



LVI-Info

No 73
4/2008

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu





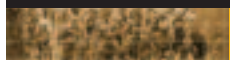
le gaz naturel

★ pratique

★ économique

★ écologique

SUDGAZ



ENTRETIEN ET
REPARATIONS

VELO SPORT CENTER

www.vsc.lu



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



Säit 1983
an de Biobutteker
am ganze Land



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



“Pabeier ass gedëlleg*”

Lors de la conférence de presse sur le “Plan national pour la promotion de la mobilité douce” ** (une revendication de longue date de la LVI), plusieurs journalistes ont demandé à la LVI si nous ne pensions pas que le papier souffre tout ou que ce document n’est qu’un papier de plus .

Non, nous considérons que pour faire avancer une idée il est tout à fait normal de rassembler tous les acteurs autour d’une table, de discuter le sujet et de retenir les conclusions comme base de travail dans un document. Sur le papier, quoi!

Pour nous, la première partie du pari est tenue. Dorénavant, nous disposons d’une excellente partition, reste à trouver les musiciens et les instruments pour jouer la pièce.

Le plus important reste donc à faire, à savoir la mise en œuvre des propositions par les différents acteurs qu’il s’agira d’inciter à réaliser le programme d’actions retenues dans le document en question.

Dans une première phase il faudra nommer un responsable (à plein temps) qui aura pour tâche de coordonner et de superviser la planification et l’exécution du plan d’action “Mobilité douce”. Dans une deuxième phase une cellule “mobilité douce” devra assurer la continuité de ce projet à long terme.

Des propos trop optimistes? En comparaison avec tout ce qui est possible depuis des décennies pour le trafic motorisé, aussi bien



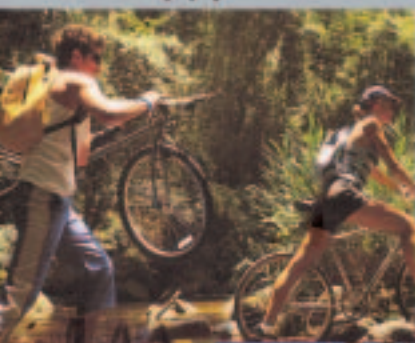
sous forme de budgets que sous forme de ressources humaines, nous prétendons que nos revendications sont plus que modestes.

Le seuil des 10% de trafic cycliste devient de plus en plus réaliste et réalisable. La source du succès est et restera la réalisation de solutions cohérentes qui permettront à un nombre de plus en plus grand de personnes à faire du vélo au quotidien, et cela sous de bonnes conditions. Et la présence permanente de cyclistes dans les rues augmentera d’autant plus leur sécurité.

* “Le papier souffre tout”

** à consulter sur www.lvi.lu

VTT



2006



GITANE

Energy booster

COURSE



VTC



VILLE



OUTDOOR

JUNIOR



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
Fir gudd weider ze kommen: De Vëlo - Interview	6
Cyclistes, brillez!	11
Nachtfragen	13
Ein Fahrradkonzept für Bettemburg	14
Internationales	17
Vive la bicyclette pour améliorer la sécurité routière en ville!	21
Nationales - Vel'oh	23
Nationales	24
Impressum	26



Rendez-vous/Termine

6 -11 janvier 2009

Luxexpo - «Vakanz»

Stand d'information de la LVI

Vendredi, 30 janvier 2009

Assemblée générale de la LVI
à Schiffflange

Sonntag, 22. März 2009

Radreisemesse

Stadthalle Bonn-Bad Godesberg

12- 15 mai 2009

Velo-City 2009 à Bruxelles

www.velo-city2009.com

Assemblée générale de la LVI

le 30 janvier 2009 à Schiffflange

Hôtel de ville, salle Grand-Duc Jean

**Le Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lux, nous présentera
le «Plan national de la mobilité douce» et répondra à nos questions**

Fir gutt weider ze kommen : de Vëlo

An eiser Rei iwwert "Alldagsvëlosfuerer" hu mir eis mat der Mme Annick Wurth ënnerhal. Si fiert an der Stad mam Vëlo.

LVI: Dir fuert mam Vëlo op Är Schaff. Wéi wäit ass Äre Wee?

Mme Wurth: Mäi Wee ass ganz kuerz, ech wunnen um viischte Belair an ech fueren op de Boulevard de la Pétrusse, dofir sinn ech 5 Minutten ënnerwee.

Mam Auto géing Dir méi laang brauchen?

Dat hänkt vum Verkéier of. Wa vill Trafic ass geet et sécher méi séier, bei wéineg Circulatioun ass et ongeféier d'selwecht. Ech gebrauchen de Vëlo awer och nach fir vum Büro op déi nei Cité judiciaire ze fueren, an dofir brauch ech och ongeféier 5 Minutten. Wann ech zu Fouss ginn, brauch ech 12 bis 15 Minutten. An anere Wieder: wann ech 4mol am Dag d'Distanz vun doheem ob de Büro maachen spueren ech 40 Minutten.

Zënter wéini fuert Dir schons mam Vëlo op Är Aarbecht?

Säit 2000, wou ech op de Belair wunne koom. Ech sinn als Studentin, wéi ech an England op der Uni wor, vill Vëlo gefuer. Dono wollt ech och hei fueren, mais dat wor net dran, well ech esou gewunnt hun, datt ech net méi frësch um Büro ukomm wär. Wéi ech du geplënnert sinn, hunn ech et praktesch fonnt fir de Vëlo nees ze gebrauchen.

Wat huet lech derzou bruecht, mam Vëlo op d'Schaff ze fueren?

Ech fannen datt een domatt mobil ass, et kënnt een iwwerall rapid a gutt hin.

Well ech och eng Famill doheem hunn, muss ech munchmol Kommissiounen maachen; duerfir hunn ech e Kierfchen an Täschen u méngem Vëlo fir Saachen dran ze setzen. Sou kréien ech och keng Äerm bis op de Buedem fir d'Akeef ze droën.

Wat huet Är Entscheidung fir mam Vëlo op d'Aarbecht ze fueren lech bruecht?

Wann ech kleng Distanzen ze maachen hunn, fannen ech et pervers wann e gesonde Mënsch den Auto hëllt fir vun A ob B ze kommen an domat d'Loft verschmotzt.

Dozou kennt, wéi ech virdru gesot hunn, datt ee mam Vëlo vill Zäit spueren kann an iwerall hi kënnt.

Huet sech an der Zäit wou Dir Vëlo fuert, eppes verännert?

Et si Vëlospiste geschaf ginn, ech wëll domat awer net soën datt d'Fuere manner geféierlech ginn ass!



Mme Wurth huet et praktesch fonnt de Vëlo nees ze gebrauchen

Säit enger gewësser Zäit kënnen d'Cyclisten och an verschiddenen Eebunstroossen am Sens inverse fueren, wat ech begrëissen.

Säit déi Initiativ fir de Vëlo ze förderen vum aktuelle Schäfferot geholl gouf, si sécher vill méi Leit op de Vëlo geklomm. Och d'Initiativ

Vel'oh bréngt, dass am Fong vill Leit sech iwwerleeën, fir kuerz Distanzen de Vëlo ze gebrauchen.

Ech si vill manner oft aleng op der Strooss mam Vëlo wéi an der Zäit, wou een e bësse méi glunge gekuckt ginn ass wéi haut.

Benotzt Dir selwer och de Vel'oh?

Neen, ech benotzen e net. Mat mengem eegene Vëlo kann ech direkt dohi fueren, wou ech wëll an ech brauch keng Ofstellplaz oder e fräie Vel'oh ze sichen.

Et gëtt dacks gesot, datt et méi laang dauert wann ee mam Vëlo op d'Schaff fiert, datt een also Zäit verléiert.

Dat ass fir mech net de Fall, au contraire.

Wéi gëtt et bei lech op der Aarbecht gesinn datt Dir mam Vëlo an Är Etude schaffe kommt?

Do si nach Leit déi mam Vëlo schaffe kommen.

Ech géing soën, all déi, déi an der Stad wunnen, kommen sou oft wéi méiglech mam Vëlo. Mir iwwerleeën och fir eis en Déngschtvëlo unzeschaffen, deen dann ëmmer prett steet, fir wann een emol net mam eegene Vëlo do ass.

Dir schafft als Affekotin, wéi gesinn Är Clienten et, dass dir mam Vëlo an der Etude ukommt?

Fir mech ass dat keen Thema.

Géingt Dir anere Leit, déi méi no bei hirer Aarbecht wunnen, rode mam Vëlo op d'Schaff ze fueren?

Dat hänkt dovun of: Wann se jonk sinn an d'Gewunnecht hu Vëlo ze fueren, géing ech jo soën. Wann se awer manner gelenkeg sinn oder net gewinnt sinn am Verkéier ze circuléieren, géing ech hinnen et ofroden, well et einfach ze geféierlech ass.

Wat fannt Dir esou geféierlech ?

D'Verbindungen tëschent dem Zentrum an der Gare an dem Zentrum an dem Kierch-

biereg sinn einfach schlecht. Wann et am Zentrum nach einfach ass Vëlo ze fueren, muss ee Kamikaze sinn fir ob der Rouder Bréck oder op d'Gare ze fueren. E Problem ass och, fir, ouni sech a Gefor ze setzen, iwwert d'Brécken ze fueren, virun allem iwwert d'Nei Bréck. Um Trottoir hunn d'Foussgänger Prioritéit, do däerf een am Prinzip net fueren, an op der Strooss gëtt ee vun de Bussen an Autosfuerer fuerchtbar a Gefor gesat.

Da sinn och dacks Vëlosweeër geféierlech well se encombréiert sinn; z.B. op méngem Aarbechtswee, beim Centre Convikt, sti regelmäseg Bussen op der Vëlospiste fir do Leit eraus ze loossen. Och dacks stinn op den Pisten Liwwercamionetten oder Enginen vun der Stad Lëtzebuerg.

Eng aner Gefor ass, datt d'Vëlospisten einfach abrupt ophalen; z.B. an der Avenue Monterey tëschent dem Boulevard Prince-Henri an dem Boulevard Royal oder zwëschent der Place de Paris an der Gare. Wat maachen ech wann ech op der Aler Bréck stinn an op d'Gare wëll fueren, ouni dat iwwer den Trottoir ze maachen?



rue du Fort Elisabeth
die für Radfahrer geöffneten Einbahnstraßen sind
entsprechend gekennzeichnet

Och ass eng Vëlospiste wéi z.B. déi um Boulevard de la Pétrusse zwëschent der Neier Bréck an der Zithastrooss liewensgeféierlech, well wann d'Leit an de geparkten Autoën d'Dir opmaachen, gesäit een dat net an et rennt ee riicht dran. D'Autospropriétaire gesinn och d'Cyclisten net.

Dir fuert mam Vëlo op d'Schaff, benotzt Dir de Vëlo och soss?

Jo, fir kleng Kommissiounen. A menger Fräizäit fueren ech och Vëlo, virun allem am Éisléck, wou manner Trafic ass. Och méng Famille fiert Vëlo.

Wat sot Dir zu der Ausso, datt zu Lëtzebuerg d'Wieder eigentlech dacks ze schlecht wär fir mam Vëlo ze fueren?

Et reent manner wéi ee mengt. Ech fueren awer wann et reent net mam Vëlo, well ech net naass op der Aarbecht ukomme kann, a well ech et och ze geféierlech fanne bei schlechtem Wieder ze fueren.

Brauch een extra Kleedung fir Vëlo ze fueren?

Ech fueren a menger normaler Schaff-Tenue, déi ech de ganzen Dag am Büro un hunn.

Am Alldag dunn ech kee Casque un. An der Fräizäit ass dat anescht, well do kann een doheem eng Dusch huelen.

Wat wënscht Dir lech, wat allgemeng besser kéint sinn, fir de Vëlo?

Ech wënsche mer méi sécher Vëlosweeër, an datt beim Plange méi genee iwwert d'Sécherheet vun de Velosfuerer nogeduecht gëtt.

Ech mengen och dass et gutt wier wann, wéi an Holland, d'Cycliste Prioritéit kriterien an de Kräizungen oder Iwwergäng, an datt déi Regele kloer am Code de la Route verankert wären.

Et wär och an der Stad Lëtzebuerg ubruucht Brécken an aner Méiglechkeeten ze realiséieren fir de Cyclisten ze erlaben d'Héichtenënnerscheeder méi einfach ze meeschteren.

Villmools Merci fir den Interview!

Ech soen lech Merci fir Ären Asaz fir d'Vëlosfuerer.

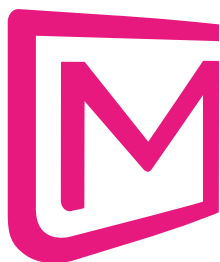
Interview: Monique Goldschmit



call center 24 65 24 65
www.mobilitéit.lu



besser virukommen



mobilitéés
zentral



Tourist Center

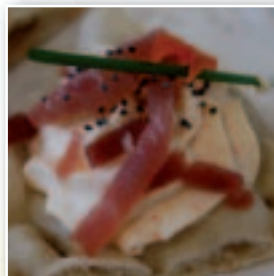
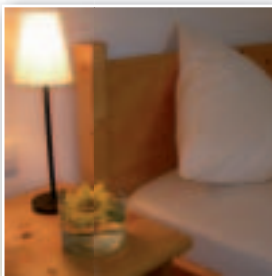
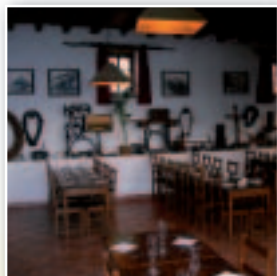
Munshausen | Heinerscheid | Enscherange

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

Cyclistes, brillez !

En France, un décret du 30 juillet 2008 a rendu le gilet haute visibilité obligatoire à vélo, de nuit, hors agglomération, à partir d'octobre 2008. Source: www.fubicy.org

La FUBicy (fédération des usagers de la bicyclette en France) n'est pas favorable au port obligatoire du gilet fluo:

- pourquoi l'imposer aux cyclistes et pas aux piétons, qui n'ont même pas de cata-dioptres?
- il n'est pas du tout adapté à certaines situations: cycliste portant une cape de pluie ou un sac à dos, vélo couché, enfant sur siège bébé

- vous pouvez obtenir le même niveau de sécurité avec des bandes réfléchissantes sur votre vélo, le siège bébé, votre sac ou vos sacoches. L'avantage d'équiper directement le vélo plutôt que le cycliste est que vous ne risquez pas d'oublier l'accessoire réfléchissant chez vous.

Nous vous encourageons vivement à investir dans un bon éclairage, actif et passif.

La qualité des éclairages vélo vendus en France étant trop souvent insuffisante, la FUBicy:

- milite pour une amélioration des normes éclairage vélo: fiabilité des connections,



fiabilité des fixations pour les éclairages amovibles, rendement électrique, puissance optique.

- vous recommande d'avoir des accessoires réfléchissants pour rester visible en cas de panne de votre éclairage, ou pour être visible de plus loin sur une route particulièrement dangereuse comme on en trouve parfois encore en sortie d'agglomération. Choisissez ce qui est le plus pratique pour vous: gilet ou baudrier fluo, pinces à vélo, autocollants sur le cadre, parements sur un vêtement ou les sacoches...

Décret du 30 juillet 2008 - Annexe 2

Le port obligatoire d'un gilet de sécurité par tous les cyclistes hors agglomération de nuit ou de jour par mauvaises conditions de visibilité. Cette décision du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 février 2008 vise à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Les cyclistes sont les usagers de la route les moins visibles. Les feux dont sont équipés les vélos sont moins puissants que ceux des cyclomoteurs et des motos.

Ils sont notamment peu perceptibles de nuit hors agglomération en l'absence d'éclairage public. C'est pourquoi il a été décidé de rendre obligatoire le port d'un gilet de sécurité par tout conducteur et tout passager d'un cycle, de nuit, ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante. Cette mesure entrera en vigueur à compter du 1er octobre 2008.

Le fait de ne pas respecter cette obligation sera passible d'une contravention de la deuxième classe d'un montant de 35 euros (22 euros pour l'amende minorée).

En 2007 60 cyclistes ont été tués en ville et 82 hors agglomération. De plus, en dépit d'une diminution du nombre de cyclistes tués en 2007 de 21,5% par rapport à 2006, le nombre de cyclistes blessés a, quant à lui, augmenté de 2,7%.

Et au Luxembourg

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Dernière modification du 9 juin 2008.

Art. 43bis

2. Les cycles doivent être munis de respectivement une ou deux installations d'éclairage d'une puissance de 3 W chacune, selon qu'ils sont à voie simple ou à deux voies.

Les cycles à voie simple doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune, à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré rouge de forme non-triangulaire. Les cycles à deux voies doivent être munis à l'avant de deux feux blancs ou jaunes et à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres rouges de forme non-triangulaire; ces feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule. Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement. Sur les cycles du genre tout terrain (VTT) le feu blanc ou jaune avant peut être remplacé par un catadioptré blanc et le feu rouge arrière est facultatif; toutefois, dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, la présence des feux avant et arrière prévus au présent paragraphe est obligatoire.

Les pédales des cycles doivent être munies de catadioptres blancs ou jaunes de forme nontriangulaire, visibles de l'arrière.

En cas d'impossibilité technique de les fixer sur les pédales, ces catadioptres doivent se présenter sous forme de bandes réfléchissantes de couleur jaune ou blanche, fixées sur la partie arrière des chaussures du conducteur du cycle.

Les garde-boue arrière des cycles doivent être pourvus d'une bande réfléchissante de couleur jaune ou blanche d'une hauteur de 10 cm et d'une largeur de 3 cm. A défaut de garde-boue arrière cette bande doit être fixée aussi verticalement que possible sur une partie du cadre. La bande doit être visible de l'arrière.

A partir du 1er juillet 1990, les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptres blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur répartis de façon régulière et uniforme sur le contour des roues, soit par des pneumatiques dont les flancs sont munis de rubans circulaires continus de couleur blanche ou jaune réfléchissante.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux cycles qui, par construction, sont destinés à des fins de compétition sportive et qui sont utilisés pour des courses cyclistes ou pour l'entraînement y relatif.



Nachfragen

Gut, dass in Luxemburg mehr Fahrrad gefahren wird. Auch jetzt in der kälteren und dunkleren Jahreszeit. Darüber freuen wir uns. Nicht so froh sind wir allerdings über die vielen Personen die, dunkel gekleidet und dazu noch ohne Licht, mit dem Fahrrad unterwegs sind. Diesen Menschen ist offensichtlich nicht klar, dass sie nicht gesehen werden und sie sich ernsthaft und völlig überflüssigerweise selber in Gefahr begeben - und andere in Gefahr bringen.

Folgenden Text haben wir dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) Check-Heft zur Fahrradbeleuchtung entnommen. Er hat seine Gültigkeit genauso in Luxemburg.

Muss es denn schon so früh dämmern? Also doch im Dunkeln nach Hause! Der Scheinwerfer streikt mal wieder, keine Ahnung warum. Unter lautem Surren quält sich mein alter Dynamo; das ohnehin schwache Rücklicht flackert. Na ja, wird schon gut gehen. Andere haben überhaupt kein Licht dran.

“Da zeige ich doch wenigstes guten Willen, oder?”

Ein Radfahrer kommt mir entgegen. Als er mich in der Finsternis endlich sieht, muss er scharf abbremsen:

“Schon mal darüber nachgedacht, dass Sie im Dunkeln auch andere gefährden?”

Er fährt weiter, ich stoppe – und werfe seinem Rad einen Blick hinterher. Noch in zehn Metern Entfernung ist er gut zu erkennen: Helle Jacke, reflektierende Räder, superhelles LED-Rücklicht. Leuchtend, aber fast lautlos – dank Nabendynamo.

“Ist so eine Ausrüstung nicht wahnsinnig teuer?”

Ein anderer Radler reißt mich aus meinen Gedanken: “Kein Standlicht, da sollte man nicht auf dem Radweg herumstehen”, ruft er. Ich merke langsam, dass mir etwas fehlt.

Es ist kein schlechtes Gewissen, das mich in der Dunkelheit begleitet. Eher so ein unbestimmter Respekt vor dem Risiko. Und das leichte Herzklopfen bei jedem Passieren einer nächtlichen Polizeistreife. Zu verschmerzen wäre ein Bußgeld ja schon. Aber was passiert bei einem Unfall? Dann wäre eine Geldstrafe laut Straßenverkehrsordnung wohl mein geringstes Problem!

Meistens passiert ja nichts, beruhige ich mich. Aber das Blättern in Gerichtsurteilen gibt mir zu denken: Gerade ein paar hundert Euro Schmerzensgeld bekommt da ein Radfahrer zugesprochen, nachdem er – vorfahrtsberechtigt, aber ohne Licht, von einem Auto gerammt und verletzt wurde.

Was kostet doch gleich eine komplette, vernünftige Lichtenanlage? 50, 60 oder 70 Euro?

Quelle: ADFC Fahrradcheck, 2007
www.adfc.de



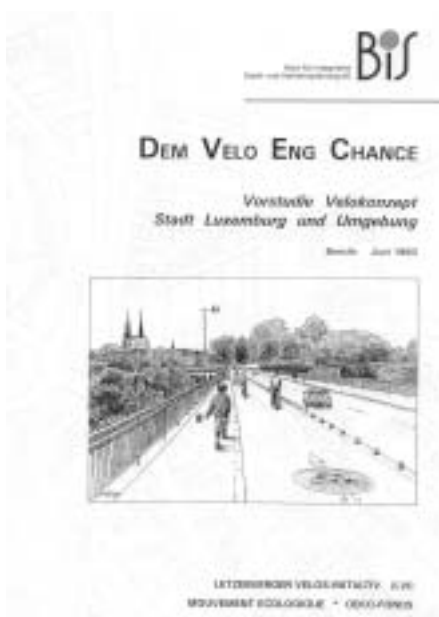
Ein Fahrradkonzept für Bettemburg

Die Gemeinde Bettemburg läßt im Moment ein Fahrradkonzept ausarbeiten. Die LVI ist in der Arbeitsgruppe, welche das Planerbüro begleitet, vertreten. Wir haben uns mit Peter Gwiasda und Andrea Fromberg des Planerbüro Via unterhalten.

LVI: Es ist nicht das erste Mal dass Sie einen Auftrag in Luxemburg ausführen.

Nein, wir haben 1993 noch unter dem Büronamen „BiS – Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“ die Vorstudie „Dem Vëlo eng Chance“ zum Velokonzept für die Stadt Luxemburg und Umgebung für die Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ (LVI), die Mouvement Ecologique und den Oeko-Fonds erarbeitet. Viele Maßnahmen, die heute umgesetzt sind, sind in dieser Studie bereits enthalten gewesen, so auch der Zweirichtungsradweg über den Viaduc.

Abb: Titelbild Gutachten 1993



Was war Ihr erster Eindruck der Gemeinde Bettemburg?

Wir waren überrascht, wie städtisch die für deutsche Verhältnisse kleine Gemeinde mit fast 10.000 Einwohnern wirkt. Da wir mit der Bahn anreisen, haben wir aber auch direkt einen Eindruck gewonnen, welche Barrierewirkung die Eisenbahn für den Ort darstellt. Und beim Anblick der neu ausgebauten Route de Mondorf wurde uns klar, dass bei den zur Verfügung stehenden Breiten, der Kfz- und vor allem der Lkw-Belastung kein Spielraum für Radverkehrsanlagen vorhanden ist, wenn man nicht auf Kosten der Fußgänger gehen will - was wir nicht tun werden – oder auf Kosten der Parkflächen.

Ist eine Gemeinde wie Bettemburg mit ihren 5 Ortschaften überhaupt fürs Radfahren geeignet. Topographie, Infrastruktur, Verkehrsaufkommen?

Eindeutig: ja und zwar sehr gut! Wir haben uns zuerst die Topografie angesehen und mit Ausnahme der recht steilen Hauptstraße in Noertzingen und einigen steileren Abschnitten im östlichen Siedlungsbereich des Kernortes Bettemburg sind keine größeren Steigungen vorhanden. Natürlich muss man am Äppelbiërg ein wenig in die Pedale treten und auch auf dem Weg nach Abweiler, aber im Vergleich zum Radfahren in Luxemburg Stadt ist das Radfahren in Bettemburg topografisch gesehen kinderleicht.

Innerhalb Bettemburgs liegen alle Quellen und Ziele nicht länger als 5 km auseinander und liegen damit in idealer Fahrradentfernung. Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen, wie die Schwemm, Sportplätze und Grünanlagen sind für jeden Bettemburger hervorragend mit dem Fahrrad zu erreichen. Auch Arbeitsplätze sind reichlich vorhanden: Bettemburger Beschäftigte können prima mit dem Rad zur Arbeit fahren und auch für Auswärtige ist dies möglich, wenn

sie Bike & Ride nutzen. Schwierig ist das Einkaufen in Bettemburg, da es nur noch den Cactus und einige andere kleine Läden im Kernort gibt, in den Außenortschaften aber gar keine Versorgung am Ort mehr möglich ist. Das sind keine guten Voraussetzungen für das Einkaufen mit dem Fahrrad.



Sonnenpromenade in Bettemburg

Das Verkehrsaufkommen ist für Luxemburger Verhältnisse recht hoch, vor allem der Lkw-Anteil ist auf den Hauptstraßen aus Radfahrsicht unschön. Verbunden mit der Tatsache, dass dort auch kein Platz für die Anlage von Radverkehrsanlagen vorhanden ist, ist dieses eines der Hauptprobleme, das wir zu lösen haben.

Was ist die größte Herausforderung bei diesem Projekt?

Zum einen eben, dass an den Hauptverkehrsstraßen aus Platzmangel kaum eine Chance besteht, einen Radweg oder auch nur einen Suggestivstreifen anzulegen. Zum anderen hat die Eisenbahn eine hohe Barrierewirkung, und eine Verbesserung der Durchlässigkeit ist immer mit hohem baulichem und finanziellem Aufwand verbunden. Und schließlich hat das Rad fahren in Luxem-

burg immer noch ein leicht exotisches Flair; es muss als praktisches, höchst flexibles, gesundes und preiswertes Transportmittel mit Spaßfaktor mehr in den Köpfen der Menschen verankert werden.

Welcher Grad von Radverkehr ist realistisch zu erwarten?

Leider gibt es in Luxemburg keine regelmäßig erhobenen Mobilitätszahlen. Daher können wir den jetzigen Radverkehrsanteil nur schätzen und wir vermuten, er liegt heute zwischen 2 und 5%. Das ist ein sehr niedriges Ausgangsniveau und man kann mit guter Radverkehrsförderung schnelle Effekte erzielen. Eine Steigerung um 100% ist nicht utopisch! Der derzeitige durchschnittliche deutsche Radverkehrsanteil von 10% kann auf jeden Fall erreicht werden. Das wird allerdings einige Jahre konsequente Radverkehrsförderung erfordern.



Welches ist die wichtigste Voraussetzung, dass dieses Ziel erreicht werden kann?

Unser Konzept arbeitet die wesentlichen Punkte hierzu heraus: Die wichtigsten Ziele in Bettemburg sollen durch eine zentrale Fahrradroute erschlossen werden. Dazu müssen neue Wege gebaut und vorhandene Wege verknüpft werden. Wichtig ist es, die Querungen über die Bahnstrecke für Radfahrer zu verbessern. Neben diesen Fahrradrouten im Ortskern von Bettemburg müssen auch komfortable und sichere Verbindungen in die anderen Ortsteile und die Nachbargemeinden geschaffen werden. Dies kann durch den Bau von Radwegen und durch die Markierung von Suggestivstreifen erfolgen. Die Verbindungen mit den Nachbarorten und die innerörtlichen Fahrradrouten werden am Ortseingang durch Überquerungshilfen gesichert. Diese Überquerungshilfen sollen auch der Geschwindigkeitsdämpfung dienen. Da auf den meisten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen keine Radverkehrsanlagen möglich sind, ist die Geschwindigkeitsdämpfung des Autoverkehrs die einzige Möglichkeit, den Fahrradverkehr dort sicherer zu machen.

Genauso wichtig wie die „Hardware“ ist aber auch die „Software“: In Bettemburg muss ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden, das Fahrrad muss überall sichtbar und mitgedacht werden, alle müssen das Fahrrad als Verkehrsmittelalternative in Betracht ziehen. Der Bürgermeister hat ein offenes Ohr für das Thema, wir selbst haben ihn schon auf dem Weg zur Arbeit auf dem Fahrrad getroffen.

Welche Punkte sind kurzfristig umsetzbar (1 Jahr)?

Kurzfristig begonnen werden kann mit der „Software“ und das werden wir im kommenden Jahr auch tun. Wir werden in Bettemburger Betriebe gehen und für das Fahrrad



Huncheringen - Gemeinde Bettemburg

auf dem Weg zur Arbeit werben und mit den Leuten sprechen, wo Hindernisse liegen, dass das Fahrrad bisher nicht genutzt wird und was verbessert werden muss. Und wir gehen in die Schulen und fragen dort die Kinder, wo sie sich auf ihrem Schulweg unsicher fühlen und untersuchen ihre Fahrräder nach Sicherheitsmängeln. Möglichst viele Bettemburger sollen sich mit dem Thema Fahrrad beschäftigen.

Aber wir können auch einige bauliche Maßnahmen kurzfristig umsetzen. Die Verwaltung ist hier sehr aufgeschlossen. Wichtig sind hier vor allem die Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen, an denen die Markierung von Suggestivstreifen möglich ist, sowie die Sicherung von Querungen für Radfahrer und Fußgänger. Auch für die Überquerung der Eisenbahnlinie werden kurzfristig umsetzbare Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. Kurzfristig umsetzbar ist auch die Fahrradwegweisung, so können vorhandene alternative Routen zu den Hauptverkehrsstraßen in Wert gesetzt werden.

Denken Sie dass eine Werbekampagne tatsächlich dazu beiträgt, dass mehr Leute aufs Rad umsteigen ?

Offensive Werbung für das Fahrrad muss selbstverständlich sein, um das Fahrrad in das Bewusstsein der Menschen zu bringen. Dabei kann die Werbung für das Fahrrad sehr vielfältig sein: das Spektrum reicht von guter Infrastruktur mit komfortablen und sicheren Radwegenetzen über Wegweisung und Abstellanlagen bis hin zu Fahrradaktionstagen.

Sie arbeiten seit einigen Monaten an diesem Projekt. Was wäre eine erste Bilanz?

Da bisher wenig Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, ist vieles zu tun und aber auch ganz viel möglich. Die Verwaltung ist aufgeschlossen und bereit, wirklich etwas für den Fahrradverkehr zu tun. Die Arbeitsatmosphäre ist sehr angenehm – insgesamt ein schönes und spannendes Projekt.

Vielen Dank für das Interview

Interview: Gust Muller

Internationales

En date du 7 octobre 2008 la ECF (European Cyclist Federation) et la ETRA (European Twowheel Retailers' Association) ont publié un communiqué de presse sur la nouvelle réglementation pour la sécurité sur les routes.

New EU road safety regulation not proven safe for cyclists

Brussels, 7 October 2008 - The European Commission decided to introduce Daytime Running Lights (DRL) on all new vehicles from 2011 onwards. "We strongly oppose this initiative because it is not based on conclusive evidence and might even prove harmful to cyclists", says Annick Roetynck from the European Twowheel Retailers' Association (ETRA). "To claim that this measure will increase road safety is simply not right. Let alone the paradigm shift it will bring about: vulnerable road users will have to watch out for cars instead of the other way round", adds Bernhard Ensink from the European Cyclists' Federation (ECF).

EU Vice President Günter Verheugen said that reducing road fatalities by 1,200 – 2,000 lives per year is the main argument to introduce DRL – a system, which makes car

lights work in daytime. "But the 2003 TNO study on which the Commission bases the above estimates did not examine the effects of DRL on car drivers' behaviour toward vulnerable road users. What's more, the study has no conclusive evidence about the effect of DRL on accidents involving pedestrians, cyclists and motorcyclists", Annick Roetynck explains. Bernhard Ensink adds: "In September 2001, ECF together with FEMA, the European motorcyclists' association and FEVR, the European federation for road victims, presented to the Commission a position paper, which contained an overview analysis of the scientific evidence available on DRL. That analysis clearly showed that, in spite of well over 50 DRL studies carried out over 30 years, it was impossible to achieve a reliable measurement of the effect of DRL on road safety. The TNO study on which the Commission has based its decision shows exactly the same shortcoming."

The Commission argues that all road users, including pedestrians, cyclists and motorcyclists can detect, recognise and identify vehicles equipped with DRL, better and earlier. "So kids can see the cars, but can the cars see the kids?" asks Bernhard Ensink,

citing medical research that too many light sources make non-illuminated objects and persons, such as pedestrians and cyclists, less visible.

Real road safety issues

"We think that DRL will reinforce the already strong position of motorized vehicles, increasing car drivers' psychological right of way, leading to higher speeds as drivers believe their car causes less risk" says Annick Roetynck. "It will also shift the responsibility towards the vulnerable road users. They will be expected to watch out for cars while it should be the other way round."

In order to reduce road fatalities, ETRA and ECF want the European Commission to target more serious safety problems in transport. In the framework of the European Road Safety Action Programme, the Com-

mission has listed the following order of causes of mortality on the road : excessive speed (15,000 fatalities), consumption of alcohol or drugs, fatigue (10,000 fatalities), non-wearing of seat belts or of protective helmets (7,000 fatalities).

"To us it is not logical that the Commission shows great interest in harmonizing legislation on DRL, but does not see any need for harmonizing for instance speed limits or blood alcohol limits. If the European Commission wants to bring down the number of deaths on EU roads from the current 43,000 per year to 25,000 by 2010, it needs to target the real problems", Bernhard Ensink concludes.

ETRA - www.etra-eu.com

ECF - www.ecf.com



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

**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 |

Sonnen-Hoffmann

MAISON FONDÉE EN 1872

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...



rentabike



Dikrich



NORDSTAD

Centre d'Initiative 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.
Tijdens 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 winterseason.



Vive la bicyclette pour améliorer la sécurité routière en ville !

Nous publions ici un communiqué de presse de la FUBicy - Fédération française des Usagers de la Bicyclette du 16 octobre 2008

A l'occasion de la Semaine de la sécurité routière, la Fédération des Usagers de la Bicyclette proteste contre le dénigrement régulier dont sont victimes les cyclistes, et rappelle que le vélo contribue à améliorer la sécurité routière.

L'utilisation du vélo dans les déplacements urbains augmente fortement dans notre pays et il devient un moyen de déplacement efficace et incontournable. Un nombre croissant de collectivités locales l'ont bien compris et renforcent aménagements et politiques cyclables. Les nouvelles mesures réglementaires pour créer des zones de circulation apaisée (décret du 30 juillet 2008), témoignent que la prise en compte par l'Etat, du cycliste, s'améliore. La bicyclette n'est pas un mode de déplacement dangereux.



Se déplacer à vélo n'est pas dangereux si le cycliste prend bien sa place et surtout si les véhicules motorisés roulent moins vite

Contrairement à des idées fausses trop souvent reprises la bicyclette est un mode de déplacement qui n'est pas dangereux, même si cyclistes et piétons sont plus vulnérables dans le trafic. En 2007 la baisse du nombre de cyclistes tués est de 21,5% par rapport à 2006 (passant de 182 à 142), et représente la plus forte amélioration de tous les modes de déplacements. Par rapport à 2000, la baisse est de 48%. Quant au nombre de cyclistes blessés, il reste stable, autour de 4500 personnes par an depuis 2005 et pourtant, les déplacements à vélo ont augmenté, stimulés par le développement des vélos en libre-service.

Rouler à vélo en sécurité

Pour protéger les enfants et les jeunes de nombreuses initiatives ont lieu pour que les cyclistes apprennent à rouler en sécurité. Mais pourquoi attribuer au vélo les accidents de jeunes, alors qu'ils se produisent surtout en voiture et en deux roues motorisés ?

En 2007, sur 364 jeunes de moins de 18 ans décédés suite à un accident de la route, 155 l'ont été en voiture, 122 en deux-roues à moteur 51 à pied et seulement 17 à bicyclette (source : ONISR Bilan 2007). Il faut le dire aux jeunes, à leurs parents et aux adultes : se déplacer à vélo n'est pas dangereux si le cycliste prend bien sa place et surtout si les véhicules motorisés roulent moins vite et intègrent dans leur comportement que la voirie est faite pour tous. Baisser la vitesse des voitures en ville est une nécessité. Le risque du vélo est créé par les véhicules à moteur : éduquons leurs conducteurs.

www.fubicy.org

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 Gefährnisvolles 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-gespensartige 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

co-labor

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 Grénge 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

Vel'oh: les vélos en libre-service à Luxembourg-Ville

Après la mise en service de sept nouvelles stations Vel'oh pendant les derniers mois, onze stations supplémentaires seront ajoutées d'ici mars 2009 sur le territoire de la ville de Luxembourg.

Les nouvelles stations prévues:

- boulevard Konrad Adenauer, Kirchberg
- boulevard Pierre Dulong, Belair, Athénée
- avenue Gaston Diderich, Belair
- rue J.-B. Gellé, Bonnevoie
- rue des Ardennes, Bonnevoie, piscine
- plateau du St. Esprit, Centre, ascenseur Grund
- square de New York, Belair, Val St. Croix
- boulevard de la Foire, Limpertsberg,
- place Auguste Laurent, Limpertsberg,
- square Edouard André, Limpertsberg
- rue du Cimetière, Bonnevoie

Ceci portera le nombre de stations à 43. Un élargissement supplémentaire vers Howald et Strassen est en étude.

Depuis l'inauguration le 21 mars 2008, un total de 95721 locations a été enregistré.

Du 21 mars jusqu'au 30 novembre 2008 la location moyenne par jour était de 375.



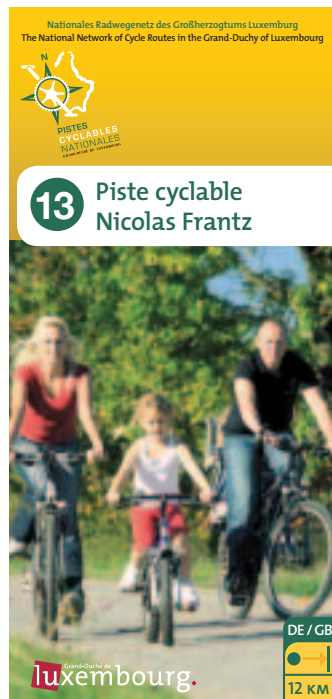
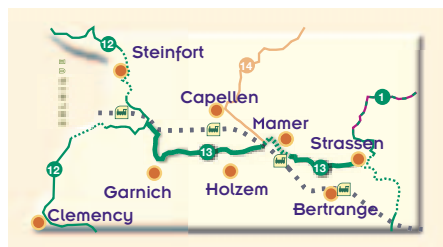
Nouvelle station à Hollerich, bld J.P. Merkels



Nationales

PC13: nouveaux panneaux d'informations

Des panneaux d'informations sur la piste cyclable PC13 ont été inaugurés en date du 19 septembre 2008 à Mamer. Ces panneaux, qui longent désormais la PC13 menant de la PC1 à Strassen jusqu'à la PC12 près de Hagen, fournissent des informations touristiques aux cyclistes. Un dépliant reprenant les mêmes informations peut être obtenu auprès de l'Office National du Tourisme. Il est prévu d'installer ce type de panneaux le long de toutes les pistes cyclables du réseau national.



PC14 : nouvelle signalisation

Depuis le mois de septembre 2008 la partie de la PC14 qui mène de la gare de Mamer jusqu'à Olm est équipée d'une signalisation directionnelle.



Nationales

Oeko-Foire 2008 (12. – 14. September 2008)

Die Oeko-Foire ist eine gute Gelegenheit mit vielen Messebesuchern über das Thema Fahrrad ins Gespräch zu kommen. Und wieder hat sich bestätigt, dass immer mehr Menschen ein großes Interesse am Fahrrad als Transportmittel, als Sportgerät oder zur Freizeitgestaltung im Inland wie im Ausland haben.



E Cadeau fir de Vëlo (16. September 2008)

Schon zum dritten Mal verteilte die LVI während der Mobilitätswoche, am Rond-point Schuman auf Limpertsberg, an alle RadfahrerInnen ein kleines Geschenk in Form von Transfair-Schokolade. 234 Riegel wurden zwischen 7:30 und 9:00 verteilt. Vielen Dank an die "Drëttweltbutteker" die uns die fair gehandelten Schokoriegel gratis zur Verfügung gestellt haben.



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 73 4/2008
Auflage:	950 Exemplare
Heft Nr 72	erscheint März 2009
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, ADFC/Oliver Tjaden, M. Goldschmit, J.Lorang
Druck:	Imprimerie Linden

La LVI
est membre
de la

ECF European Cyclists' Federation
EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES e.v.



NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern

oiko
CONSULTING



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-Liewesmëtzel

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