire, wann ech moies nëmme 15 Minute méi spët, also um 7.15 mam Auto fort fueren, brauch ech eng Stonn, dat ass jo mam Vëlo net de Fall. Ech muss duerzou soen dass ech eng Streck ausgewielt hunn déi och Spaass mécht ze fueren, well se deelweis duerch de Bësch geet a mir mat Mountainbiker fueren.

Dat heescht, dir fuert och vill an ärer Fräizäit Mountainbike oder maacht soss ee Sport?

Martine Hildgen: Ech fuere vill Mountainbike, mee hätt mech net getraut aleng bei dëser Aktioun matzemaachen, well jo ee groussen

Deel vun der Streck déi mir fueren duerch de Bësch geet.

Marc Becker: Mäi Mountainbike stoung schon zënter engem Joer am Garage, also gëtt et Zäit fir mol nees ze fueren. Ech lafen an der leschter Zäit méi, dat ass meng grouss Leidenschaft ginn.

Wat verspricht dir iech vun dëser Aktioun?

Marc Becker: Fir mech ass et ee perséinlechen Défi fir ze kucken op et méiglech ass dat op laang Dauer ze maachen oder op et Imprévuë ginn déi di Saach onméiglech man, an och fir ze kucke wéi ee seng Disziplin an den Grëff kritt.

Martine Hildgen: Dat wollt ech och grad soen, déi Saach mam 'inneren Schweinehund', dat gëtt nach interessant fir ze kucken op mir deen iwwerwonnen kréien, zumol bei schlechtem Wieder.

Wei laang wëllt dir durchhalen?

Marc Becker: Mol ob d'mannst dräi Wochen, da kucke mer weider. Mee de Luc an ech hunn eis scho gesot, datt wann dat eis Spaass mécht, datt mir d'nächst Joer dat selwecht nach emol probéieren, och ouni Aktioun.

Wat seet dann äert Emfeld dozou (z.B. Famill an Aarbechtskollegen)?

Marc Becker a Martine Hildgen: Dei sinn all ganz positiv. Ech hu vu kengem eppes Negatives gehéiert.

Wéi sécher schätzt dir äre Wee an?

Marc Becker: Vu dass ech dee Wee gewielt hunn, deen deelweis duerch de Bësch an deelweis iwwert d'Strooss geet, ass dat ënnerschiddlech. Duerch de Bësch kann ee jo lues fueren, mee wann een dann de Pabeierbiereg eropfiert an d'Faïencerie nees

erof, dann ass ee matzen am Verkéier an do gëtt een da scho mol méi nervös.

Mengt dir dass dir fir ëmmer op de Vëlo wiessele wäert?

Marc Becker. Dofir fueren ech vill ze gär Auto, nee, ech wäert den Auto net doheim stoe loossen.

Martine Hildgen: Mol ofwaarden, mee ech mengen och, dass ech net ganz op mäi Confort verzichte wëll, an den Auto ass och oft praktesch wann een nach akafe goe wëllt.

Wat wënscht dir iech nach vun dëser Aktioun?

Marc Becker a Martine Hildgen: Natiirlech datt mir gewannen. Nee, mol sérieux, mir wëlle matmaache fir duerno matschwetzen ze kënnen.

Merci fir d'Gespréich, a Rendez-vous no dëser Aktioun am September.

Interview: Nathalie Schmit



Mam Vëlo op d'Schaff

call center 24 65 24 65
www.mobiliteit.lu



besser virukommen



**mobilités
zentral**

Internationales

Bruxelles - Re-cycling cities - Velo-city 2009
- du 11 au 15 mai 2009

Velo-city est la plus importante conférence européenne dédiée à la politique du cyclisme. Des précédentes conférences se sont déroulées à Milan, Paris et Munich. La prochaine se tiendra à Bruxelles en mai 2009. Les objectifs de la conférence:

Pour la Région Bruxelles-Capitale

- La reconnaissance du vélo dans le cadre de la politique de déplacement durable et intermodale.

- La volonté de présenter des infrastructures cyclistes de qualité.

Au niveau européen

- Assurer que le vélo reçoive une meilleure considération dans toutes les politiques en lien avec le transport, spécialement s'il s'agit de l'environnement urbain.

- Mettre l'accent sur l'impact positif du vélo sur l'environnement et la santé de chaque personne.

www.velo-city2009.com

Brussels - COLIBI, COLIPED, ECF and ETRA call on European Commission to reduce VAT rates on all bicycle products and services.

In view of the European Commission's adoption of a legislative proposal on VAT rates in the summer of 2008, COLIBI, COLIPED, ECF and ETRA sent a joint letter to European Taxation Commissioner, Mr László Kovács to again defend their plea in favour of a reduced VAT rate for all bicycle products and services.

The European associations strongly believe that the environmentally friendliness of services and products is a very important argument in favour of reduced rates. Several Member States, among which the United Kingdom and France, share this view.

Yet, the effect of reduced rates on other European policies and objectives should also

be considered. The bicycle can contribute effectively to the realisation of goals in several areas, such as (non-exhaustive list): environment (air & noise pollution), energy saving and energy efficiency, public health & safety, mobility (especially in urban areas) & safety, liveability of towns and cities, social inclusion, economy, urban and regional development and growth, tourism and culture.

The loss of revenues resulting from applying a reduced VAT rate to all bicycle products and services will automatically be compensated by the growth of bicycle mobility and thus jobs in this labour-intensive sector. Furthermore, Member States will make considerable savings at different levels: public health, environment, road infrastructure, transport costs, road safety,

Therefore, COLIBI, COLIPED, ECF and ETRA believe that ALL bicycle products and services should benefit from a permanent reduced rate of VAT. Every cyclist in Europe contributes to his own personal well-being, as well as to that of Europe.

Press release 3 July 2008

COLIBI: Association of the European Bicycle Industry; COLIPED: Association of the European Two-Wheeler Parts' & Accessories' Industry; ECF: European Cyclists' Federation
ETRA: European Twowheel Retailers' Association

France - On constate de façon très reproductible que l'augmentation de la pratique du vélo urbain est corrélée avec une réduction des risques d'accident.

En France, le nombre de victimes cyclistes a baissé de 30% entre 2000 et 2005, à comparer à une baisse de 15% pour l'ensemble des modes (vélo, voiture, moto, poids lourd), et ce alors que la pratique du vélo est en hausse dans la majorité des villes.

Internationales

Après des résultats un peu décevants en 2006, attribués par la Sécurité routière aux excès de vitesse en agglomération, la tendance à la baisse se poursuit en 2007, comme l'ont souligné les ministres J.L.Borloo et D.Bussereau dans leur conférence de presse du 18 juin 2008: -21% de victimes cyclistes par rapport à 2005-2006! Nous nous réjouissons de cette évolution, qui devient vraiment significative.

Les efforts entrepris depuis plusieurs années par la Sécurité routière, les services de voirie, et les associations, commencent donc à porter leurs fruits. En effet, d'après la Sécurité routière et le CERTU, en France, le vélo représente maintenant environ:

- 4% des déplacements, - 4% des blessés,
- et 4% des tués dans un accident de la circulation.

Il n'est donc en moyenne pas plus risqué de se déplacer à vélo qu'à pied !

Les progrès sont particulièrement nets dans les villes où le nombre de cyclistes a augmenté rapidement:

- en 2007 à Lyon, où les Vélov ont littéralement fait "exploser" la pratique du vélo (+80% en 2 ans), le risque d'accident rapporté au nombre de déplacements à vélo est 1,7 fois plus faible qu'avant 2004 !

- Même tendance à Paris avec le succès du Vélib : en 2008, +70% de déplacements à vélo par rapport à début 2007, mais seulement +21% d'accidents, donc là aussi une réduction du risque (-30%) rapporté au nombre de déplacements à vélo.

Un cercle vertueux

Des résultats similaires ont déjà été observés dans plusieurs pays voisins. Ces améliorations ont des causes multiples :

- quand les cyclistes sont plus nombreux, les automobilistes s'habituent à anticiper: ils sont moins surpris de voir des vélos, et les respectent plus naturellement. On

peut véritablement parler d'effet "masse critique". En effet, c'est souvent le fait que les conducteurs de véhicules motorisés ne tiennent pas assez compte de la présence de vélos qui crée des situations à risque (dépassement rasant, queue de poisson...)

- si le nombre de cyclistes a augmenté, c'est aussi, bien souvent, parce que la collectivité a fait un effort pour apaiser le trafic : création de voies cyclables et de Zones 30, modération de la vitesse des automobiles,...

Pour plus de précisions:

www.securite-routiere.gouv.fr/

Source: www.fubicy.org - 22 juin 2008

Deutschland - Rheinlandpfalz Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering hat Anfang März den neuen Radroutenplaner für Rheinland-Pfalz freigeschaltet. „Damit können Ausflüge mit dem Fahrrad in Rheinland-Pfalz und in die angrenzenden Regionen nach individuellen Wünschen ganz einfach per Mausklick geplant werden“, erklärte der Minister.

Der Tourenplaner umfasst eine detaillierte Routenbeschreibung mit Streckencharakteristik, Höhenprofilen um den Schwierigkeitsgrad abzuschätzen, Informationen über Sehenswürdigkeiten, Unterkünfte, gastronomische Angebote, Tipps zu Umsteigemöglichkeiten auf Bahn, Bus und Schiff sowie den genauen Verlauf der Strecke als Karte mit Luftbildern.

Möglich sind auch individuelle Einstellungen: Wenn die Nutzer Start- und Zielpunkt oder auch frei wählbare Zwischenpunkte eingeben, kann der Tourenplaner neue Streckenführungen errechnen lassen.

Pressestelle, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

www.routenplaner.rlp.de

www.weltbutteker.lu

Dévaluez nos magasins, pas le Tiers Monde!

BOUTIQUES DU MONDE

WELTBUTTEKER

Konsument
↓
produzent

Bettembourg | 42, route de Mondorf
Differdange | 50, avenue de la Liberté
Dudelange | 13, avenue de la Libération
Esch/Alzette | 34, rue du Fossé
Esch/Alzette | 95, rue de l'Alzette
Ettelbruck | 9, rue Guillaume
Luxembourg | 6, rue Génistre

Fairen Handel, fair Präisser!

Epicerie, Wäin, Kosmetik, Konschthandwierk,
Museksinstrumenter, Bijouen, Kleeder,
Spillsaachen...



Tourist Center

Munshausen | Heinerschëid | Enscherange

Une offre intégrale



Tourist Center à Munshausen

- **Restauration** avec 150 couverts, Terrasse couverte
- **Catering** chaud et froid
- **Hébergement** pour groupes
- **Salles** de réunion
- **Boutique** avec produits du terroir
- **Programme d'animation**
- Location **VTT**



[Contact]: Tourist Center

1, Frummeschgaass

L-9766 Munshausen

Tel.: (+352) 92 17 45-1 • Fax: (+352) 92 93 47

E-Mail: info@robbesscheier.lu



Aménagé pour les
handicapés

Ferien mit Faltrad

Ein Faltrad ist vielseitig nutzbar, als tägliches Transportmittel, im Pendelverkehr (z.B. als Alternative zu lang-samen öffentlichen Nahverkehrsmitteln; es gibt Situationen, in denen es das einzig sinnvolle Verkehrsmittel ist – man ist mit nichts anderem auch nur annähernd so schnell und flexibel), für Ferien oder sogar für sportliche Leistungen. Die Engländerin Julie Pick zum Beispiel hat mit ihrem Brompton die 3300 km von Kings Lynn in England nach Istanbul in 45 Tagen zurück-gelegt.

Diese Räder sind nicht billig. Zuverlässige Modelle kosten um die 1000 bis 1500 EURO. Oft wird das als übermäßig teuer betrachtet, während beim Kauf eines PKW ohne mit der Wimper zu zucken ein Zubehör von 1500 EURO mit angeschafft wird. Zudem, auch hier gilt: Wohlfeil ist ein Taschendieb.

Das Zusammen- oder Auseinanderfalten eines Brompton (Marke die wir benutzen) dauert nur eine halbe Minute. Für Interessierte haben wir meistens einige Zettel dabei mit den Adressen von Websites, die Informationen über Brompton liefern. Diebstahl kann man verhindern indem man das zusammengefaltete Faltrad mit ins Hotelzimmer nimmt oder in Museen usw. an der Garderobe abgibt.

Trotz der kleinen Räder fährt das Brompton sich wie ein großes Fahrrad und ist auch für lange Touren mit Gepäck geeignet. Mit einem Faltrad kann man eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen als mit einem konventionellen Rad. Man kann nämlich damit – veranlasst durch schlechtes Wetter oder unangenehme Straßenverhältnisse – ohne Problem und ohne extra Kosten für den Fahrradtransport in irgendeinen Bus oder Zug steigen.

Mit unsern Brompton-Falträdern haben meine Frau und ich inzwischen verschiedene größere Touren gemacht, meistens in flachen Gebieten, z.B. entlang Flüssen (Elbe) oder Küsten (Nordsee, Ostsee). Die Hin- und Rückreise lässt sich mit dem öffentlichen Transport einfacher realisieren als mit dem Auto. Im letztgenannten Fall müsste man nach der Tour wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren um das Auto abzuholen. Täglich legen wir so, abhängig von der Distanz zur nächsten Übernachtung, 40 bis 60 km zurück.

Äußerst praktisch sind bei Touren entlang Flüssen und Küsten die Radtourenbücher von Bikeline, bestehend aus (abhängig von der Länge der Touren) 1, 2 oder 3 Büchern mit Ringheftung. Die komplette Serie ist zu finden auf der Website des Verlags.

Oft benutzen wir unsere Falträder bei Ankunft in einem Städtchen um uns verschiedene vorher ausgesuchte Hotels oder Pensionen anzusehen. Selbst sehen gibt einen besseren Eindruck als ein Foto mit Beschreibung in einem Prospekt. Nicht vorher reservieren ist natürlich nur möglich in der ruhigeren Saison.



Eignet sich auch für längere Touren mit Gepäck

Zur Ausstattung der Brompton-Falträder gehören Gepäcktaschen (siehe Bild) die vorne am Rahmen – und nicht am Lenker – fixiert werden, wodurch das Fahren nicht behindert wird. Die Straßenlage des Brompton wird sogar besser durch das Gewicht der Gepäcktasche.



Das Faltrad findet immer einen Platz

Diese Taschen sind natürlich nicht so groß wie die Koffer welche viele Touristen (auch in Zügen) mitschleppen, aber das ist nur ein vermeintlicher Nachteil. Man wird dadurch nämlich gezwungen so effizient wie möglich zu packen. Am Anfang scheint die Tasche hoffnungslos zu klein zu sein, doch allmählich lernt man immer mehr unnötige Sachen zu Hause zu lassen, wobei das Gewicht ein wichtiges Kriterium ist. Die Tasche kann bei Regen durch eine Hülle effizient geschützt werden. Ein weiterer Vorteil dieses Platzmangels wäre, dass man nicht so leicht in Verführung kommt, unterwegs wieder mal was zu kaufen. Aber nicht jedermann sieht das wahrscheinlich so !

Wim van den Noort
wvdnoort@pt.lu

Le Parc Naturel de la Haute-Sûre

Tourisme et environnement - Un ensemble harmonieux

Der Naturpark Obersauer

Tourismus und Umweltschutz - Ein harmonisches Zusammenleben

AUDIO-GUIDES

Les mystères d'Esch-sur-Sûre
Geheimnisvolles Esch-Sauer

Découvrez, grâce à cet audio-guide, le monde fantastique d'Esch-sur-Sûre, avec sa ruine datant de 927 et les mythes ou légendes qui ont été transmis d'une génération à l'autre.

Entdecken Sie, per Audio-Guide, die schaurig-gespinnstige Welt rundum Esch-Sauer, mit der Burgruine aus dem Jahre 927, den Sagen und Legenden, welche von Generation zu Generation weitererzählt wurden."

Prix de location/Ausleihgebühr:

Adult/Erwachsene: 4 €

Enfants/Kinder: 2,5 €

Caution/Kaution: 50 €

ou carte d'identité/oder Bildausweis

Durée/Dauer:

2 heures/Stunden

Un circuit guidé de 2 heures incite à observer la faune et la flore locale et introduit à l'histoire du lac. Le bateau fait escale au "Burfelt" où le centre de découverte de la forêt vous accueille.

Zweistündige geführte Bootsfahrten ermöglichen das Erkunden der lokalen Fauna und Flora sowie einen Einblick in die Geschichte des Stausees. Das Waldentdeckungszentrum "Burfelt" gehört ebenfalls zum Programm.



Solarboot Séi

Informationen, Reservierungen / Informations, réservation:

Maison du Parc: 15 rte de Lultzhausen - L-9650 Esch-sur-Sûre - Tél 89 93 31-1 - Fax 89 95 20 - e-mail: info@naturpark-sure.lu - www.naturpark-sure.lu

rentabike



NORDSTAD

Centre d'Initiation et de Gestion Régional

RESEAU OBJECTIF PLEIN EMPLOI

NEW

**City Bikes
Mountain Bikes**

CIGR Nordstad asbl
27, rue Jean l'Aveugle
L-9208 Diekirch
Tél.: 00352 26 80 33 76
Fax: 00352 26 80 33 75
e-mail: nordstad@cig.lu

*Location de vélos: de fin mars à fin octobre,
7 jours sur 7, de 10h00 à 17h00.
En période d'hiver sur demande.*

*Fahrradverleih: Von Ende März bis Ende Oktober,
7 Tage die Woche, von 10h00 bis 17h00.
Im Winter nur auf Anfrage.*

*Fietsverhuur: Van eind maart tot eind oktober,
7 dagen per week, vanaf 10h00 tot 17h00.
In de winter op afspraak.*

*Rent a bike: from the end of march until end of
october, 7 days a week, from 10h00 to 17h00.
Reservation required during winter season.*



Le vélo, un compagnon au quotidien

Vous faites du vélo pendant vos loisirs? Vous pensez en faire plus souvent, même au quotidien pour vous rendre au travail ou pour faire des courses dans votre quartier? Alors aidez-nous à promouvoir le vélo, l'instrument idéal pour combiner mobilité et sport. Le vélo fait partie des solutions aux problèmes du trafic, et ceci sans bruit et sans émissions.

Pour vous tenir au courant de nos activités et de l'actualité autour du vélo, vous recevez en tant que membre notre publication LVI-Info quatre fois par an ainsi que notre calendrier de randonnées à vélo.

Devenez membre en versant 15,00€ (20,00€ par ménage, enfants à partir de 14 ans) sur notre compte CCPLLULL LU40 1111 0825 6417 0000 Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ a.s.b.l. Luxembourg en mentionnant «nouveau membre» (Pour la cotisation-ménage, veuillez mentionner tous les noms).

Merci pour votre soutien.

Das Fahrrad, ein täglicher Begleiter

Fahren Sie gerne Fahrrad in Ihrer Freizeit? Möchten Sie auch im Alltag mit dem Fahrrad zur Arbeit oder in ihrem Viertel einkaufen? Dann helfen Sie uns das Fahrrad zu fördern: ein ideales Mittel um Mobilität und Sport zu verbinden. Das Fahrrad trägt zur Lösung der Verkehrsprobleme bei und ist zudem abgasfrei und geräuschlos.

Sie halten unser neues LVI-Info in Händen. 4x im Jahr informiert es Sie über unsere Aktivitäten, über Neues rund ums Fahrrad sowie unsere Fahrradtouren. Im LVI-Radtourenkalender, (erscheint jeweils zu Jahresanfang) finden Sie interessante Radtouren.

Unterstützen Sie uns in unserem Engagement für mehr Sicherheit im Radverkehr. Werden Sie Mitglied indem Sie 15,00€ (20,00€ pro Haushalt, Kinder ab 14 Jahre) auf unser Konto der Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ a.s.b.l. CCPLLULL LU40 1111 0825 6417 0000 Luxemburg mit dem Vermerk «Neues Mitglied» überweisen. (Bei Haushaltmitgliedschaft geben Sie bitte die einzelnen Namen an).

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Impressum

	Heft Nr 71 2/2008
Auflage:	950 Exemplare
Heft Nr 72	erscheint September 2008
Herausgeber:	LVI asbl, 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(00352) 439030-29 / (00352) 204030-29
Internet:	www.lvi.lu
email:	lvi@velo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000
Photo:	LVI Archiv, Ecobikers, M. Goldschmit, N. Schmit, W. Van der Noort
Druck:	Imprimerie Linden

La LVI
est membre
de la

ECF European Cyclists' Federation
EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES asbl



NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern



Goûtez le bio,
goûtez la vie!

- 1 Rollingergrund**
 - Lebensmittelgeschäft
 - Metzgerei
- 2 Munsbach**
 - Supermarkt - Lebensmittel
 - Metzgerei
 - Restaurant & Catering
 - Akzent
(Naturkleider, Spielwaren, Bücher)
- 3 Ettelbrück**
 - Lebensmittelgeschäft
- 4 Hupperdange**
 - Hof-Laden Schanck-Haff
- 5 Dudelange**
 - Lebensmittelgeschäft
- 6 Foetz**
 - Lebensmittelgeschäft
 - Metzgerei



www.naturata.lu

Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëtter

VELOCENTER GOEDERT

Un service complet



- Vente de tout type de vélo
- Accessoires de vélo
- Service après vente performant

Ensemble des marques disponibles chez Velocenter Goedert:

**Cannondale, Diamond, Lapierre, Orbea,
GT, Kuota, Pinarello, Epple, Ridley**

Bereldange	Tél. 26 33 72-617
Foetz	Tél. 57 40 57-417
Hollerich	Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu



**velocenter
goedert**

Vous n'avez qu'à pédaler