



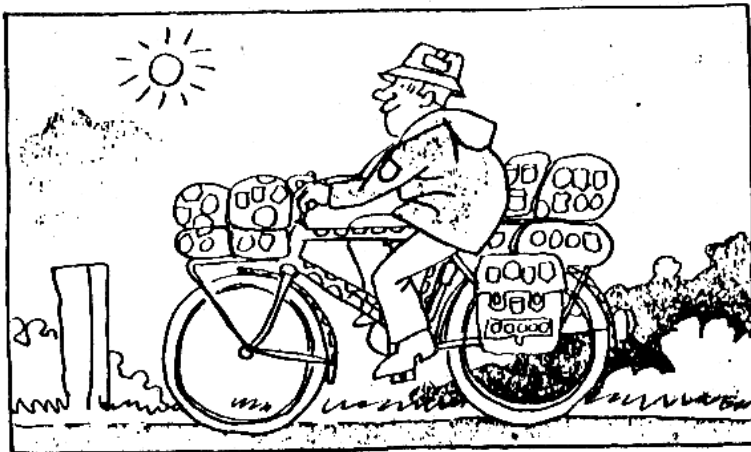
Juli '88

LVI

LËTZEBUERGER VELOS-INITIATIV

INFO 7

6. RUE VAUBAN 2663 LUXEMBOURG



Léif Velosfrënn(dinnen),

kurz virun der Vakanz hu mer nach en Info zesummegestallt, den dës Kéier méi dëck ass, well och a leschter Zäit méi lass wor.

Obscho mer méi Opwand gedriwen haaten, hat eis Velosmanif keen esou e grouße Succes. Vlächet louch et dorun, dat deen Dag nach vill aner Saache lass waren an et jüst virun ugefaangen hat ze reenen. Op jidde Fall hun dëi Nospelter Velosgecken eng schéin Demonstration mat hire geckege Veloen op der Place d'Armes gin, an deene Leit, déi mat eis durch d'Stad gefuer sin, huet et trotz deem schlechte Wieder vill Spaß gemaach. Ze bedauern ass, dat d'Cyclotouristen, ëm déi mer eis dëst Joer besonnesch beméit haaten, trotzdeem net um Rendez-vous waren.

Kurz virun der Eröffnung vum Hellech-Geescht-Tunnel haate mer um Enn vun der aaler Breck eng Banderole opgehaangen "Milliarde fir den Auto - kee Su fir de Velo". Mir hun dobäi Flugblieder verdeelt, fir drophinzeweisen, wéi einfach ee beim Tunnelagank eppes hätt kënne fir d'Velofuerer maachen - wann de Wëllen do gewiescht wier.

Déi europäesch Cyclisten aus der ECF, der d'LVI och ugehéiert, haaten hire Kongreß zu Barcelona, a mir waren och do vertrueden. E Rapport vun deem Kongreß fann der an dësem Info.

Elo bleift mer nach jüst iech eng schéi Vakanz ze wënschen an dat der e bëssche manner Res kritt, wéi déi lescht Deeg hei zu Lëtzebuerg.

Pol

Im Dschungel der Stadt (I)

In loser Folge sollen unter diesem Titel in Zukunft Erlebnisse und Tips in Bezug auf den Alltagsverkehr in der Hauptstadt erscheinen. Tragt doch bitte auch dazu bei, und schickt uns euere Beiträge, egal in welcher Sprache! Hier ein Anfang.



Stichwort Tunnel:

Gleich zwei sind kürzlich eröffnet worden, ein langer, der für uns gesperrt ist, und ein kurzer (Rond-point Schuman), der auch uns zur Verfügung steht. Ja, glaubt es nur, Velofahrer dürfen und können diesen Tunnel benutzen!

Stadtauswärts, Richtung Kirchberg, ist er hilfreich und spart gut 2 Minuten. Ein sehr breiter Beginn der Spur macht das Einfädeln leicht, Autos können dort noch bequem überholen. Dann fährt man, schneller werdend, in den Tunnel hinab und driftet zur Mitte der Fahrbahn, damit es nachfolgenden Autofahrern ganz klar wird, daß an der Engstelle vor dem tiefsten Punkt nicht überholt werden kann. 10 - 20 m nach der Verengung, am Beginn des Aufstiegs, fährt man nach rechts, auf die abgetrennte, etwa 80 cm breite Spur - Autos können wieder vorbei. Oben angekommen, bleibt man in der Mittelspur, bis man sich durch einen Blick nach rechts hinten vergewissert hat, daß genügend Platz zum Einscheren nach rechts vorhanden ist - i.a. beim Schuman-Denkmal oder kurz danach.

Stadteinwärts kann man den Tunnel zu verkehrsreichen Zeiten vergessen. Die Extrapspur ist bergab, nicht bergauf, und nachher steckt man eingekellt zwischen den Abgasschleudern und kommt mit dem Rad nicht weiter. Dann besser über den Bürgersteig, am Theater vorbei und um das Glacis herum.

Probiert es mal aus, wenn ihr manchmal in diese Richtung müßt - wenn ihr unsicher seid, zunächst einmal zu einer verkehrsarmen Zeit!

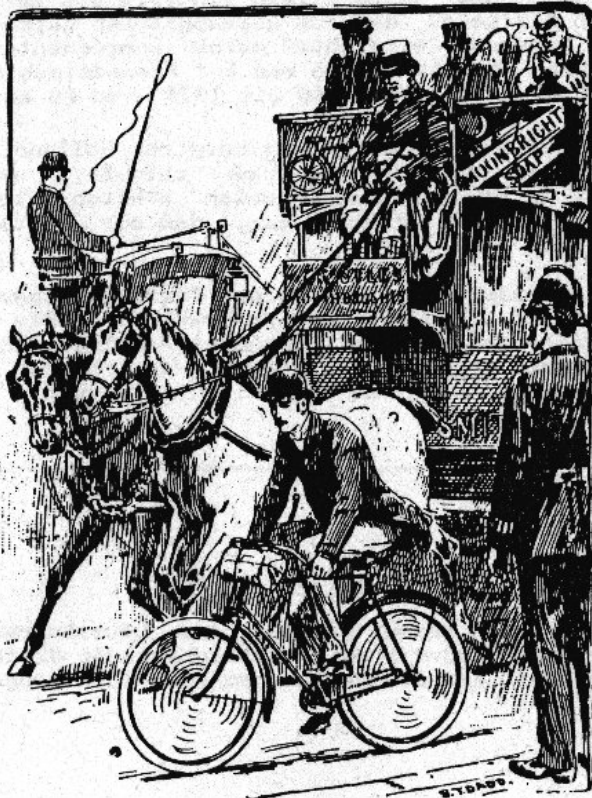
Stefan

Die Henne oder das Ei

Die alte Frage - was war zuerst? So ähnlich sieht es hier in Luxemburg bei der Debatte um Erleichterungen für den Fahrradverkehr aus. Weil es so wenige Radfahrer gibt, braucht man nichts für sie zu tun. Weil aber deshalb das Radfahren hier recht gefährlich ist, trauen sich im Alltag nicht mehr Leute aufs Fahrrad.

Die alte Begründung für Untätigkeit wird immer wieder hervorgekramt. Dabei könnte es die Stadt Luxemburg wirklich besser wissen. Hat sie nicht schon 1981 (!) eine schöne Studie anfertigen lassen? Unter dem Titel "Radwegenetz" wurden auf mehr als hundert Seiten Analysen durchgeführt und Vorschläge erarbeitet. Einleitend heißt es darin unter anderem: "Die Planung für den Radverkehr sollte sich nicht allein an der augenblicklichen Nachfrage orientieren,..." und "kann davon ausgehen, daß durch ein attraktives Angebot ein durchaus vorhandenes Radfahrerpotential für die Benutzung des Fahrrades gewonnen werden kann."

In anderen Städten hat man das schon lange erkannt und daraus Konsequenzen gezogen - mit Erfolg. Es wurde ein Bündel von koordinierten Maßnahmen der Verkehrspolitik durchgeführt, die weit über den einfachen Bau von Radwegen hinausreichen. Im einzelnen soll hier nicht auf diese Maßnahmen eingegangen werden, ich will aber einige Zahlen nennen, die belegen, was erreicht werden kann, wenn der politische Wille vorhanden ist.



THE CITY CYCLIST.

Von Region zu Region stark unterschiedlich, wurden in der BR Deutschland Ende der 70er Jahre etwa 12% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei ist die Wetterabhängigkeit offenbar viel geringer als häufig behauptet: Im Frühling sind es nämlich 10%, im Sommer und Herbst 13%, aber auch im Winter noch 8%.

Doch man kann mehr erreichen. In Hannover, einer Stadt mit einem integrierten Verkehrskonzept, nahm im Zeitraum 1975-1980 der motorisierte Individualverkehr um ein Fünftel ab! Im gleichen Zeitraum stieg der Fahrradverkehr um ein Fünftel auf 18%. In Malmö (Schweden) erreichte man eine Zunahme des Radverkehrs um 25%, in Freiburg noch weit mehr: Dort werden seit 1979 durchschnittlich 4 Mio. DM pro Jahr für die Fahrradverkehrsförderung ausgegeben. Als Ergebnis stieg die Anzahl täglicher Fahrten zwischen 1976 und 1985 von 67 000 auf 120 000, das entspricht einer Steigerung von 18% auf 25-30%.

Daß sehr wohl eine Symbiose zwischen Auto und Velo möglich ist, zeigt die Autostadt Rüsselsheim (OPEL), eine Stadt von 60.000 Einwohnern. Dort waren 1981 78km Radwege vorhanden, Radfahrer haben einen Anteil von 24% am täglichen Verkehr. Zitat: "zu Schichtzeiten sind lange Fahrradpuls unterwegs von Arbeitnehmern, deren Beruf es ist, Autos herzustellen."

Gegenüber dem politischen Willen spielen Faktoren wie Klima und Topographie eine untergeordnete Rolle. In einer der deutschen Fahrrad-Musterstädte, Erlangen (100.000 Einw.), stieg der Fahrtenanteil des Velos allein von 1974 bis 1979 von 14 auf 25% - inzwischen dürfte er die 30% überschritten haben. Die Nachbarstadt Nürnberg hingegen "erreichte" durch konsequente Vernachlässigung der "kleinen Königin", wie man auf Französisch so schön sagt, daß deren Verkehrsanteil von 1950 bis 1975 von 25 auf 2% fiel.

Das zwar flache, aber gegenwindreiche Holland habe ich gar nicht erwähnt. Dort ist das Fahrrad ubiquär, sein Verkehrsanteil übersteigt in einigen "konsequenten" Städten wie Delft und Tilburg die 40%. In Tilburg erwartet man, daß zur Jahrtausendwende die 50% überschritten sind...

Und hier? Liegt der städtische Fahrradverkehrsanteil bei 0,5% oder näher bei 0,2%? Die anfangs erwähnte Studie schließt mit einer Karte "Ausbaumaßnahmen mit besonderer Dringlichkeit". Davon wurden in den bisherigen sieben Jahren verwirklicht oder auch nur in Angriff genommen: 0% - in Worten: Null Prozent!

Stefan

Member bei der LVI

Wann der wölft Member gi bei der Lëtzebuerger Velosinitiativ, dann iwerweist 200.- F op de Postscheckkont 82 564-17 vun der LVI. Ar Memberskaart kri der da mam nächsten Info zougescheckt.

European Cyclists' Federation

Depuis 1985 la LVI fait partie de la Fédération des Cyclistes Européens (ECF) elle-même fondée en 1983.

Le but de cette fédération est de promouvoir et de protéger dans toute l'Europe les intérêts des cyclistes qui utilisent leur vélo comme un moyen de transport ou de tourisme. A cette fin:

- elle facilite l'échange d'informations et d'expériences entre les différentes associations membres;

- elle défend le point de vue des cyclistes auprès d'instances européennes ou internationales s'occupant de transport ou d'environnement.

Elle regroupe des associations de structure et d'importance très diverses comme le Dansk Cyklist Forbund avec ses 23.000 membres et le Cyclefolk irlandais avec ses 50 membres. Actuellement sont représentés au sein de l'ECF tous les pays de la Communauté Européenne à l'exception de la Grèce, ainsi que la Suisse, l'Autriche, la Norvège, la Suède et la Finlande (au total plus de 300.000 cyclistes). Des contacts avec des associations de l'Europe de l'Est vont être établis.

Les succès de l'ECF

L'ECF est maintenant connue et reconnue par les instances européennes.

Parlement Européen

L'ECF a pu collaborer à l'élaboration du rapport fait au nom de la Commission des Transports sur "La bicyclette comme moyen de transport" par M. F. Wijzenbeek, un parlementaire européen (document de séance du Parlement Européen A2-183/86; - on peut le commander). Suite à quoi 28 parlementaires ont constitué un groupe (the All Party Friends of Cycling group, APFOC) en vue de promouvoir l'utilisation de la bicyclette en Europe. Aucun Luxembourgeois n'en fait partie, bien que nous ayons informé tous nos députés européens de la constitution de ce groupe...

Commission Européenne

La Commission a ensuite accordé des crédits à l'ECF pour la réalisation d'une étude comparative de la situation des cyclistes dans les pays européens. Cette étude a été réalisée de façon sérieuse, le rapport définitif devant être publié d'ici un mois. Le Luxembourg a malheureusement été oublié.

Conseil des Ministres

Le comité de l'ECF a rencontré les présidents successifs du Conseil des Ministres des Transports. Ainsi, le dernier président en date, le ministre allemand Warnke, a promis de mentionner la bicyclette comme moyen de transport lors du prochain conseil. On ne nous consacrerà que peu de temps, mais ce sera néanmoins la première fois que nos problèmes seront évoqués dans cette assemblée.

Union Internationale des Chemins de fer

Sur un plan plus large, l'ECF a eu de nombreux contacts avec l'U.I.C. pour que le transport des bicyclettes sur les trains internationaux soit amélioré. Un mini-succès a été remporté dernièrement en ce qui concerne les trains devant circuler dans le tunnel de la Manche. Chaque train prendra 4 (quatre) vélos! Ridicule bien sûr, mais c'est un début lorsqu'on sait que ces trains sont entièrement conçus pour le transport des voitures et de leurs occupants.

Velo-City

L'ECF a également été co-organisatrice du troisième congrès internationale biennuel "Velo-City" qui s'est tenu à Groningen (Pays-Bas) en septembre 1987. Il s'agit là d'un congrès assez technique dont le but est la mise en commun, l'étude et la comparaison d'aménagements cyclables réalisés par différentes communes. 300 politiciens, planificateurs, techniciens et cyclistes de 20 pays y étaient présents, parmi eux, grâce à notre insistance, un fonctionnaire communal luxembourgeois, Monsieur Zander. Le succès de ce congrès était tel qu'il y avait compétition entre deux villes pour l'organisation du prochain Velo-City. C'est l'ECF qui a été chargée de trancher. Ce sera Copenhague. (Nous venons juste de recevoir les actes du congrès de Groningen)

Milan

Néanmoins le Centre pour la Collaboration des Villes du Monde va quand-même organiser une conférence préparatoire de Velo-City et ceci du 20 au 23 avril 1989 à Milan. Parallèlement auront lieu une foire d'exposition de technologies urbaines et également une réunion des maires des grandes villes du monde. Etant donné les dates de cette conférence, aucun membre du comité de la LVI ne pourra sans doute s'y rendre. Il serait bien que la LVI y soit présente: Avis aux amateurs!

Barcelone: 6e Assemblée Générale

Cette année l'assemblée générale de l'ECF a eu lieu à Barcelone du 23 au 26 juin 1988. 20 associations y étaient représentées. Parmi elles la LVI.

Grâce à l'excellent travail d'organisation du groupe catalan cette réunion était à la fois très agréable et très fructueuse.

Pour commencer nous avons été accueillis avec un gigantesque feu d'artifice en l'honneur de la St. Jean, fête célébrée au cours de toute la nuit à coups de pétards et de danses.

Le lendemain nous avons pu rencontrer dans une salle de l'université des responsables municipaux et gouvernementaux ainsi que le directeur des chemins de fer espagnols. Nous avons appris que le gouvernement était prêt à encourager l'utilisation de la bicyclette afin d'œuvrer ainsi en direction d'une réduction de la pollution conformément à la directive européenne venant d'être adoptée au Kirchberg. Par ailleurs il est maintenant possible de mettre soi-même gratuitement sa bicyclette sur certains trains en partance de Madrid. Si l'expérience est concluante, elle sera élargie.

Le représentant de la municipalité s'est dérobé à la discussion et aux questions pressantes des Catalans en partant prématurément. Auparavant il s'était dit honteux de ne pouvoir nous parler que d'une seule piste cyclable réussie à Barcelone (c'est toujours plus qu'à Luxembourg-Ville) les autres ayant été peintes en vert (comme à Paris) à la gauche des couloirs bus sur des chaussées souvent pavées (pour tout arranger) et elles ne sont pas plus utilisées, ni respectées que celles de Paris.

Il faut dire néanmoins, et cela de l'avis de tous les participants à cette réunion, que faire du vélo à Barcelone est moins catastrophique qu'on ne pourrait le penser. Les automobilistes sont peu agressifs et assez patients, peut-être parce qu'ils sont dotés de plus d'humour que ceux d'Europe du Nord.

En tant que cycliste on se sent donc (bien) plus en sécurité à Barcelone qu'à Luxembourg (avis aux vacanciers). Il y a d'un côté des ruelles très étroites où les automobilistes ne peuvent de toute façon pas rouler plus vite que les vélos et de l'autre des avenues très larges où la construction de pistes cyclables ne devrait pas poser de problèmes. Car il est évident qu'il faut, à Barcelone comme ailleurs, des aménagements pour cyclistes ou alors encore mieux, une réduction du nombre et de la vitesse des automobiles si l'on veut encourager davantage de personnes à recourir à ce moyen de transport écologique et ainsi décongestionner les rues, réduire la pollution et épargner beaucoup d'argent.

Les problèmes plus particulièrement discutés au cours de l'A.G. concernent:

- l'éducation des cyclistes et surtout des automobilistes;
- le port d'un casque. Il a été convenu que porter un casque devrait résulter d'une décision individuelle et qu'on devait lutter contre les accidents par d'autres moyens.
- les matières toxiques inhalées par les cyclistes urbains. Il ressort d'une étude de type médical que les cyclistes s'en sortent plutôt mieux que les automobilistes. Nous y reviendrons une autre fois.

Sur l'instigation d'un invité américain, il a été question de la constitution d'une fédération internationale de cyclistes. Aucune décision n'a été prise.

L'ECF va d'autre part mieux organiser les services qu'elle offre aux cyclistes individuels. Chaque association va peu à peu faire profiter les membres d'associations étrangères affiliées à l'ECF de tous les services et avantages accessibles à ses propres membres. Ceci n'est pas encore tout à fait opérationnel, mais nous conseillons néanmoins à ceux qui ont l'intention de faire du cyclotourisme à l'étranger cet été d'emporter leur carte de membre LVI et de prendre contact avec l'association du pays.

Il existe notamment un annuaire allemand avec 300 adresses (allemandes, suisses et autrichiennes) de cyclistes prêts à héberger gratuitement d'autres cyclistes. Système qui repose sur le principe de la réciprocité. Ceux qui veulent en profiter encore cet

été peuvent s'informer plus en détail sur le "Reiseradlers
 Übernachtungsverzeichnis" en s'adressant à
 Redaktion "RUV 88"
 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
 Postfach 10 77 44
 D-2800 Bremen 1

Bonnes vacances
 Mouche

Adresses

For further information contact the RCV
 Secretariat at:

Friends of the Earth,
 26-28 Underwood Street,
 LONDON N1 7JQ
 United Kingdom.

Tel: +44-(0)1-490-0250

Or contact your national group:

Austria - ANZS
 Fahrradclub,
 Frankenberggasse 11/2
 A - 1040 WIEN

Belgium - GRACQ
 28 Rue Ernest Gossart,
 B - 1180 BRUXELLES

- FOV
 Dylantierlaan 41,
 2020 ANTWERPEN B

Denmark - Dansk Cyklist Forbund
 Kjøbd Langes Gade 14
 DK - 1367 HEDERSTAD

Eire - Cyclefolk
 4, Temple Lane South
 DUBLIN 2

Finland - HePo
 Leilankuja 4b 18
 SF - 02230 ESPOO

France - Pubicy
 4, Rue Brules,
 F - 67000 STRASBOURG

Italy - Bici e Dintorni,
 Via Mazzoni 3
 I - 10128 TORINO

- Ciclobby
 Via Bari 8
 I - 20143 MILANO

Luxembourg - DUT
 6, rue Vauban
 2663 LUXEMBOURG

Netherlands - Fietsersbond ENVB
 Postbus 2150
 NL - 3440 EN Woerden

Norway - SLF
 Majorstueveien 20
 N - OSLO 3

Portugal - Centro português de Ciclismo
 Av. Miguel Bombarda, 147, 2º, Dt.
 1000 Lisboa, Portugal
 tel. 87 80 88 ou 88 12 83

France - Mouvement de Défense de la Bicyclette
 c/o Michel Utgé-Royo
 3, place Abbé-G-Hénocque
 75013 Paris, France

Spain - Amics de la Bici
 C/ Descartes 19
 E - 08025 BARCELONA

- Pedalibre
 C/ Compañeros 11
 E - 28011 MADRID

Sweden - Cykelförbundet
 P.O. Box 3070
 S - 103 61 STOCKHOLM 2

Switzerland - IG Velo Belder Basel
 Frubergstrasse 43
 CH - 4052 BASEL

- Verkehrs Club der Schweiz
 Spitalgasse 5
 CH - 8001 ZÜRICH

United Kingdom - Cyclists' Touring Club
 69, Meadow
 Godingalme
 GB - SUSSEX GU7 1HS

- London Cycling Campaign
 - Cycle Campaign Network
 3, Stamford Street,
 GB - LONDON SE1 8MT

- Friends of the Earth
 26 - 28 Underwood Street
 GB - LONDON N1 7JQ

West Germany - ADPC
 Postfach 107744
 D - 2800 BREMEN 1

- BUND
 Lärchenstrasse 22
 D - 2300 KIEL

- Grune Radler
 Westhall 192
 D - 4150 MEEFELD

International - BENI (Esperanto)
 Wytenbachstr. 28
 CH - 3013 BERN

For details of Associate Members in the
 United States of America, Canada and
 contacts worldwide, contact the
 Secretariat.

Lëtzebuurger Velosinitiativ c/o

Paul FABER
 134, rue A. Fischer
 1521 LUXEMBOURG
 tél.: 48 63 91