



# LVI-INFO

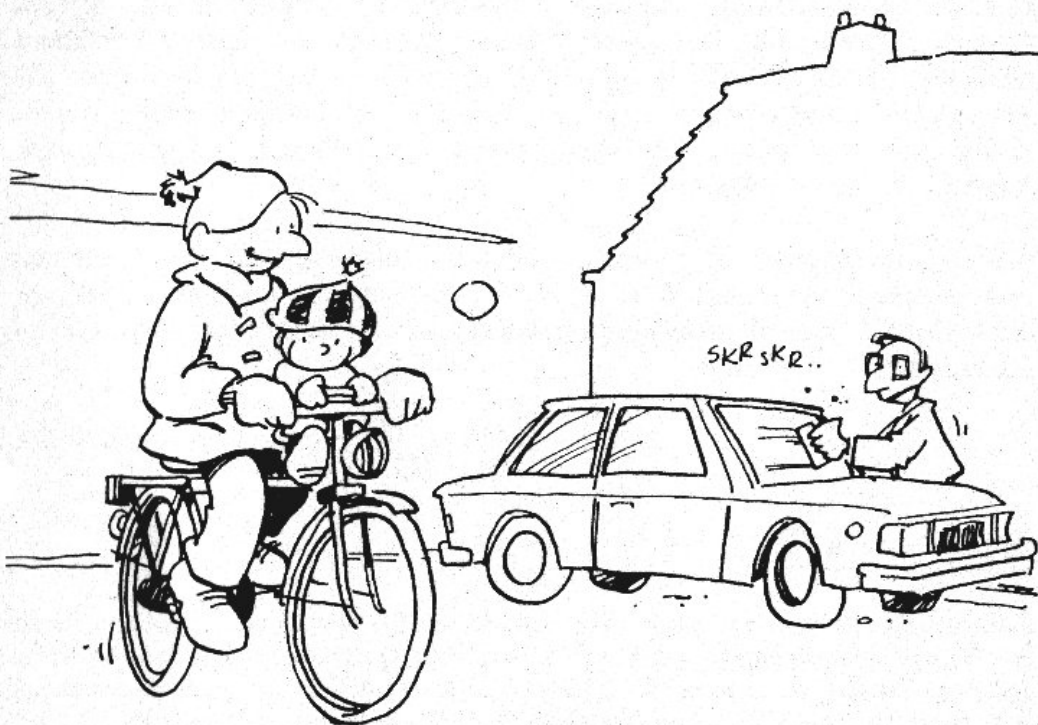
Nr. 13

DEZEMBER 1993

LËTZEBUERGER  
VELOS-INITIATIV

---

**DIE LVI WÜNSCHT FROHE WEIHNACHTEN  
UND EIN VELOFREUNDLICHES NEUES JAHR!**



---

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DER LVI  
AM 21. JANUAR 1994 -> SEITE 8**

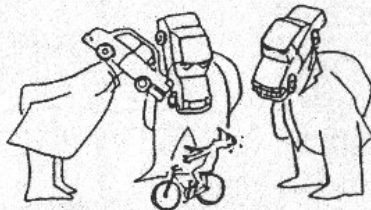
## Editorial

Die Kommunalwahlen sind vorbei. In der Stadt Luxemburg ist (wie von vielen erwartet) alles beim alten geblieben. Sieger ist nach wie vor die Partei, die auf dem Standpunkt beharrt, "die Stadt muß für das Auto accessibel bleiben".

Es geht auch anders: Trier, Saarbrücken, Straßburg und Gent sind nur einige bekannte Städte aus unserer Nachbarschaft, die wir hier im LVI-Info mit ihren Aktionen pro Velo vorstellen. Einer Stadt wie Luxemburg, die sich betont modern und weltoffen gibt, stünden Tram, Velowege und Verkehrsberuhigung besser als Staus, Parkhäuser und Rocaden.

"Setzen wir uns doch auf die Terrasse", schlage ich meinem Kollegen im Sommer im Restaurant am Glacis vor. Er habe keine Lust, vor einem Parkplatz voller Autos zu essen, ist die Antwort. Zynischer Nebeneffekt: Der Kollege hat seine eigenes Auto auch dort geparkt. Diese (wahre) Geschichte zeigt, wie pervers Autofahren sein kann: Wir fahren selber mit aller Selbstverständlichkeit Auto, aber regen uns auf, weil alle anderen das gleiche tun. Velofahrer haben dagegen begriffen, worauf es ankommt: Das Velo ist ein Transportmittel, das andere (im Gegensatz zum Auto) kaum behindert oder stört.

Wer die Lebensqualität in der Stadt fördern will, muß daher logischerweise den Umweltverbund (Tram/Bus/Velo) auf Kosten des Autoverkehrs fördern. Oder ist das Velo - 100 Jahre alt, ohne Motor auskommend - als Lösung zu einfach und zu naheliegend?



*Patrick Müller*

## Vélo et SNCF:

Train et Vélo en France: Le "Mouvement Défense de la Bicyclette", équivalent français de la LVI, a édité un dépliant (4 pages) sur les conditions d'emporter un vélo dans les trains SNCF en France. En plus des conditions ce dépliant contient les horaires des trains principaux des Grandes Lignes qui transportent les vélos en bagages accompagnés.

*Membres de la LVI peuvent obtenir gratuitement une copie de cet horaire: Prière d'envoyer une enveloppe affranchie à la rédaction du LVI-Info - Votre copie vous parviendra dans les meilleurs délais.*

---

## Aktionen der LVI

### Entrevue LVI - DP

Bereits nach Versand des letzten LVI-Infos, aber noch vor den Wahlen, fand eine Unterredung der LVI auch mit der DP statt. Unter Federführung der DP waren im Sommer die ersten Radwege in Luxemburg entstanden, die allerdings auf ein geteiltes Echo stießen. Anne Brasseur verteidigte ihre Initiative, auch wenn sie Schwächen in Teilen der Verkehrsplanung eingestand (z.B. Konviktsgaard). Aus Sicht der DP ist es jedoch wichtig, überhaupt erst einmal anzufangen. (Die LVI ist da mit der DP einer Meinung; allerdings warten wir jetzt auf weitere Schritte zur Ausweitung des Netzes und zur schrittweisen Behebung der bestehenden Schwächen.)

Von Veloskonzepten in größerem Stil hält sich die DP jedoch eher bedeckt. Man war in Troisdorf (bei Bonn) und war dort eher ernüchtert, wie viele Kosten für ein einigermaßen akzeptables Velonetz entstehen. (Kritik der LVI: Konzepte, wie sie von der LVI z.B. in der rezenten Studie vorgestellt wurden, kosten 10% oder weniger als Mammutprojekte wie die Rocade de Bonnevoie oder ein Parkhaus unter dem Glacis.)

"Die Stadt muß für das Auto accessibel bleiben" ist denn auch eines der Hauptanliegen der DP. Wenn sich die LVI auch im Idealfall eine autofreie Innenstadt wünscht, so muß zumindest der Veloverkehr soweit gefördert werden, daß die Stadt für Velos überhaupt erst accessibel wird!

"Die Luxemburger sind nun mal so" - so lautet die Begründung der DP, warum Luxemburger so oft Auto und so selten Velo fahren. Das Potential ist jedoch sehr groß: "Ich würde ja auch mit dem Velo fahren, wenn es nicht so gefährlich wäre" - solche und ähnliche Aussagen erhält die LVI am laufenden Band. Also: Wer macht den ersten Schritt?



### Treffen mit dem ADFC Trier

Am 22. November trafen sich Mitglieder der LVI mit drei Vertretern des Trierer ADFC. Erste Kontakte waren bereits auf der Oeko-Foire geknüpft worden, als zwei ADFC-Mitglieder (aus Trier mit dem Velo angereist!) den LVI-Stand besuchten.



Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) ist das deutsche Gegenstück zur LVI. Gemeinsam ist der Einsatz für die Interessen des Radfahrers besonders im Alltagsverkehr. Der Bundesverband des ADFC gibt die Zeitschrift "radfahren" heraus, die auf rund 100 Seiten über Fahrradpolitik, -sicherheit und -technik berichtet (die Zeitschrift ist auch in Luxemburg erhältlich!) Regional, wie z.B. in Trier, werden lokale Initiativen gestartet. So nennt ein jährlich herausgegebener Radtourenkalender beispielsweise rund 20-30 Touren des ADFC Trier pro Jahr. Die zentral herausgegebenen Radwanderkarten für Deutschland werden von den regionalen ADFC-Verbänden regelmäßig aktualisiert. Darüber hinaus setzt sich der ADFC natürlich für regionale Wege wie z.B. Radwege in Trier ein.

Bereits der informelle Erfahrungsaustausch mit dem ADFC Trier ist für die LVI interessant. Geplant sind jedoch auch konkrete Aktionen:

- ✓ Die Fahrradmitnahme im Zug zwischen Trier nach Luxemburg ist derzeit kaum geregelt (zwischen Gratis-Mitnahme und 21 DM kam alles schon vor...); nötigenfalls werden LVI und ADFC sich gemeinsam an die Bahnen wenden.
- ✓ Die ADFC-Radwanderkarte von Rheinland-Pfalz enthält ungefähr die Hälfte unseres Landes (ab der Stadt Luxemburg); der ADFC freut sich über Mithilfe zur Aktualisierung der Karten. Wer die Strecken im Osten unseres Landes kennt oder gerne die eine oder andere probeweise fahren möchte: Bitte bei der LVI melden!
- ✓ Für den 8. Mai ist außerdem eine gemeinsame Radtour ADFC - LVI geplant, die uns von Wasserbillig nach Saarburg führt. Nähere Details im nächsten LVI-Info!



### Modellhafte Verkehrsplanung in Saarbrücken?

Unter diesen Titel führten der Mouvement Ecologique und die LVI gemeinsam eine Tagesvisite nach Saarbrücken durch, an der rund 20 Interessierte teilnahmen. Peter Häckelmann, Verkehrsfachmann der Stadt, stellte in einem kurzen Referat das gesamte Verkehrskonzept vor. Danach ist es oberstes Ziel, die Stadt verkehrsfreundlich zu gestalten: Der öffentliche Transport und das Fahrrad werden auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gefördert. So sind alle Parkplätze in der Innenstadt jetzt gebührenpflichtig. Neue Parkplätze werden nicht gebaut; eher werden teilweise bestehende Parkplätze abgeschafft.

Die Hauptstadt an der Saar, noch vor fünf Jahren vom ADFC als fahrradunfreundlichste Stadt Deutschlands mit der "rostigen Speiche" ausgezeichnet, hat sich dadurch enorm gemauert: Zwei Drittel der Saarbrücker Straßen sind mittlerweile in Tempo-30-Zonen umgewandelt worden; der Hauptverkehr wird über wenige Hauptachsen geleitet. Alle Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen wurden in Gegenrichtung für den Veloverkehr geöffnet (bisher 120 Stück!) - diese Maßnahme war möglich, da der Verkehr verlangsamt wurde und somit das Konfliktpotential drastisch zurückging.


Radwege werden grundsätzlich nicht auf dem Bürgersteig, sondern auf der Straße angelegt - "keng Velosweer op Käschte vum Foussgänger!" Ehemalige Straßen mit zwei Spuren erhalten eine breite Spur in der Mitte (für Autos in beiden Richtungen, die dann wegen des geringeren Platzes automatisch langsamer fahren) sowie zwei schmale Seitenstreifen für Velos (die auch zum Ausweichen zwischen breiteren Autos oder LKWs genutzt werden kann). Erste Erfahrungen sind durchaus positiv - die Unfallzahl ist nicht gestiegen, die Geschwindigkeit ist deutlich zurückgegangen.

Damit die Stadt auch in Zukunft velofreundlich bleibt, hat die Saar-Metropole einen "Fahrradbeauftragten" eingesetzt. Zu seinen Aktionen gehört auch die Öffentlichkeitsarbeit - so hat die Stadt z.B. eine Radverkehrskarte herausgegeben, auf der die Maßnahmen für Velofahrer vermerkt sind.


Fazit: In vergleichbaren Städten wie Saarbrücken wurden in relativ kurzer Zeit und ohne erhebliche Mittel bedeutende Verbesserungen im Verkehrskonzept erreicht. Die ersten Velowege in Luxemburg gibt es seit diesem Sommer - flächendeckende Einführung von Tempo 30, mehr Radwege und ein Velobeauftragter wären jedoch noch dringend nötig. An Ideen fehlt es der luxemburgischen Stadtverwaltung wohl kaum; im Wege stehen die politisch Verantwortlichen, die eine Verkehrspolitik zu Gunsten der Velofahrer und Fußgänger nicht fordern.

## Velokonzepte in anderen Städten:


### Belgique: Les jeux sont faits

 Le groupe de recherche et d'action de cyclistes quotidiens (GRACQ), comptant actuellement 2000 sympathisants, se veut un instrument de la pression. Premiers succès: La commune d'Etterbeek (banlieue de Bruxelles) a dédié d'ouvrir aux vélos 50 des 99 tronçons à sens unique de la localité. La ville de Mons a pris une semblable décision, pour le centre-ville. La ville de Gand a établi un plan global pour une politique en faveur des cycles. Afin d'encourager l'utilisation du vélo on a aussi prévu l'installation de garages pour les vélos et de zones de vitesse limitée. L'établissement de zones "30" a déjà porté ses fruits à Bruges, où la création de telles aires dans le nouveau plan de circulation de 1992 a permis une augmentation de 20% du nombre de cyclistes.

### Strasbourg: Le vélo en liberté

 Sous ce slogan la ville de Strasbourg annonce "près de 150 km d'aménagements cyclables, un service de location de vélo et un stationnement facile et sûr au centre ville": En outre des parkings gardés une "Vélo Box" permet d'enfermer son vélo a clef. Strasbourg, où le premier tramway roulera en 1994, se montre une fois de plus comme une ville moderne.

### Paris: Vive la Vélorution!

 In Paris demonstrierten im Sommer dieses Jahres zweimal je rund 1000 Velofahrer, um eine gerechtere Aufteilung der Straße zwischen der verschiedenen Benutzern zu erreichen. Ganze 7 Kilometer Radwege (die Stadt zählt 13, indem sie Hin- und Rückwege addiert!) machen das Velo als Verkehrsmittel bedeutungslos. Sein Anteil an den in Paris zurückgelegten Wegen beträgt daher auch bisher unter 1%. Erste Erfolge der Paris-Manif gibt es trotzdem: Bald werden die ersten zwei RER-Stationen mit Velo-Ständern ausgestattet, und das Regionalparlament hat ein Pilotprojekt für die fahrradfreundliche Umgestaltung eines Vorortes verabschiedet. Allerdings gibt es auch Negatives: Seit Herbst gilt für alle Verkehrsteilnehmer Parkverbot auch den Champs-Élysées - für Autos- Motorräder und Velos. Offizielle Begründung: Vermeidung von Ölflecken...

## Praxistip: Beleuchtung

Die dunkle Jahreszeit ist angebrochen. Neben der Bremse ist die Beleuchtung jetzt sicher das wichtigste Teil am Velo. Dabei gilt das Motto "sehen und gesehen werden". Besonders auf unseren gut beleuchteten Straßen ist der Hauptzweck der Velobeleuchtung das "gesehen werden". (Wer als Autofahrer schon einmal auf Velofahrer ohne Licht getroffen ist, weiß wie wichtig ein Vorder- und Rücklicht ist.) Der Velofahrer sollte also schon im eigenen Interesse auf ausreichende Beleuchtung achten: Unfälle haben gerade für Velos als schwächere Verkehrsteilnehmer häufig ernste Folgen. Und: Kommt es bei Dunkelheit zu einem Unfall, könnte ein Richter entscheiden, durch die unzureichende Beleuchtung habe ein Autofahrer den Velofahrer nicht rechtzeitig sehen können - mit möglicherweise fatalen finanziellen Konsequenzen.

Laut Code de la route muß das Velo vorne mit einem weißen und hinten mit einem roten Licht ausgerüstet sein. Hinzu kommen ein Rückstrahler, ein gelber reflektierender Streifen hinten sowie Rückstrahler unter den Pedalen. Schauen Sie mal an Ihrem Velo bzw. an dem Ihrer Kinder nach, ob diese Ausrüstung vorhanden ist. Besonders bei Mountain-Bikes wird die Beleuchtung häufig gänzlich "vergessen" - "schick" gilt hier häufig mehr als "sicher".

Nicht vorgeschrieben, aber sehr sinnvoll, sind reflektierende Mittel von der Seite - entweder in der Form von in die Speichen eingeklemmten Reflektoren oder als Leuchtstreifen auf dem Reifen selber. Beide machen das Velo auch von der Seite aus für Autofahrer deutlich sicher.

Traditionelle Velo-Dynos haben einen Nachteil: Sie funktionieren nicht beim Stehen (z.B. an einer Kreuzung). Unter den Bezeichnungen "Standlicht" oder "Akkubeleuchtung" kann man dagegen einen Dynamo erwerben, der beim Stehen oder sehr langsamen Fahren auf Batteriebetrieb umschaltet. Auf diese Weise hat der Velofahrer stets ausreichende Beleuchtung. Es sind zwei Typen von Standlichtanlagen erhältlich: Fest am Velo montierte und abnehmbare. Letztere haben den Vorteil, daß sie leicht zum Aufladen des Akkus in die Wohnung mitgenommen werden können.



*Wer ohne Licht Pedale tritt  
kann sicher sein: Der Tod fährt mit.*

**Merke:** Beleuchtung am Velo ist kein Luxus, sondern überlebenswichtig!



## **Termine - Dates - Termine - Dates:**

25.12.93

Weihnachten. Eine ausgezeichnete Gelegenheit, ein Velo für den Alltagsgebrauch zu verschenken: Preiswert zu unterhalten, fördert die Gesundheit, umweltfreundlich - kurz, ein Geschenk, das dem Beschenkten jahrelang Freude bereitet. Oder wie wäre es mit einer Standlichtanlage für das Velo (siehe Seite 7)? Beratung und Verkauf bei allen Fahrradhändlern!

21.01.94

Assemblée Générale. Das vergangene Jahr steckte für die LVI voller Aktivitäten - auf unserer Assemblée Générale am 21. Januar 1994 wollen wir einen Rapport über unsere durchgeführten Aktionen geben und zusammen über zukünftige Aktivitäten diskutieren. Alle Memberen (und Sympathisanten) der LVI sind herzlich eingeladen!

## **Devenir membre / Côtisation 1994:**

Die LVI hat dieses Jahr viel durchgeführt - Velos-Studie, Manif, Oeko-Foire, unzählige Entrevuen. Gemeinsam können wir noch viel mehr erreichen. Wir würden uns daher sehr freuen, wenn wir auch im kommenden Jahr wieder auf Ihre Unterstützung zählen können. Ihren Mitgliedsbeitrag von mindestens 300 LUF überweisen Sie bitte auf das Konto CCP 82 564-17 der LVI mit dem Vermerk "Côtisation 1994". Neue Mitglieder sind herzlich willkommen (Vermerk "Nouveau membre LVI"). Über unsere Aktivitäten halten wir Sie dann in unserem LVI-Info auf dem laufenden. Vielen Dank im voraus!

*LVI, 6 rue Vauban, L - 2336 Luxembourg.*

## **Versammlungen:**

Eis Versammlungen fir d'Aktiounen fannen 1-2 mol pro Mount am Mouvement Ecologique statt. Wann Dir intéresseiert sidd matzuschaffen kommt laanscht!

*Fir d'Terminer rufft am Mouvement Ecologique un (Tel. 43 90 30).*

## **Impressum:**

Das LVI-Info erscheint (mindestens) viermal im Jahr und wird Mitgliedern des LVI gratis zugesandt. Artikel werden in der Regel auf Luxemburgisch, Französisch oder Deutsch veröffentlicht.

Die Redaktion freut sich über jede Form der Mitarbeit am LVI-Info. Informationen zum Thema Velo, Artikel, Berichte etc. können an folgende Adresse geschickt werden:

*Redaktion LVI-Info, Patrick Muller, 43 rue des Romains, L - 8041 Strassen.*