



Lëtzebuurger
Vëlos-Initiativ

LVI-Info

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu

No 92
4/2013



Wollen Sie unsere
Post lieber via
E-Mail empfangen?
Schreiben Sie uns!
lv@velo.lu

mobilitészentral

4

façons de nous contacter
Möglichkeiten uns zu kontaktieren



www.mobilitet.lu



Call Center
24 65 24 65

Heures d'ouverture:
lu-ve de 6h00 à 21h00
sa-di et jours fériés
de 8h00 à 20h00



**Applications
mobiles**

Application mobile
pour iPhone, iPad, Android
Blackberry et Symbian



**Mobilitészentral
Luxembourg-Ville**

Belval-Université

Heures d'ouverture:
lu-ve de 6h00 à 21h00
sa-di et jours fériés
de 8h00 à 18h00

lu-ve de 7h00 à 19h00



verkeiers
verbond

Mat Réckewand fiert et sech besser!

Die Würfel sind gefallen und die Zeichen stehen gut. Das Koalitionsabkommen (s.S.6) verspricht so manches, was die LVI seit Jahren fordert.

Vor allem eine Abteilung für sanfte Mobilität im Nachhaltigkeitsministerium, deren Sinn und Zweck darin besteht, Initiatorin, Kontrollinstanz und Beratungsstelle für sämtliche Belange in diesem Bereich zu sein.

Viele Gemeinden haben nicht die Möglichkeit, in sämtlichen Bereichen der Mobilität in puncto Personal ausreichend aufgestellt zu sein. Mit dieser Abteilung im Ministerium muss eine Anlaufstelle entstehen. Sie sollte mit dem nötigen Fachwissen Antworten und Ratschläge geben, aber auch durch aktive Werbung die sanfte Mobilität in sämtlichen Gemeinden fördern und fördern.

Durch den systematischen Ausbau des nationalen Radwegenetzes für Freizeit und Tourismus, und ebenso wichtig, für den Alltagsradverkehr, muss in den nächsten

Jahren das bereits Bestehende zu einem kohärenten Netz zusammengefügt werden.

Der sanfte Tourismus kann durch das Ausarbeiten von neuen Produkten im Bereich von Rad- und Wanderwegen wichtige wirtschaftliche Impulse geben. Durch statistische Erfassung muss festgestellt werden, welchen Impact die verschiedenen Produkte haben.

Luxemburg hat mit seinen guten Rad- und Wanderwegen ein hohes Potential an touristischer Anziehungskraft. Dieses muss allerdings professionell vermarktet werden. Eine erste Gelegenheit in diese Richtung bot sich bereits bei Gelegenheit der "Echternacher Tourismustage", welche im Oktober dieses Jahres zum ersten Mal stattfanden.

Wir sind, wie seit eh und je, zu einer guten Zusammenarbeit bereit, um unseren Beitrag zu leisten, damit die nächsten fünf Jahre ertragreich sein werden.

Es bleibt viel zu tun, treten wir in die Pedale.

Cycles Arnold Kontz

Votre spécialiste du vélo et du fitness.



Plus de 1000 m² d'exposition entièrement dédiés à la passion du vélo. Promeneur occasionnel ou cycliste confirmé, vous y trouverez la solution la mieux adaptée à vos besoins, mais aussi une équipe dévouée pour vous conseiller. Et notre atelier assure vos entretiens et réparations toutes marques. Grand choix également d'appareils fitness et musculation : tapis de course, vélos d'appartement et elliptiques, bancs de musculation, rameurs, steppers, fauteuils de massage...

Achetez vos marques préférées aux plus bas prix!

Bianchi

**GA
ME**



PINARELLO

Gazelle

LOOK

DAHON

VIEW

VIPER

VIEW

Campagnolo

SHIMANO

HUTCHINSON

POLAR

FAVIA

CATVEX

CATVEX

OH

MAVIC

CARE

BELL

ELITE

uvex

PR2

PR2

ROMER

MICHELIN

zefal

ABUS



Rendez-vous dès à présent dans notre magasin:
128, route de Thionville à Luxembourg
ouvert le lundi de 14h à 18h et du mardi au samedi
de 9h à 18h non-stop



Cycles Arnold Kontz

Tél: 40 96 74 - cycles@arnoldkontz.lu

www.arnoldkontz-cycles.com

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
Programme gouvernemental	6
Tradition oblige!	7
Helmpflicht	8
Questions et réponses	10
Uelzechtdall-News	14
Si zielen lech...	15
Nationales	16
Deslescht a mengem Bistro	16
LVI - Backstage	18
Réckbléck	19
Vennbahn	20
Internationales	23
An eegener Saach	24
Impressum	26



Pont Adolphe - Kein Platz für Radfahrer?!

Rendez-vous / Termine

Assemblée générale de la LVI

vendredi, le 24 janvier 2014 à 19h00
à Luxembourg-Eich (Scoutszentral «Géisserei»)

16.03.2014

16. ADFC-RadReisemesse in der
Stadthalle Bad Godesberg, Bonn

24.03. - 04.04.2014

Vélo-école pour adultes

Organisée par la LVI en collaboration
avec la Ville de Luxembourg.

24. - 27.04.2014

AGM ECF (European Cyclists'
Federation) in Dublin, Ireland

27. - 30.05.2014

Velo-City Global Conference 2014

in Adelaide, Australia
www.velo-city2014.com

Les promesses sont des dettes!

Extraits du programme gouvernemental 2013-2018

TOURISME

... Afin de disposer des informations statistiques indispensables pour établir, exécuter et suivre une stratégie nationale en matière de tourisme, un compte satellite du tourisme sera mis en place en collaboration étroite avec le Statec. Le potentiel du tourisme écologique sera davantage valorisé. Les pistes cyclables et chemins de randonnées pédestres seront pris en compte pour développer de nouveaux produits touristiques et les produits du terroir seront systématiquement inclus dans le cadre de la promotion touristique. ... (p.56/57)

DEVELOPPEMENT DURABLE

Mobilité et Transport

Le Gouvernement compte donner une priorité absolue au dépassement du goulet d'étranglement que constitue actuellement la mobilité tant pour la mobilité professionnelle que pour la mobilité de récréation. La stratégie de la mobilité durable (MODU) constitue à cet égard une orientation qu'il s'agit de préciser et de mettre en oeuvre. L'objectif est de prévoir une bonne desserte par les transports publics et de considérer la mobilité douce dès la planification de toute infrastructure routière et ferroviaire, de bâtiments publics, de nouveaux logements, de la mise en place d'offres de loisirs et de la création de centres commerciaux et d'introduire une gestion ciblée des aires de stationnement.

A cet effet, le Gouvernement compte créer un département en charge de la planification de la mobilité. Cette entité sera en charge de l'analyse des besoins en mobilité à court, moyen et long terme, du développement des scénarios d'évolution de la mobilité

et de la planification conséquente des infrastructures nécessaires.

Le Gouvernement compte développer et promouvoir la mobilité douce en instaurant une cellule en charge de la mobilité douce. En effet, atteindre l'objectif d'un modal split de 25% de mobilité douce ne peut être atteint que si les ressources humaines et budgétaires sont à la hauteur des ambitions. Il est prévu de développer de façon conséquente le réseau national des pistes cyclables tant pour les besoins touristiques que pour les besoins de la mobilité quotidienne et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité des piétons. Le Gouvernement compte développer en étroite concertation avec les communes les initiatives nécessaires à cet objectif. (p.74/75)

La Communauté des Transports

... Il est prévu d'introduire une carte multifonction permettant l'accès et le paiement de tous les moyens de transport à commencer par les bus, le tram, les trains nationaux ainsi que les systèmes de location de vélo et de voitures à courte durée (carsharing) y compris les P&R. Le Gouvernement évaluera la possibilité d'offrir d'autres services étatiques ou communaux sur cette même carte. ... (p.78)



Tradition oblige!

Assemblées générales de la LVI

A.G. 2005:

Exposé de M. Lucien Lux, Ministre des Transports

«Quelles sont les mesures et initiatives à prendre pour promouvoir le trafic cycliste à Luxembourg?»

A.G. 2009:

Exposé de M. Lucien Lux, Ministre des Transports

Le bilan d'une politique «cycliste» de 2005 à 2008

A.G. 2010:

Exposé de M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

La mise en œuvre du «Plan national pour la promotion de la mobilité douce»

A.G. 2014:

Dans le cadre de cette tradition, la LVI a l'honneur de saluer le nouveau Ministre.

Exposé de M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

«Cinq ans pour atteindre un but: 25% de mobilité douce!»

Exposé tenu lors de notre assemblée générale, le vendredi 24 janvier 2014 à la Scoutszentral «Géisserei» à Luxembourg-Eich.



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.sunnen-hoffmann.lu

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



Le spécialiste du vin bio au Luxembourg

Premier domaine viticole de la Moselle luxembourgeoise
en agriculture biologique

Vins fins, crémants et jus de raisins (biolabel)

Grand choix de vins biologiques français et italiens

(Château La Canorgue, Château Miraval, Il Conventino...)

Machen Helme das Radfahren sicherer?

Das Thema einer Helmpflicht für Radfahrer erregt regelmäßig die Gemüter. Erst kürzlich löste das Oberlandesgericht in Schleswig-Holstein eine neue Debatte aus, die auch hierzulande nicht unkommentiert blieb. Die Richter hatten einer Radfahrerinnen eine Mitschuld von 20% an einer Unfallverletzung gegeben weil die Frau keinen Helm trug, dies obwohl es in Deutschland keine Helmpflicht gibt und die Frau am eigentlichen Unfall keine Schuld trug (Aufprall auf eine sich plötzlich öffnende Autotür).

Zusammen mit der European Cyclists' Federation (ECF) und Radlobbys weltweit weist auch die LVI Forderungen nach einer Helmpflicht zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs als untauglich und kontraproduktiv zurück.

Denn obwohl das Unfallrisiko beim Radfahren sehr niedrig ist, besonders im Vergleich zu anderen Verkehrsformen, stellt ein Helmzwang das Radfahren als gefährlich dar. Eine solche Verordnung schreckt die Menschen demnach ab und lässt sie das Fahrrad meiden. Ebenso problematisch ist für viele Radler die Vorstellung, ständig einen Helm dabeihaben zu müssen. Man bedenke ebenfalls die Unmöglichkeit eines öffentlichen Radverleihsystems! Erfahrungen in Ländern, in denen eine Helmpflicht eingeführt wurde (z.B. Australien, Neuseeland, verschiedene US-Staaten) zeigen in der Tat alle eines: Am Ende sinkt die Lust am Fahrradfahren und es steigen weniger Menschen aufs Rad.

In Australien beispielsweise fiel die Zahl der Radfahrer innerhalb weniger Monate um 30%.¹ Zugleich steigt das Unfallrisiko der verbliebenen Radfahrer beträchtlich, denn je weniger Radfahrer unterwegs sind, desto unachtsamer wird das Verhalten der Autofahrer. In der Tat ist das Radfahren umso sicherer, je höher der Radverkehrsanteil ist (safety in numbers).

Wie gut Fahrradhelme vor schweren Verletzungen schützen ist zudem arg umstritten. Die meisten Fahrradunfälle gehen mit einem Aufschlag auf andere Fahrzeuge einher. Anders als Motorradhelme sind Radhelme leicht und nachgiebig und nicht konzipiert für Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern, alleine für leichte, selbst bedingte Stürze. Hierbei fällt man allerdings nur sehr selten tatsächlich auf den Kopf, und das auch nur bei sehr hoher Geschwindigkeit. Zumindest im städtischen Alltagsverkehr scheinen Radhelme also nur bedingt nützlich. Studien zeigen denn auch, dass Kopfverletzungen nach Einführung einer Helmpflicht tatsächlich nicht abnehmen.²

Im Gegenteil: Radfahrer mit Helm sind scheinbar deutlich öfter in Unfälle verwickelt. Offenbar gehen Radler, die sich geschützt fühlen, höhere Risiken ein. Hinzu kommt, dass Autofahrer auf Radler mit Helm weniger Rücksicht zu nehmen scheinen. So hat Ian Walker, Verkehrspsychologe an der Universität Bath (UK) anhand von Selbstversuchen festgestellt, dass er



Mit oder ohne Helm - eine persönliche Entscheidung!

häufiger mit höherer Geschwindigkeit und geringerem Abstand überholt wurde wenn er einen Helm trug.³ So kann das Helmtreten durchaus auch ungewollte Folgen haben.

Rational betrachtet macht eine Helmpflicht zur Risikosenkung also keinen Sinn, im Gegenteil, sie könnte das Radfahren nur unsicherer machen. Wer trotz solcher Bedenken eine Helmpflicht fordert, der müsste diese aus normativer Sicht auch für andere Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Sowohl Autoinsassen als auch Fußgänger beispielsweise leben weitaus gefährlicher als Radfahrer.⁴ Trotzdem kommt niemand auf die Idee, hier Helme zu verordnen.

Wie auch wir immer wieder feststellen ist das Thema Helm ein Hochemotionales. Wir plädieren an dieser Stelle für etwas mehr gegenseitigen Respekt und Toleranz. Selbstverständlich spricht für uns nichts dagegen, dass Radler, die sich mit Helm besser geschützt fühlen, diesen auch tragen. Die Entscheidung sollte aber letzten Endes jedem selbst überlassen bleiben.

Die LVI wehrt sich lediglich gegen eine allgemeine Helmpflicht und aggressive Werbekampagnen für das Helmtreten. Dem Radfahren ein derart gefährliches Image zu verpassen ist erwiesenermaßen kontraproduktiv - sowohl für die Umwelt als auch für die Gesundheit. Eine britische Studie ergab, dass der gesundheitliche Nutzen des Radelns 20mal höher ist als die Risiken.⁵ Radfahren ist also in erster Linie gesund und sollte gefördert werden.

Wir sind der festen Überzeugung dass eine generelle Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer hauptsächlich durch eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung erfolgen kann und soll, eine Helmpflicht trägt dazu nichts bei. Um dies zu gewährleisten und den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen, muss man an anderen Baustellen tätig werden: Infrastruktur (z.B. gesicherte



Besonders beliebt ist die Helmpflicht auch bei so manchen Politikern, die schnelle und scheinbar einfache Lösungen suchen, jedoch vermeiden wollen, an anderen Baustellen tätig zu werden. (Foto: Helmkampagne in Boston, USA, 2012 - www.bphc.org)

Radwege), verkehrstechnische Maßnahmen (z.B. Tempo 30) und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer.

Weitere Informationen finden Sie hier:
www.ecf.com/advocary/road-safety/helmets-and-reflective-vests
www.adfc.de/helme

1 www.fubicy.org/spip.php?article136

2 www.cyclehelmets.org/1013.html

3 www.bath.ac.uk/news/articles/archive/over-taking110906.html

4 www.plosone.org/article/info:doi/10.1371/journal.pone.005060

5 www.velo-city2009.com/assets/files/VC09-ECF-facts-and-figures.pdf

Questions et réponses

Demande d'entrevue au MDDI, 13.03.2013	Réponse du MDDI, 15.07.2013
<p>Objet : Réhabilitation du Pont Adolphe</p> <p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 89 p.11</i></p> <p>Rappel de la demande le 24.05.2013.</p>	<p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 90 p.10</i></p> <p>Pas d'entrevue prévue jusqu'au 13.12.2013.</p>
Lettre au MDDI, 25.04.2013	Réponse du MDDI, 27.05.2013
<p>Objet : documentation/informations promises lors de la réunion du 8 octobre 2012 entre le MDDI et la LVI.</p> <p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 89 p.12.</i></p>	<p><i>Accusé de réception voir LVH-Info 90 p.11</i></p> <p>Pas de suite jusqu'au 13.12.2013.</p>
Lettre au MDDI, 07.05.2013	Réponse du MDDI
<p>Objet : modifications à l'avant-projet de la loi et du règlement grand-ducal relatif au réseau national d'itinéraires cyclables et à la promotion de la mobilité douce.</p> <p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 89 p.13</i></p>	<p>Pas de réponse jusqu'au 13.12.2013.</p>
Lettre au Fonds Kirchberg, 24.05.2013	Réponse du Fonds Kirchberg, 29.05.2013
<p>Objet: Piste cyclable sur le pont G.-D. Charlotte et le Boulevard Konrad Adenauer</p> <p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 90 p. 12</i></p>	<p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 90 p. 12</i></p>
Lettre au Fonds Kirchberg, 15.10.2013	Réponse du 11.11.2013 (E-Mail)
<p>Dans votre courrier-réponse du 29 mai 2013 vous nous communiquez des explications concernant le changement du trafic cycliste sur le pont G.-D. Charlotte et le bd. Konrad Adenauer.</p> <p>Or nous avons des difficultés à bien suivre votre argumentation.</p> <p>Pour les traversées de chaussée, vous comparez les cyclistes aux piétons tout en sachant que les piétons sont autorisés à emprunter les deux côtes du pont et peuvent donc s'engager dès le début du côté qui convient le mieux à leur trajet.</p> <p>Le but de la promotion de la circulation cycliste n'est certes pas d'inciter les piétons à utiliser le vélo, mais plutôt de réduire la circulation automobile. Il ne faut donc pas comparer les conditions de circulation offertes aux cyclistes à celles offertes aux piétons, mais à celles offertes aux automobilistes. Pour réaliser les buts du modal-split que le Ministère du Développement</p>	<p>Je me permets de revenir à votre courrier du 15 octobre relatif à la circulation des cyclistes sur le Pont Rouge.</p> <p>Vu la complexité du projet, je propose que l'on en discute de vive voix. Ceci nous permettra également de faire le point sur l'utilisation des pistes cyclables sur le plateau du Kirchberg.</p> <p>...</p> <p>M. Patrick Gillen, président du Fonds Kirchberg</p> <p>Une réunion a eu lieu le 5.12.2013, une nouvelle entrevue avec visite des lieux est prévue pour mars 2014.</p>

Questions et réponses

Lettre au Fonds Kirchberg, 15.10.2013 (suite)

durable déclare vouloir atteindre, il faut que les conditions pour la mobilité douce (piétons et cyclistes) et celles pour le transport en commun soient équivalentes à celles du transport automobile individuel.

Un réseau cyclable n'est cohérent que si tous les éléments forment un ensemble.

Si le réaménagement du pont G.-D. Charlotte est prévu pour la mi-2014, pour quelle raison les cyclistes sont-ils contraints une année à l'avance déjà à utiliser un seul trottoir, au détriment des piétons? Pour le moment nous ne trouvons aucune nécessité justifiant cette mesure dans vos explications.

Depuis maintenant presque 50 ans, cyclistes et piétons ont dû se partager des trottoirs de moins de 2 m de large, dans les deux sens bien entendu. Mais au moins les deux côtés du pont étaient accessibles aux usagers de la mobilité douce. Cette situation est contre toutes réglementations, tacitement tolérée pourtant par le Ministère, le Fonds Kirchberg, l'Administration des Ponts et Chaussées et la Ville de Luxembourg. Les panneaux (D,5b) indiquent un usage obligatoire du trottoir. Quelles seraient les responsabilités en cas d'accident grave?

Si après le réaménagement du pont, le trottoir Nord mesurera 2,08 m, il sera donc encore plus large que l'espace mixte piétons-cyclistes actuel (1,95 m).

Pour la circulation mixte cycliste-piétons que vous envisagez sur le côté Sud après le réaménagement du pont, l'avis de la Commission de circulation de l'Etat sur «la circulation cycliste sur la voie publique» mentionne que la circulation mixte cyclistes et piétons (signal D,5b) n'est pas recommandée dans l'hypothèse où le chemin obligatoire pour cyclistes et piétons longe une chaussée (largeur dans ce cas: ≥ 3 m + accotement $\geq 0,65$ m; c.-à-d. $\geq 3,65$ m!). Si les chemins obligatoires longent une chaussée, la circulation séparée (signal D,5a) est prévue (largeur dans ce cas: $\geq 2,5$ m pour les cyclistes + $\geq 1,5$ m pour les piétons + zone de protection $\geq 0,65$ m; c.-à-d. $\geq 4,65$ m!). Si les voies de circulation pour les voitures et pour le tram sont réduites au minimum, pourquoi ne pas augmenter au minimum l'espace cycliste/piétons, pour correspondre «simplement aux contraintes réglementaires», ce que vous estimez évident pour le trafic motorisé?

Quelles sont les mesures prévues sur le pont G.-D. Charlotte pour maintenir la circulation piétons/cyclistes, sous des conditions acceptables, tout au long du chantier de la rénovation? ...



Luxembourg-Kirchberg: pont G.-D. Charlotte

Questions et réponses

Lettre à la VdL, 26.07.2013	Réponse de la Ville de Luxembourg, 18.09.2013
Objet : Semaine de la mobilité 2013 <i>Extraits de la lettre voir LVHInfo 91 p.11</i>	<p>J'ai l'honneur de revenir à votre courrier du 26 juillet 2013, par lequel vous avez soumis deux projets pilotes à présenter lors de la semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre 2013.</p> <p>Tout d'abord permettez-moi de vous remercier pour votre dévouement et les suggestions introduites. Toutefois, je suis malheureusement au regret de vous informer que le collège échevinal n'a pu réserver une suite favorable à votre requête alors que les délais pour la réalisation des deux projets ont été trop rapprochés pour les intégrer dans l'édition 2013 de la semaine de la mobilité et pour les encadrer d'une campagne d'information en due forme.</p> <p>Néanmoins, vos propositions ont retenu toute l'attention du collège échevinal. Ainsi, en ce qui concerne votre proposition de créer une liaison directe entre le centre-ville et la Gare moyennant l'ouverture de la voie bus aux cyclistes et l'aménagement de voies suggestives, je puis vous informer que le service de la circulation prépare actuellement un projet portant sur une optimisation de cette liaison cyclable en se basant sur l'étude élaboré par le bureau allemand «Planungsgemeinschaft Verkehr» relative à la poursuite et à l'extension du concept-vélo. Malheureusement au vu des travaux de réhabilitation du Pont Adolphe débutant au printemps 2014 et compte tenu de la saison hivernale, cette mesure n'est actuellement pas réalisable alors qu'on ne dispose pas d'un temps d'essai suffisamment long pour obtenir des résultats concluants.</p> <p>En ce qui concerne votre deuxième proposition à savoir l'aménagement d'un itinéraire cyclable direct entre l'avenue de la Faïencerie et le parc municipal elle impliquera la permission aux cyclistes de rouler à contre-sens dans la rue Nicolas Adames. S'il est vrai que cette mesure ponctuelle intègre le package complet de celles élaborées par PGV voire se dégageant de l'étude du bureau PGV, elle devra encore être, à l'instar des autres - et pour autant que décrétée par les autorités compétentes - réglementée puis réalisée. Dans cet ordre d'idées, le collège échevinal a chargé le service de la circulation de présenter prochainement tout cet ensemble de mesures, dont celle que vous avez proposées, à la commission de mobilité urbaine.</p> <p>Ainsi, eu égard aux explications ci-dessus, les délais restant présentement à la mise en pratique de votre suggestion ne pourra être achevée à temps pour la semaine de la mobilité. Toutefois, je vous propose de réitérer vos propositions lors d'une prochaine réunion de concertation avec M. l'échevin Bausch et les responsables du service de la circulation. ...</p>

Questions et réponses

Lettre aux communes de la Convention Uelzechtdall, 14.08.2013	Réponse de la Convention Uelzechtdall, 15.11.2013
<i>Extraits de la lettre concernant le suivi du projet-pilote Uelzechtdall voir LVH-Info 91 p.12</i>	<i>Réponse voir Uelzechtdall-News p.14</i>
Lettre au MDDI, 04.09.2013	Réponse du MDDI, 15.10.2013
<p>Objet: Course automobile sur la piste cyclable PC15 entre Cruchten et Pettingen</p> <p><i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 91 p.12</i></p>	<p>J'ai l'honneur d'accuser bonne réception de votre courrier du 4 septembre 2013, relative à l'objet cité en référence, lequel a été transmis pour examen et prise de position aux services compétents de l'Administration des Ponts et Chaussées.</p> <p>Je ne manquerai pas d'y revenir dès que je serai en possession des rapports afférents. ...</p>
Lettre aux CFL, 17.10.2013	Réponse des CFL
<p>D'après nos informations le passage pour piétons et cyclistes sur le pont ferroviaire enjambant l'autoroute A4 entre le quartier de Cessange (rue de Bouillon) et le quartier de Merl (rue Am Bongert), serait supprimé sans équivalent valable. Or, cette connexion est régulièrement utilisée non seulement par des cyclistes en temps de loisirs mais aussi comme trajet de travail.</p> <p>Cet itinéraire a pris encore plus d'importance par le fait que les localités de Bertrange et Strassen sont désormais reliées au quartier de Merl par une nouvelle piste cyclable en site propre, allant de Helfenterbruck à la rue des Celtes à quelque 500 m du pont en question.</p> <p>En plus, le nouveau quartier «Ban de Gasperich», avec son offre en emplois et logements, créera certainement dans les années à venir un accroissement du trafic cycliste sur cet axe.</p> <p>A un moment où la mobilité alternative prend de plus en plus d'essor, avec le but de 25% en partage modal, nous comprenons mal qu'une telle liaison soit purement et simplement supprimée, sans alternative valable.</p> <p>Partant de ces considérations, la LVI se permet de solliciter une révision de la suppression de cette connexion importante. ...</p>	<p>Pas de réponse jusqu'au 13.12.2013.</p>

Réponse du Comité politique de la Convention Uelzechtdall à notre lettre concernant le suivi du projet-pilote Uelzechtdall (v. p. 13), 15.11.2013

Lors de la réunion du Comité technique du 25 avril 2012, un projet qui consistait en l'amélioration des infrastructures pour cyclistes parallèlement à l'installation de compteurs à vélos sur la piste cyclable PC15 - dans l'objectif d'analyser l'impact positif des améliorations infrastructurelles sur la fréquentation de la piste cyclable - a été présenté par les représentants du groupe de travail «mobilité douce» sur initiative de la LVI. Le projet, favorablement accueilli par les membres du Comité technique a été présenté au Comité politique le 14 mai 2012. Ce dernier a chargé le Comité technique d'en analyser la faisabilité.

Par la suite, parallèlement à la mise en œuvre technique, élaborée par le Comité technique, la LVI a augmenté le projet d'un catalogue de mesures concrètes, complémentaires au Concept de mobilité Uelzechtdall à mettre en œuvre sur la piste cyclable PC15. Vers la fin du mois d'août 2012, la LVI a soumis le projet final au Comité politique.

Au cours des derniers mois de l'année 2012, d'autres impératifs préoccupaient les Comités politique et technique de la Convention,... ; autant de raisons pour lesquelles la mise en œuvre du projet en question a quelque peu stagné.

Le 28 février 2013, afin de relancer le projet, un Comité technique a été organisé au cours duquel chaque représentant de commune ou d'administration a noté les mesures concrètes de la LVI qui le concernaient directement et ceci en présence de membres de l'Administration des Ponts et Chaussées et de la Communauté des Transports.

Par la suite, un certain nombre de mesures ont été transposées; alors que d'autres sont restées en attente.

Un certain nombre de mesures ont été rapidement mises en œuvre. Parmi celles-ci figurent par exemple le marquage dans le passage souterrain de la gare de Mersch au mois de mai ou encore la réduction de la taille des haies et l'enlèvement des barrières verticales à Steinsel. En outre, l'Administration des Ponts et Chaussées a installé 3 compteurs à vélo sur la PC15 entre Mersch et Walferdange en septembre 2013. Cependant, d'autres mesures n'ont jusqu'à présent pas pu être mises en œuvre car elles sont dépendantes d'autres projets. Ainsi par exemple, diverses situations jugées dangereuses pour les cyclistes à Mersch ne peuvent être éliminées avant le réaménagement du réseau routier à proximité de la gare.

Toutefois, d'autres mesures n'ont jusqu'à présent pas été abordées. Les raisons en sont multiples mais résident également dans le fonctionnement de la coopération intercommunale, notamment en ce qui concerne la prise en charge des dossiers.

Actuellement, les 5 communes de l'Uelzechtdall viennent de signer la prolongation de la convention. Le texte de la convention a été enrichi et précisé en de nombreux points ce qui permettra à l'avenir une meilleure prise en charge et par conséquent une mise en œuvre plus rapide des projets.

Par ailleurs, le Comité politique est en train d'analyser différentes possibilités de raccordement de la piste cyclable entre Walferdange et la Ville de Luxembourg. Par le biais de la Convention Uelzechtdall, les communes se concerteront avec les ministères concernés et la Ville de Luxembourg.

Ainsi, le Comité politique de la Convention Uelzechtdall est optimiste en ce qui concerne la mise en œuvre d'un maximum de mesures proposées par la LVI au cours des années 2013-2014. ...

Si zielen lech a mir zielen op lech!

Es hat tatsächlich geklappt. Im April 2012 hatte die LVI in ihrem Pilot-Projekt "Uelzechtall" unter anderem gefordert, dass auf dem Radweg zwischen Mersch und Luxemburg-Stadt Fahrradzahlstationen eingerichtet werden. Dies, um erstens zu beweisen, wie viel dieser Radweg bereits benutzt wird und zweitens um zu beweisen, dass mit der systematischen Verbesserung der bestehenden Infrastruktur auch der Anteil an Berufsradverkehr zunimmt.

Seit September 2013 sind insgesamt sechs Zahlstationen auf nationalen Radwegen in Betrieb, davon drei im Alzettetal:

PC15 Heisdorf

PC15 Helmdange

PC15 Rollingen

Und drei weitere in:

PC2 Waldhof

PC16 Ingeldorf

PC21 Troisvierges (Vennbahn)

Es handelt sich um das gleiche Zählersystem, von dem bereits zwölf Stationen in der Stadt Luxemburg in Betrieb sind.

Einen aufrichtigen Dank an die Verantwortlichen im Nachhaltigkeitsministerium und der Straßenbauverwaltung, dass diese wichtigen Bausteine im nationalen Radwegenetz gesetzt wurden. Natürlich wünschen wir uns, dass weitere folgen werden.

Die LVI wird regelmäßig den Stand der einzelnen Zähler veröffentlichen.

Sicht Dir nach e flotte Kaddo fir Chrëschttag?



Mam Vëlo do!

Eine Radtour durch die luxemburger Zeitgeschichte

Format 22×28cm, 276 Seiten, gebunden
Mit über 400 Fotos und Illustrationen

Im Sekretariat des Oekozeners Pafendall
(6 rue Vauban, Luxemburg) erhältlich

20,- €

Nationales

PC 21 - Vennbahn

Ein Teilstück der Vennbahn, welche von Troisvierges nach Aachen führt, nämlich die Strecke von Lengeler bis Huldange, ist seit dem Spätsommer endlich fertiggestellt. Fehlt noch die Fertigstellung der Unterquerung der N7. Die im Frühjahr angefangenen Arbeiten waren Anfang November noch immer nicht abgeschlossen. Wir wünschen uns, dass ab Frühjahr 2014 auch diese Baustelle verschwunden ist.



Stand der Bauarbeiten: Anfang Juni 2013



Stand der Bauarbeiten: Anfang Juli 2013



Stand der Bauarbeiten: Anfang November 2013

Deslescht a mengem Bistro

- Elo maachen se zu Schëffleng erëm eng Zuebarrière ewech.
- Jo, hunn ech och héieren.
- Si hunn dat jo och schonns op anere Plaze gemat. D'Autoe kréien en Tunnel méi wäit ewech gebaut, a fir d'Foussgänger gëtt dann eng Bréck oder en Tunnel gebaut op der Plaz wou d'Barrière war, fir dass déi op déi aner Säit kommen. Dat ass jo awer méi sécher wéi eng Barrière, oder?
- Jo, an d'Vëlosfuerer dierfen de Vëlo iwwert d'Trapen droen.
- Ma hal dach op, sief dach frou, dass de iwwerhaupt eriwuer kënnst, si hätten dat dach guer net misse bauen. Si baue jo schliisslech en Tunnel, duerch deem d'Foussgänger an d'Vëlosfuerer och op déi aner Säit kéimen.
- Ma du hues gutt schwätzen, du bass jo

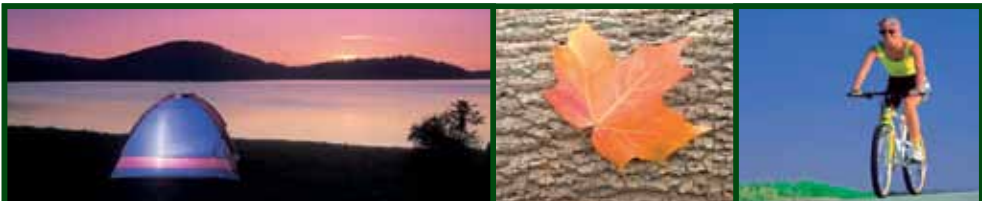
ëmmer mat dengem séieren Auto ënnerwee, dee kann den Ëmwee jo och einfach fueren. Fir d'Foussgänger an d'Vëlosfuerer bauen se ëmmer erëm där laanggezunnener Träpen, an da soen se, et fir dach eppes gemat ginn.

- Ass jo dann och!

- Déi si weder mat Vëloen, Kannerkutschen, Wallissen a scho guer net mat Rollstill ze gebrauchen. Matrichteg behënnertegerechte Rampe wär jidderengem gedéngt, och wann de Wee méi laang ass, an och wann de Lift net fonctionnéiert. Weess de wat, ech fannen, bei deem nächste Contournement oder Souterrain deem se fir den Autosverkéier bauen, sollen se mol esou laang gezunnener Träppleken abauen, ei, dat géing schéi ginn.

- Ech mengen du spënns...

Emilie



IN DER NATUR UNTERWEGS – MIT DER NATUR ZUHAUSE

www.er-de.com




INFORM
 Sinnvoller Innenausbau
 Rudolf-Diesel-Str. 1
 D-54439 Saarburg
 Tel.: 06581/99108
www.inform-saarburg.de



MÖBEL · PARKETT · FENSTER · TREPPEN



Le Parc Naturel de la Haute-Sûre

Tourisme et environnement - Un ensemble harmonieux

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-gesperrte Welt rund um Esch-Sauer, mit der Burgruine aus dem Jahre 927, den Sagen und Legenden, welche von Generation zu Generation weiter erzählt wurden.

Prix de location/Ausleihgebühr:

Adultes/Erwachsene: 4 €
 Enfants/Kinder: 2,5 €
 Caution/Kaution: 50 €
 ou carte d'identité/oder Bildausweis
 Durée/Dauer: 2 heures/Stunden



Der Naturpark Obersauer

Tourismus und Umweltschutz - Ein harmonisches Zusammenleben

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  Sei

Informations, réservation / Informationen, Reservierungen:

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

LVI - Backstage

Die LVI hat dieses Jahr ihren lang geplanten Flyer zur Werbung neuer Mitglieder realisiert.

Der Flyer ist zweisprachig, deutsch und französisch. Wir haben damit jetzt ein gutes Hilfsmittel zur Hand, um interessierten Menschen unsere Arbeit kurz und bündig vorzustellen. An unserem Infostand auf der Oeko-Foire wurde der Flyer zum ersten Mal verteilt, und wir haben dort 23 neue Mitglieder werben können.

Für die Herstellung eines solchen Werbeträgers braucht es professionelle Unterstützung.

So hat die Werbeagentur "Repères" das Lay-out und den Aufbau des Flyers mit uns gemeinsam erarbeitet. Einer der wichtigsten, wenn nicht der wichtigste Aspekt einer guten Präsentation sind allerdings die Fotos. An drei verschiedenen Tagen im Frühjahr dieses Jahres waren wir deshalb mit Claudine Bosseler vom Photostudio C in Luxemburg-Stadt und in verschiedenen Regionen des Landes unterwegs.



Wir, das waren einige Menschen, die das Fahrrad im Alltag benutzen und Zeit und Lust auf diese Fotosessions hatten, ausschließlich ehrenamtlich mit uns unterwegs waren und die Nutzung der Fotos gratis zur Verfügung stellten.



Claudine hat unsere Mannschaft sehr kompetent und mit einer bewundernswerten Ruhe fotografiert.

Immer wieder mussten die gleichen Szenen noch einmal geschossen werden. Da wurde gerade zu viel gelächelt, dann waren die Augen geschlossen, die kleine Gruppe war wieder zu weit versprengt, es kam nicht das gewünschte abbiegende Auto, unser jüngstes Modell

wollte unbedingt schneller als die anderen sein. Ein Sonnentag ist zwar schön für eine Fotosession, aber der scharfe Kontrast zwischen Schatten und Sonne stellten dann vor Ort wieder Ansprüche an unsere Fotografin. Landschaft, Fahrrad, Sonne, Schatten und Leute in Einklang zu bringen, damit ein gutes Foto dabei herauskommt ist eine wahre Kunst. Alle die bei diesen Fototagen dabei waren können dies bestätigen. Mit über 500 gemachten Fotos wartete anschließend vorwiegend auf Claudine, aber auch auf uns, noch eine spannende Arbeit – die Auswahl der Bilder. Es ist wirklich nicht leicht, aus 500 Fotos einer "Situation" die drei auszuwählen, die schlussendlich zurückbehalten werden sollen.

Es hat allen viel Spaß gemacht, und die LVI verfügt jetzt über einen guten "Stamm" von Fotos, welche wir in unseren Publikationen einsetzen können.

Kennen Sie jemanden, der daran interessiert wäre, Mitglied bei der LVI zu werden?

Zögern Sie nicht bei uns
Flyer zu bestellen!

Réckbléck

Oeko-Foire 2013

Mit einem ganz neuen Stand war die LVI dieses Jahr auf der 26. Oeko-Foire vertreten.



Neben unserem Informationsstand hatten wir in Zusammenarbeit mit dem bestbekannten Luxemburger Karikaturisten Pol Leurs auch eine Cartoon-Ausstellung zum Thema Fahrrad organisiert. 47 Karikaturen der Euro-Kartoenale Kruishoutem 2013 wurden hier gezeigt, und die Messebesucher hatten die Möglichkeit, für ihre Lieblingszeichnung zu stimmen und so einen Ausstellungskatalog zu gewinnen.



Aus rund 100 Stimmzetteln wurden folgende Gewinner gezogen: A. Thill aus Schiffange, P. Asun und V. Soubeyan aus Luxemburg.



Diese Karikatur war am beliebtesten.

Rent a Bike

D i k r i c h

m è l l e r d a l l

m i s e l e r l a n d

**Pour plus d'infos
Für weitere Infos**

Rent a Bike Dikrich

www.rentabike.lu
(+352) 26 80 33 76

Rent a Bike Miselerland

www.visitmoselle.lu
rentabike-miselerland
(+352) 621 21 78 08

Rent a Bike Mëllerdall

www.rentabike-mellerdall.lu
(+352) 79 06 43

**A vélo, découvrez les régions
de Diekirch, de la Moselle
et du Mullerthal de manière conviviale!**

Pratique, familial, économique, écologique, Rentabike est un service de location de bicyclettes pour les petits et les grands.

**Mit dem Fahrrad die Diekircher Region,
das Miselerland und das Müllerthal
bequem entdecken!**

Praktisch, einfach, günstig und umweltschonend ist Rentabike ein Fahrradmietservice für Jung und Alt.



Der neue Radweg „Vennbahn“ von Troisvierges bis Aachen

Diesen Sommer planten ein Freund und ich die neue Vennbahnstrecke von Troisvierges nach Aachen unter die Räder zu nehmen. Während drei Tagen wollten wir zwischen Gralingen im Éislek, Troisvierges, St. Vith, Aachen, Maastricht und Lüttich täglich etwa 75 – 85 km in Angriff nehmen.

Am ersten Tag fuhren wir von Gralingen über die Straße nach Wahlhausen. Von dort ging es am Schulpark Hosingen vorbei über die „Piste cyclable des Ardennes“ durch den Wald hinunter nach Lellingen. Nach einer kleinen Rast führte unsere Route praktisch parallel zur Eisenbahn bis Drauffelt. Bei geringem Autoverkehr war das Radeln am Freitagmorgen angenehm. In Drauffelt nahmen wir die Bahn bis Troisvierges, denn hier beginnt die Vennbahnstrecke. Den besseren Start hat man allerdings, wenn man nicht direkt die Vennbahnstrecke angeht (wo ist das Hinweisschild am Bahnhof?), sondern über Biwisch und Huldange den Panoramaweg wählt. Beide Strecken sind etwa gleich lang, aber der Panoramaweg hat seinen Namen nicht umsonst.

Weit kann man über die Hügel des Éisleks und der Ardennen sehen. Nach einer Rast am Wasserturm auf dem Buerplatz ging es auf den Radweg, der uns bis nach Aachen bringen sollte. Burg Reuland, der Oberlauf der Our, die Amel bei Auel und dann die Fahrt bis St. Vith, ein wirklich sehr schöner Streckenabschnitt. Hinter St. Vith hielten wir uns an den ausgeschilderten Weg in Richtung Waimès, weil bei Thirimont (www.latrouvaille.org) unser erstes Quartier lockte. Allerdings war bei der Planung nicht ersichtlich gewesen, dass wir uns unser „Menu surprise“ wirklich verdienen müssten, denn auf den drei letzten Kilometern erwartete uns eine rekordverdächtige Steigung. Aber wie heißt es so schön in der Werbung: „So sehen Sieger aus!“.

Dafür war die Unterkunft fantastisch, und das „Menu Surprise“ stellt so manche gastronomische Ansprüche, auch in Luxemburg, in den Schatten.

Nach einem guten Frühstück ging es von Thirimont über Waimès wieder auf die Vennstrecke. Während man am ersten Tag noch auf kleinen Wegen unterwegs war, wurde die Infrastruktur des Radweges immer besser. Fast schon wie auf einer Autobahn (so gut ausgebaut) ging es in Richtung Monschau und zwar immer bergauf. Die leichte Steigung machte einem dann irgendwann doch zu schaffen, denn den höchsten Punkt der Reise erreichten wir bei Sourbrodt mit 562 m über N.N.



Die Amel bei Auel/Belgien

An Monschau vorbei ging es mal durch Deutschland, dann wieder durch Belgien in Richtung Aachen. Ab Lammersdorf (550 m über N.N.) ging es dann endgültig 30 km bergab bis Aachen (180 m über N.N.). Es war Genussradeln pur. In Aachen kämpften wir uns dann bis zum Hotel durch, denn irgendwo hatten wir die Orientierung verloren. Das Ibis-Hotel am Marschierter (Friedland-Straße 6-8) liegt nicht nur zentral, sondern man kann auch sein Fahrrad gut unterstellen. Ein Argument, welches in der Stadt für uns wichtig war.

Bei herrlichem Sommerwetter erkundeten wir das Nachtleben in der Stadt, was uns



Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Maastricht

am nächsten Tag ein wenig zum Verhängnis wurde. Aufgrund der Hitze und der heimkehrenden anderen Gäste hatten wir vielleicht zwei Stunden Schlaf bekommen. Weil auch noch die Dombesichtigung geplant war und ein Flohmarkt uns aufgehalten hatte, entschieden wir spontan, nochmals auf die Bahn zu setzen und uns bis Maastricht fahren zu lassen. Dort bummelten wir ein wenig durch die Stadt, um dann Holland zu verlassen und die Maas stromaufwärts bis Lüttich zu fahren. Wir merkten schnell, dass dieser Sonntag ein besonderer Tag in Belgien war. Die Belgier bekamen ein neues Königspaar. Das machte vor allem die Ortsdurchfahrten zeitraubend. In jedem Dorf auf der Strecke war Fete, Kirmes oder Dorffest.

Dann passierte, was irgendwie immer passiert. Der Weg führt zwar immer an der Maas entlang, aber man muss aufpassen, nicht an einem Seitenarm oder Kanal zu landen. Die Beschilderung lässt nämlich zu wünschen übrig. Auch wenn man glaubt, flussaufwärts kann es ja nicht so kompliziert sein. Wir durften eine beträchtliche Strecke zurückfahren, und weil der letzte Zug von Lüttich nach Ettelbrück pünktlich zu erreichen war, wurden die letzten 15 km nach Lüttich hinein zu einem Zeitfahren der besonderen Klasse. Zum Glück waren die Hauptstraßen

sonntagabends fast nicht befahren, denn an einem Wochentag wäre die Fahrt mit dem Rad ein Himmelfahrtskommando gewesen.

Fazit

Eine schöne Strecke, die wir in drei Tagen gefahren sind. Nette Leute haben wir getroffen. Ein warmes Wochenende mit über 30 Grad. Solange wir in ländlichen Gebieten blieben, ließ sich Radfahren angenehm erleben. In Großstädten wie Aachen und Lüttich muss ich nach den gemachten Erfahrungen nicht mehr mit dem Fahrrad fahren. Und zum guten Schluss hatten wir Glück, weil nur wir mit zwei Rädern von Lüttich heim wollten. Es gibt keine Möglichkeit bei der belgischen Eisenbahn (z.B. in einem Fahrradabteil) Fahrräder abzustellen. Dafür war der Preis aber ganz schön hoch ... und nach zwei Stunden waren wir wieder in Ettelbrück.

Ralf



WARM GEKLEIDET AUF DEM RAD UNTERWEGS: AUCH IM WINTER VERZAUBERN DIE ARDENNEN!

 **Ardenne**
Luxembourgeoise
Office Régional du Tourisme

www.ardennes-lux.lu



ALL YOU CAN BIKE
BROCHURE & MAP
FR-NL & DE-EN

Ob im Sommer oder im Winter: diese hügelige Region mit ihren wunderbaren Trails und beschilderten Touren bietet sich gerade an um erkundet zu werden.

Lieber mit Guide unterwegs? Unsere Bike Guides stehen Ihnen auf Anfrage gerne für geführte Touren zur Verfügung – auch in der kalten Jahreszeit!

Weitere Informationen:

www.ardennes-lux.lu • info@ortal.lu • 26 95 05 66



GEFÜHRTE RADTOUREN

in der Region Müllerthal - Kleine Luxemburger Schweiz

Mit freundlicher Unterstützung von:

 **TRISPORT**
ECHTERNACH

VELO TOUR Kultur
Erleben Sie kulturelle Sehenswürdigkeiten entlang der deutsch-luxemburgischen Grenze.

VELO TOUR Gourmand
Verbinden sie eine Radtour mit dem Genuss regionaler Spezialitäten.




Région Müllerthal
Petite Suisse Luxembourgeoise

Tourismusverband Region Müllerthal - Kleine Luxemburger Schweiz
B.P. 152, L - 6402 Echternach, Tel. (+352) 72 04 57
oder info@mullerthal.lu

www.mullerthal.lu

Internationales

A bike trip towards happiness

"Good cycling habits in countries seems to have a relation with better ranks in the UN World Happiness Report." (ECF - European Cyclists' Federation)

In der 2. Ausgabe des kürzlich veröffentlichten "World Happiness Report" der Vereinten Nationen, einer Studie, welche zum Thema "gefühltes Wohlbefinden" durchgeführt wurde, ergibt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Nutzung des Fahrrads einerseits und der Lebensqualität, also dem Wohlbefinden der Menschen, andererseits.

Folgende Parameter wurden in der Studie berücksichtigt: Lebenserwartung, Perzeption der Korruption, Einkommen u. Kaufkraft, Freiheit eigene Lebensstile frei zu wählen, soziale Unterstützung, Großzügigkeit.

Die Autoren der Studie kommen u.a. zu dem Schluss, dass den Europäern pro Jahr, durch ungenügende physische Aktivität, mehr als 8 Millionen "gesunde Tage" entgehen. Sie sind davon überzeugt, dass der Grad an Wohlbefinden für eine Gesellschaft sehr wichtig ist und dieser effizient genutzt werden kann um die Entwicklung und den Fortschritt von Nationen voranzutreiben.

So wie die ECF, teilt auch die UN-Studie die Meinung, dass verschiedene politische Maßnahmen (wie z.B. pro-Fahrrad Entscheidungen) das Wohlbefinden von Menschen erhöhen können, was sich wiederum positiv auf die Produktivität und die Wirtschaft im Allgemeinen auswirkt.

Die ECF zeigt sich wenig erstaunt über das Ergebnis der Studie, da eine klare Korrelation zwischen dem "ECF Cycling Barometer" (s. LVI-Info 90, S.24) und der vorliegenden UN-Studie ersichtlich ist, d.h. führende Radfahrnationen erweisen sich ebenfalls als führend im Bezug auf das "Glücksempfinden".

Man könnte also sagen: Je mehr ein Land Rad fährt, desto glücklicher ist es.

Hier die Top 7 der EU-Radnationen (in Klammern ihr Ranking in der UN-Studie):

1. Dänemark (1)
2. Niederlande (2)
3. Schweden (3)
4. Finnland (4)
5. Deutschland (11)
6. Belgien (8)
7. Österreich (4)

Mehr Infos zu der Studie: www.ecf.com/news/a-bike-trip-towards-happiness/

ECF's CycleLogistics baseline study

The study analyzed the potential to shift the transportation of goods from cars to bicycles in European cities. The study looked at both personal and professional load-bearing trips of short distances in urban areas and concluded that 51% of all motorized private and commercial trips related to goods transport could shift to bikes and cargo bikes! Cargo cycling has many advantages: it can use a denser road network, needs less parking space, there are no access restrictions and it is faster on short distances (up to 4km) and during peak hours. As cargo cycling is best suited for light loads and shorter distances, this form of transportation is ideal for use in city centres and urban areas.

For professional good transportation, the study recognizes that a bit less than ½ trips involve very light cargo trips or vans and lorries that are not carrying a full load – a huge potential shift to cycling. For personal trips, 14% of volumes are large enough to require a bicycle trailer, but only 6% required a car. 7/10 private car trips fall within the distance criteria formulated with CycleLogistics. Shopping trips, with a share of 22% of urban trips, have the biggest shift potential.

Read more at: www.ecf.com/news/shift-to-cycling-cyclelogistics-baseline-study-reports-on-impressive-potential/

LVI - An eegener Saach

En cette fin d'année, nous aimerions adresser un grand merci à tous les membres de la LVI qui nous permettent par un don unique ou un ordre permanent le financement d'une collaboratrice rémunérée. Sans votre aide une professionnalisation de notre travail aurait été impossible. Les expériences positives des trois dernières années nous prouvent que cette décision était la bonne. Dans le même ordre d'idées, nous projetons d'agrandir notre équipe en créant, à partir de 2014, un poste de secrétaire/comptable à mi-temps.

Afin de financer un emploi supplémentaire, nous aimerions aussi nous adresser à ceux qui auraient l'intention de nous soutenir à l'avenir par un don.

En collaboration avec la fondation «Oekofonds» les dons versés en faveur du projet «LVI Coordinatrice» pourront être déduits du revenu imposable dans la mesure où la somme des dons versés au cours d'une année dépasse les 120 € et ce jusqu'à 10% du revenu imposable.

Vous pouvez verser votre don sur le compte courant indiqué ci-dessous:

Compte postal de la fondation «Oekofonds»
CCPLLULL LU96 1111 0734 1886 0000,
en indiquant dans le libellé «Don projet - LVI Coordinatrice».

Tout don effectué avant le 31 décembre 2013 comptera pour l'année fiscale 2013. Au début de l'année prochaine, vous allez recevoir une attestation de don pour votre déclaration d'impôts par la fondation «Oekofonds».

Zum Jahresende möchten wir uns ganz herzlich bei allen LVI-Mitgliedern bedanken, welche uns mit einzelnen Spenden oder einem Dauerauftrag erlauben eine bezahlte Mitarbeiterin zu finanzieren. Ohne Ihre Hilfe wäre diese Professionalisierung unserer Arbeit nicht möglich gewesen. Die positiven Erfahrungen der letzten drei Jahre bestätigen, dass dieser Schritt der Richtige war. In diesem Sinne beabsichtigen wir ab 2014 unser Team zu verstärken durch die Schaffung einer Teilzeitstelle im Bereich Sekretariat und Buchführung.

Um einen zusätzlichen Arbeitsplatz zu finanzieren, möchten wir uns auch an diejenigen wenden, die uns in Zukunft unterstützen wollen.

In Zusammenarbeit mit der Stiftung „Oekofonds“ können die für das Projekt „LVI Coordinatrice“ gespendeten Beiträge von der Steuer abgesetzt werden, sofern die Summe der innerhalb eines Jahres gespendeten Beträge 120 € übersteigt, und dies bis zu 10% des steuerbaren Einkommens.


Sie können Ihre Spende auf folgendes Konto überweisen:

Postscheck-Konto der Stiftung „Oekofonds“
CCPLLULL LU96 1111 0734 1886 0000, mit dem Vermerk „Don projet - LVI Coordinatrice“.

Alle vor dem 31. Dezember 2013 getätigten Spenden zählen für das Steuerjahr 2013. Zu Beginn des nächsten Jahres erhalten Sie eine Spendenbescheinigung für Ihre Steuererklärung von der Stiftung „Oekofonds“.

Lëtzeburger Vëlos - Initiativ a.s.b.l.

E grouse Merci un all eis Donateurs!



Prenez votre projet en main

Vous êtes un entrepreneur ou un particulier qui cherche à financer un projet écologique et/ou social. En partenariat avec la Banque et Caisse d'Épargne de l'Etat, Luxembourg (BCEE), etika propose une offre de crédit à taux réduit pour soutenir de tels projets au Luxembourg. Contactez-nous pour en savoir plus et économisez sur vos intérêts bancaires!



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 LVIInfo quatre fois par an ainsi que notre calendrier de randonnées à vélo. Soutenez notre travail et devenez membre en versant 15,- € (20,- € par ménage) sur notre compte en mentionnant «nouveau membre» (en cas de ménage veuillez indiquer les noms des personnes membres, enfants à partir de 14 ans).

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 LVI-Info in Händen. 4x im Jahr informiert es Sie über unsere Aktivitäten und Aktuelles rund ums Fahrrad. Im LVI-Kalender (erscheint jeweils zu Jahresanfang) finden Sie unsere Radtouren.

Unterstützen Sie unser Engagement für mehr Sicherheit im Radverkehr. Werden Sie Mitglied indem Sie 15,- € (20,- € pro Haushalt) auf unser Konto überweisen mit dem Vermerk «Neues Mitglied» (bei einer Haushaltsmitgliedschaft geben Sie bitte die Namen der einzelnen Mitglieder an, Kinder ab 14 Jahre).

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Souhaitez-vous recevoir notre courrier par voie électronique ? Alors envoyez-nous votre nom et votre adresse e-mail (lvi@velo.lu).

Möchten Sie unsere Post lieber als E-Mail empfangen? Dann schicken Sie uns Ihren Namen und Ihre E-Mail-Adresse (lvi@velo.lu).

Impressum

Heft Nr. 92	4/2013 - Dezember 2013
Auflage:	1000 Exemplare
Herausgeber:	LVI a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(00352) 439030-29 / (00352) 204030-29
Internet/E-Mail:	www.lvi.lu / lvi@velo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos:	LVI Archiv, Georg Samantha, Goldschmit Monique, Viersch Ralf
Druck:	Imprimerie Linden

La LVI
est membre
de la





NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern

Bio
Marché

*Goûtez le bio,
goûtez la vie!*



1

Rollingergrund

- Lebensmittelgeschäft
- Bio-Metzlerei Quintus

2

Merl

- Lebensmittelgeschäft

3

Munsbach

- Supermarkt - Lebensmittel
- Restaurant & Catering
- Akzent - Naturkleider, Spielwaren, Bücher
- Biobau - Ökologesch Produkter fir Bauen an Wunnen
- Bio@Home - Bestellung über das Internet
www.bio-at-home.lu

4

Erpeldange

- Lebensmittelgeschäft

5

Hupperdange

- Hof-Laden Schanck-Haff

6

Dudelange

- Lebensmittelgeschäft

7

Foetz

- Lebensmittelgeschäft



Velocenter Goedert *un service complet*

binsfeld.lu

- **Montage à la carte, personnalisation de vélo**
- **Service entretien**
- **Réparations toutes marques**

Marques disponibles chez Velocenter Goedert:

Cannondale, Dahon, Diamond, Gocycle, KTM, Kuota, Lapierre, Look, Matra Cycles, Mongoose, Orbea, Pinarello, Puky

shop

atelier

Bereldange
Hollerich

Tél. 48 87 66-617
Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu



velocenter
goedert
love your bike