

LVI-INFO

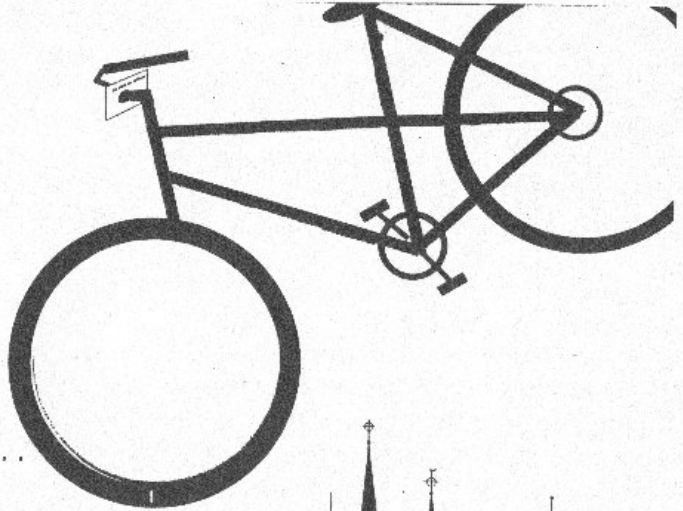
Nr. 15
JUNI 1994

LËTZEBUERGER
VELOS-INITIATIV



Velos-Manif
Samschdes,
de 4. Juni 94
Treffpunkt
15.00 Auer
um Knuedler.

Vun 14.00 Auer un
Infostänn, Musek an...



De Velo an d'Stad

LVI-Lëtzebuurger Velos-Initiativ
6, rue Vauban L-2663 Luxembourg

VELOS-SICHERHEIT	->	SEITE	5
VELOS-TAG	->	SEITE	10
NEU: VELOS-STAMMTISCH	->	SEITE	12

Editorial: Braucht das Velo einen Airbag?

Sicherheit ist das Schlagwort des Jahres. Das Autofestival im Januar hat es bewiesen: ABS und Airbag sollen dem Autofahrer mehr Sicherheit garantieren. Sicherheit ist jedoch gerade für Velofahrer wichtig - bei Unfällen zwischen Velo und Auto ist es in der Regel der Velofahrer, der die Verletzungen (oder Schlimmeres) davonträgt. Alleine deswegen entlarvt sich der Airbag als "egoistische" Maßnahme: Bei genauem Hinsehen sollen die meisten Sicherheitsmaßnahmen den Autofahrer selber schützen und nicht den Unfallgegner - sonst wäre der Airbag vielleicht vor der Stoßstange. In Crashtests fahren Autos auch "nur" gegen Wände, nicht gegen Dummies - Sicherheit der Autoinsassen ist offenbar wichtiger als die Sicherheit der betroffenen Fußgänger und Velofahrer.

Zähneputzen ist besser als Karies heilen - in dieser Logik sind sich Zahnärzte, Patienten und Sécurité Sociale einig. Im Straßenverkehr greift diese Logik noch nicht: Unfälle werden nach Symptomen behandelt, nicht nach Ursachen. Ein Airbag kann die Folgen eines Unfalls mindern; eine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte den Unfall vielleicht ganz vermeiden. Unfälle mit Velofahrern führen nicht zu mehr Velopisten oder Tempo-30-Zonen, sondern zu wohlgemeinten Ratschlägen wie Tragen eines Helmes. Ein Umdenken kann nur dann erfolgen, wenn wir die Ursachen von Unfällen bekämpfen.

Noch scheint dies in weiter Sicht - die (Auto-)Umgehung um die Stadt bis zum Irrgarten soll dieser Tage geöffnet werden; ebenso die Collectrice du Sud. Der Vertrag über eine Autobahnbrücke über die Mosel bei Perl ist unterzeichnet, so daß im Jahr 2000 der Autofahrer komfortabel nach Saarbrücken fährt, während der Velofahrer, der von Limpertsberg nach Bonnevoie fahren möchte, weiterhin um sein Leben fürchten muß. Krasser läßt sich die einseitige Bevorzugung nicht ausdrücken.

Die ersten Velowege von der Stadt nach Belair sind ein Anfang. Einige Teile sind durchaus brauchbar; andere ließen sich leicht komfortabel umgestalten. Jetzt, wo der Transitverkehr über Irrgarten geleitet wird, erwarten wir eine entsprechende Verkehrsberuhigung im Bahnhofszentrum. Die LVI fordert mit Nachdruck eine sichere Verbindung Limpertsberg - Oberstadt - Gare - Bonnevoie für das Velo. Unsere Studie vom letzten Jahr hat bewiesen, daß dies ohne große Kosten und unzumutbare Einschränkungen machbar wäre. Unsere Velos-Manif am 4. Juni wird den vorgeschlagenen Weg demonstrieren.

Was wir erwarten, sind sichere Verbindungen für das Velo in der Stadt. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Patrick Müller

Aktionen der LVI:

LVI wird Mitglied bei der FSCL

Seit März 1994 ist die LVI Mitglied der Fédération du Sport Cycliste Luxembourgeois (FSCL), der stärksten Radfahrervereinigung Luxemburgs. Auch wenn wir uns mehr für den Alltagsverkehr und die FSCL eher für den Freizeitsport einsetzt, so haben wir doch gemeinsame Interessen, z.B. Sicherheit der Fahrradfahrer. Alle Mitglieder der FSCL besitzen ein Fahrrad und benutzen es regelmäßig in der Freizeit - die LVI möchte auf diesem Wege versuchen, potentielle Alltags-Velofahrer anzusprechen und für die Probleme zu sensibilisieren.

Regelmäßiges Verbandsorgan der FSCL ist das Bulletin d'Information Officiel (B.I.O.), aus dem die LVI Termine zum Velo entnehmen kann, aber auch Informationen einstellen kann.

Erste Anzeichen einer engeren Zusammenarbeit geben sich auch in Beckerich: Die FSCL, Mitorganisator der diesjährigen "Journée Nationale de la Bicyclette", kooperiert mit der LVI und der CFL, um Velos mit Sonderzügen nach Steinfort und Colmar-Berg zu bringen.

Einen ganz praktischen Nebeneffekt hat die Mitgliedschaft in der FSCL auch: Die LVI ist mit bis zu 30 Mitgliedern als Organisator von Veranstaltungen (z.B. Radtouren) versichert. Daneben besteht die Möglichkeit, als Einzelmitglied der LVI eine Einzellizenz als "Cyclotouriste" zu erhalten. Mehr darüber im nächsten LVI-Info.

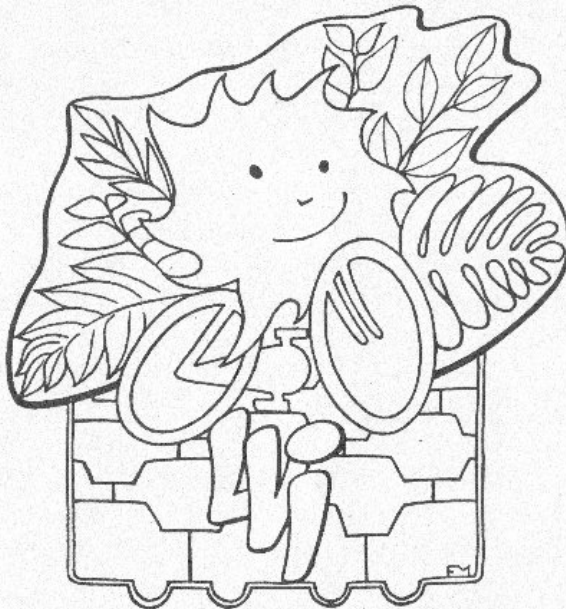
"Réseau national de pistes cyclables"

Im Land Luxemburg soll ein zusammenhängendes Netz an Veloswegen entstehen. Ein entsprechendes Gesetzesprojekt ist von Verkehrsminister Goebbels vorgeschlagen worden. Die LVI wurde offiziell um Stellungnahme gebeten (was wir denn auch getan haben). Wenn alles nach Plan läuft, sollen im Jahr 2000 (also in 6 Jahren) rund 600 km Radwege alle Regionen des Landes verbinden.

Haupttenor der LVI-Stellungnahme: Die LVI begrüßt zwar im allgemeinen die geplanten Freizeitpisten. Solche Pisten können jedoch kein Ersatz für Velospisten in der Stadt sein, die die Sicherheit im Berufs- und Alltagsverkehr erhöhen könnten.

Velostour mit dem ADFC nach Saarburg

Rund 30 Velos hatten sich am 8. Mai um halb neun in Luxemburg eingefunden, um mit dem Zug nach Wasserbillig zu gelangen - Start unserer ersten Velostour nach Deutschland. Ab Grenze ging es auf Veloswegen die Mosel bis nach Konz entlang, wo rund 30 weitere Teilnehmer des ADFC Trier bereits auf uns warteten. Über sanfte Hügel und die Saar entlang gelangten wir bis nach Saarburg, wo wir gegen Mittags die umliegenden Restaurants und Cafés belagerten. Leider ließ uns das Wetter dann im Stich, was unserer Stimmung allerdings keinen Abbruch bereitete - die Stadt war schließlich mehr als sehenswert und das Eiscafé war bei Regen auch gemütlich. Anschließend ging es an Saar und Mosel zurück und via Fähre bis nach Wasserbillig, von wo Gruppe feucht und fröhlich nach Luxemburg zurückkehrte. Dank der guten Zusammenarbeit mit dem ADFC und der CFL (Gepäckwagen!) ein gelungener Tag, der besonders Familien und Kinder angezogen hatte.



LVI-Pins

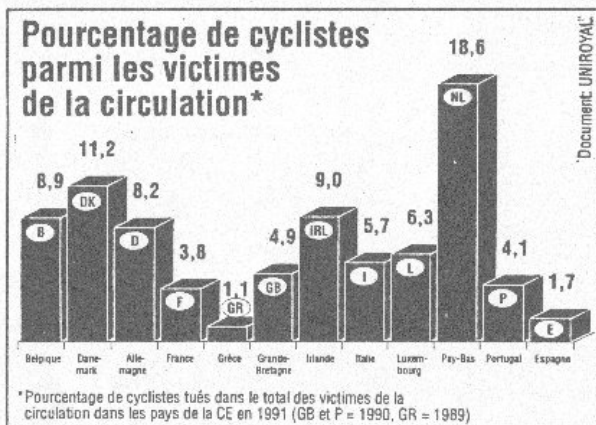
Jetzt sind die Pins der LVI da! Die Pins sind farbig und haben obiges Motiv. Preis für den Pins: 150 LUF bei Abholen beim Mouvement Ecologique oder bei unserem Informationstisch in Beckerich (29. Mai) und der Velosmanif (4. Juni). Der Versand via Post kostet uns 50 LUF mehr (Porto und Verpackung); überweisen Sie also bei Interesse bitte 200 LUF auf das Konto CCP 82 564-17 der LVI mit dem Vermerk "LVI-Pins".

Dossier "Sicherheit"

Die LVI fordert eine Wende in der Verkehrspolitik. Das Auto darf nicht länger Maß aller Dinge sein. Zwar behaupten alle Politiker, der Mensch stehe im Mittelpunkt ihrer Arbeit. Wer aber zum Beispiel Verkehrsfluß vor die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer stellt, läßt den Menschen im Wortsinn unter die Räder kommen.

Die Fakten sehen düster aus: Rund 70-80 Verkehrstote hat Luxemburg Jahr für Jahr zu beklagen. Die der Statec gemeldete Zahl der Verletzten liegt zwischen 1500 und 2000; die Dunkelziffer bei leichten Verletzungen dürfte darüber liegen. Vergleicht man die Zahl der Todesopfer pro Einwohner, liegt Luxemburg EG-weit an zweiter Stelle (hinter Portugal). Rund 10% aller Todesopfer in unserem Land sind somit durch Verkehrsunfälle verursacht. Haben wir uns daran gewöhnt?

Der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr scheint schon besser: "Nur" 6,3% aller in Luxemburg getöteten Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer. In Holland dagegen sind es 18,6%, in Dänemark 11,2 %. Trotzdem ist auch diese Zahl bedenklich: Schätzt man den Anteil des Radverkehrs in Holland auf ca. 10mal so hoch wie in Luxemburg, so geschehen anteilmäßig in Luxemburg pro gefahrenem Radkilometer dreimal so viel tödliche Unfälle wie in Holland.



Radfahrer sind als Unfallopfer gefährdeter als Autofahrer; in einem gemeinsamen Konflikt ziehen Velos meistens den kürzeren. Dem Redakteur des LVI-Info wurde beispielsweise von einem Autofahrer die Vorfahrt genommen - während dem Auto nichts passiert war, verbrachte der Redakteur einen halben Tag in der Unfallklinik, um seine Platzwunde nähen zu lassen und prüfen zu lassen, ob keine Gehirnerschütterung entstanden war. Peinlich auch die Reaktion der anderen: Hauptsorge der Autofahrerin war es, entstandene Unkosten ggfs. direkt zu bezahlen, statt sie an die Versicherung zu melden - sie war gerade in einer günstigen Tarifklasse. Die Kollegen bei der Arbeit hatten außer Mitleid noch einen sehr praxisnahen Tip zur Vermeidung zukünftiger Unfälle parat: Selber Auto fahren!

Der Jahresbericht 1993 der Statec enthält leider keine Aussagen zu den Unfallursachen. Mehr (und vor allem europäische) Daten enthält da eine Uniroyal-Studie, die Ende letzten Jahres vorgestellt wurde. Demnach hat im Laufe eines Jahre jeder vierte Velofahrer (!) einen Unfall. Die Ursachen sind verschieden: Einerseits wird den Velofahrern mangelnde Disziplin, Fahren gegen die Einbahnstraße und Fahren ohne Licht vorgeworfen. Andererseits ergibt die Studie auch, was die Velofahrer am meisten fürchten: sich öffnende Autotüren, zugeparkte Velowege, Überholen durch Lastwagen und Übersehen werden durch Autofahrer. Hauptunfallgegner sind Auto- und Lastwagenfahrer; und nur rund ein Drittel der Unfälle ist durch den Radfahrer selbst verschuldet; zwei Drittel dagegen von Autofahrern.

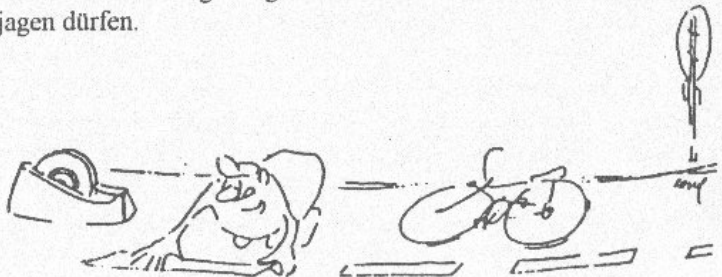
Gegen Sicherheit der Velofahrer spricht sich natürlich niemand aus - weder der Transportminister noch die Verkehrsschöffin der Stadt Luxemburg; die Autofahrer auch nicht und schon gar nicht die Sécurité Routière. Unterschiedlich sind jedoch die Vorschläge und Maßnahmen, mit denen Sicherheit erreicht werden soll.

Prinzipiell lassen sich zwei Arten von Unfallschutz unterscheiden: Aktive und passive Maßnahmen.

Aktive Maßnahmen sind Maßnahmen, die der Velofahrer selbst zu seiner Sicherheit ergreifen kann; z. B. funktionierendes Licht, einwandfreie Bremsen, helle Kleidung, im Berufsverkehr nötigenfalls einen Helm, Abstandhalter, Respektieren des Code de la Route etc.

Passive Maßnahmen werden dagegen geleistet von anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. freiwillig angepasste Geschwindigkeit, Überholen von Velofahrern nur mit Abstand, Öffnen der Wagentüre erst nach Blick auf eventuelle Velofahrer) oder von Politikern (z. B. Tempo-30-Zonen, Einführung von Radstreifen und Radspuren).

Leider wird bisher zu einseitig auf aktive Maßnahmen der Velofahrer selber gesetzt. Sicher sollte der Velofahrer selber an Licht und Bremse interessiert sein, doch schon bei der hellen Kleidung und erst recht beim Helm scheiden sich die Geister - die einen propagieren sie als universales Hilfsmittel und würden sie am liebsten vorschreiben (siehe Diskussion um Helmpflicht). Andere hingegen sehen gar nicht ein, warum sie als Schutz gegen überhöhte Geschwindigkeit und rücksichtsloses Fahren selber eine Helm tragen sollen, während die Verursacher ihrer Angst ungestraft mit 80 Stundenkilometern und mehr über die Hauptstraßen jagen dürfen.



Sicher, auch die LVI rät Velofahrern zu auffälliger Kleidung und (je nach gefahrener Strecke) zu Abstandhalter und Helm. Dies ist jedoch kein Freibrief für überschnelle Verkehrsteilnehmer, sondern reine Schutzmaßnahme. Als passive Schutzmaßnahmen fordert die LVI:

1. Herabsetzung der Geschwindigkeit

"La réduction de la vitesse en ville à 50 km/h a profité aux cyclistes. Nous avons gagné un tiers des victimes.", berichtet Bernard Durand von der Sécurité Routière anlässlich der Vorstellung der Uniroyal-Studie. Eine Broschüre der belgischen Sécurité Routière schlägt als eine der wirksamsten Maßnahmen die Tempo-30-Zone vor: "Chaque fois qu'il y a concentration de piétons où de cyclistes, il est impératif de mettre un frein au trafic mécanique." Tempo-30-Zonen in Bonn und Heidelberg haben die Unfallzahlen mehr als halbiert - Beispiele, die für sich sprechen. Auch die Kölner Experten, die für die LVI die Velos-Etude realisiert haben, schlagen als effektivstes Mittel der sicheren Gestaltung des Straßenraumes Tempo 30 vor. Tempo 30 hat mehrere Vorteile: Wegen dem langsamen Verkehr sind getrennte Velospisten in der Regel nicht notwendig. Tempo 30 ist schnell und preiswert zu realisieren. Und nicht zuletzt: Tempo 30 reduziert nicht nur Zahl und Schwere der Unfälle Auto gegen Velo, sondern auch von Auto gegen Auto.

2. Radwege, Radstreifen, Radspuren

Tempo 30 läßt sich ausgezeichnet in Wohn- und Schulquartieren realisieren - Beispiele sind Limpertsberg, Bonnevoie oder Belair. Hauptstraßen (wie z.B. Avenue de la Liberté, Côte d'Eich, Route d'Arlon) würden dagegen weiterhin mit Tempo 50 befahrbar sein. An unsicheren Stellen fordert die LVI Maßnahmen, um die Velofahrer vom anderen Verkehr zu trennen. Dazu gibt es drei Arten von Velospisten:

a) Radweg: baulich abgetrennter Weg, z.B. derzeit an der Avenue Marie-Thérèse und auf der roten Brücke. Leider ist dort der Velofahrer oft im Konflikt mit dem Fußgänger und außerhalb der Blickfeldes der Autos.

b) Radstreifen: mit einem durchgezogenen Strich auf die Straße eingezeichneter Weg, z.B. derzeit am Boulevard Roosevelt und am Boulevard Prince Henri. Die LVI bevorzugt Radstreifen, weil das Velo im Blickfeld der Autofahrer ist und somit zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Der Radstreifen gehört zur Straße, während der Radweg meist auf dem Trottoir verläuft - Radwege auf Kosten der Fußgänger sind jedoch wenig hilfreich.

c) Radspur: mit einem gestrichelten Linie auf die Straße eingezeichneter Weg. Im Gegensatz zum Radfahrstreifen darf die Radspur im Bedarfsfall auch von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Bisher gibt es in Luxemburg keine Radspuren. Erste bestehende Radspuren in Bonn belegen, daß auch Radspuren von Autofahrern gut akzeptiert werden.

3. Umdenken tut not

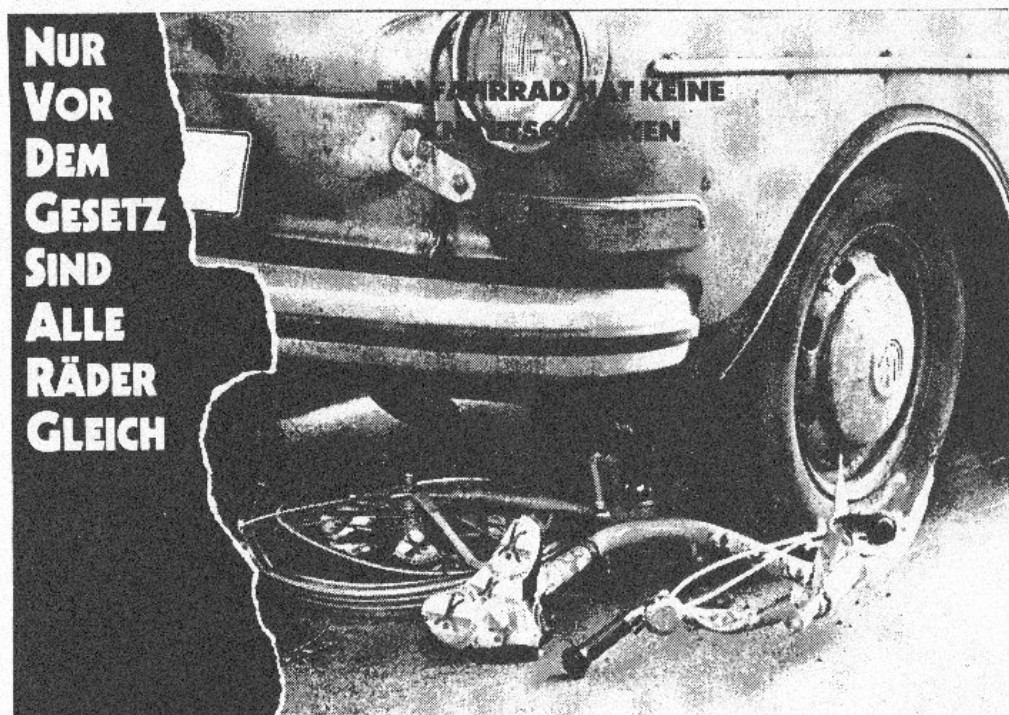
Auch diese Schutzmaßnahmen sind indirekt eine Bekämpfung der Symptome. Wirksame Behebung der Ursachen bedeutet ein Umdenken auf allen Ebenen.

Warum müssen wir unsere Kinder bereits im Vorschulalter "autogerecht" erziehen, damit sie schnurgerade auf dem Bürgersteig entlanggehen, vor dem Überqueren der Fahrbahn am Bordstein haltmachen, konzentriert vorbeibrausende Autos beobachten, die Lücke erkennen und dann zügig auf dem kürzesten Weg hinübereilen?

Warum werben Autohersteller nach wie vor mit Beschleunigung und Spitzentempo von Autos, obwohl man in keinem europäischen Land (außer Deutschland) schneller als 130 km/h fahren darf?

Warum sind Falschparken und Geschwindigkeitsübertretung immer noch Kavaliersdelikte, obwohl Parkverbote und Tempolimits aus Sicherheitserwägungen und nicht aus Schikane eingeführt werden?

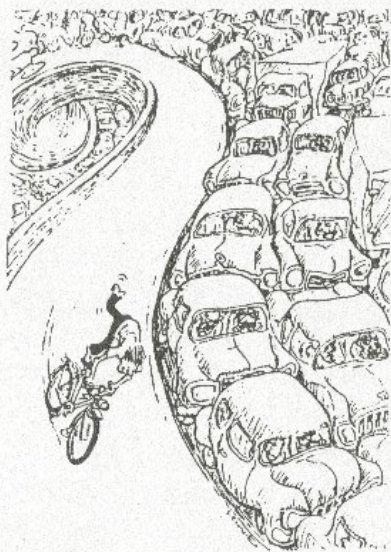
Fahren im Straßenverkehr bedeutet eben nicht das Recht des Stärkeren, sondern Rücksicht gegen alle. Erst wenn sich diese Erkenntnis in die Praxis umgesetzt hat, wird Velofahren wirklich sicher sein.



Zum Thema Sicherheit:

De Velo an aller Welt

Autotür contra Velo: Wer sein Auto parkiert und die Wagentür so unvorsichtig öffnet, dass dabei ein Fahrradfahrer zu Fall kommt, muss in der Schweiz grundsätzlich mit Ausweisentzug rechnen (Entscheidung des Bundesgerichtes in Lausanne). Wer dasselbe als Mitfahrer vom Hintersitz aus tut, kann den Führerschein dagegen in jedem Fall behalten. Die Schweizer "IG öffentlicher Verkehr" rät daher allen Velofahrern, von parkierten Autos genügend Abstand (ca. 1 Meter) zu halten.



Piste cyclable au pont d'Iena: Les cyclistes parisiens pourront enfin rouler sur le quai Branly, au pied de la tour Eiffel, sans risquer leur vie. Le passage automobile souterrain et le couloir piétons permettant de court-circuiter le carrefour du pont leur étaient tous deux interdits. Ce point noir a été supprimé: Macadam refait, nouvel éclairage, parois nettoyées, le passage (qui n'était jamais utilisé par les piétons) est aujourd'hui un havre de sécurité pour les deux-roues. L'initiative revient à une association de vélo régionale de Paris.

Egalité? "Tout automobiliste a droit à une réduction d'impôts de 2000 FF pour l'achat d'une voiture avec pot catalytique! Achetez, roulez, consommez et ... polluez mieux, et un petit cadeau en prime! Et le cycliste qui ne pollue pas? Ses cadeaux sont: accidents, gaz d'échappement, bruit, stress ..." (Jean Chaumien, Président de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette)

Parlons Vélo: Une unité d'enseignement sur le thème du vélo

Cette brochure de 36 pages, destinée aux enfants de la 5ème à la 9ème année, informe sur la question de mobilité, le vélo au fil du temps et le vélo comme moyen de transport. En outre des leçons simples, la brochure propose des actions, des questionnaires et des feuilles de travail. Un outil très intéressant pour les professeurs à l'école, cette brochure peut être obtenue gratuitement auprès de l'organisation OFIM, CH - 3000 Berne. Une copie peut également être consultée auprès de la LVI (bibliothèque Mouvement Ecologique).

Termine - Dates - Termine - Dates:

29.05.94

Journée Nationale de la Bicyclette in Beckerich. Sonderzüge von Luxemburg nach Steinfort und zurück. Mehr Details siehe spezielles Faltblatt.

04.06.94

14.00 - 18.00 Uhr: Velosfest der LVI auf dem Knuedler.

Um 15.00 Uhr treffen wir uns zur traditionellen Velosmanif. Da durch die Öffnung der Autobahn bis zum Irrgarten das Bahnhofsviertel vom Verkehr entlastet wird, möchten wir dieses Jahr besonders an der Gare und in Bonnevoie auf die Schaffung von sicheren Velospisten drängen.

Wir möchten aber dieses Jahr auch gerne das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden. Aus dem Grund findet von 14-18 Uhr auf dem Knuedler ein Velosfest statt; vorgesehen sind Geschicklichkeitsfahren für die Kleinen (ein Geschenk für jeden Teilnehmer), Informationsstände rund ums Velo, Akrobatik auf dem Velo und Live-Musik. Für Essen und Trinken ist ebenfalls bestens gesorgt.

04.06.94

"De Velo an de Minette": Unter diesem Motto findet am gleichen Tag wie das Velosfest eine Velos-Sternfahrt von Petange, Bettembourg, Differdange, Dudelange und Rumelange nach Esch statt. Organisation: Regionalgrupp vom Mouvement Ecologique und LTE-Esch.

05.06.94

Journée familiale de la bicyclette. Treffpunkt 9.00 Uhr in Diekirch beim Minigolf.

06.06.94

Velosstammtisch der LVI am Villon. Ab 18 Uhr. Siehe Seite 12!

09.06.94 - 12.06.94

Tour de Luxembourg. In vier Etappen (Luxemburg - Dippach, Beckerich - Bertrange, Bettembourg - Foetz, Diekirch - Diekirch) wird die diesjährige Tour de Luxembourg durchgeführt. In Diekirch ist - anlässlich des 50. Besuchs der Tour de Luxembourg - ein Fest vorgesehen. Organisiert von der FSCL.



19.06.94

Happy Mosel: Von Schweich (kurz hinter Trier) bis Cochem 140 km autofreie Mosel mit viel Platz zum Radfahren. Dazu kulinarisches und kulturelles Vergnügen in allen Orten. Info: Mosellandtouristik, Tel. 00 49 65 31 20 91.

23.06.94

Velostour an der Sauer. Abfahrt um 13.00 Uhr am Bettendorfer Chalet an der Velospiste. Info: Tel. 80 91 98.

03.07.94

sur LVI des vallées de l'Esch et de la Mamer (85 km). Départ 10 h à Bridel (rue de Strassen 10). Prévoir pique-nique en cas de beau temps.

04.07.94

Velosammtisch der LVI am Villon. Ab 18 Uhr.

10.07.94 - 11.07.94

24 Stonne Woltz: Die LVI will dieses Jahr zum ersten Mal mit einer Equipe vertreten sein. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen! Bitte rechtzeitig melden unter Tel. 33 11 45 (nach 17 Uhr).

24.07.94

Tour LVI de Gouvy à Kautenbach (60 km). Départ avec le train de Luxembourg-Gare à 10.10 h (arrivée à Gouvy vers 11.17 h). Prévoir pique-nique en cas de beau temps.

20.07.94 - 03.08.94

Grenzenloos: Unter diesem Titel (kein Druckfehler!) rollen im Juli mehrere hundert RadlerInnen auf einer internationalen Umweltradtour durch Deutschland, Niederlande und Belgien. Neben den täglichen Etappen von ca. 70 km bleibt noch viel Zeit für Musik, Jonglage, Workshops, Velos verschönern und andere kreativen Dinge. Infos: Jeunes et Environnement, 6 rue Vauban, L - 2663 Luxembourg, Tel. 43 90 30.

Juni - August 94

Velofahren in Estland: Verblüffend professionell gibt sich ein Prospekt der "AS Velo HK Ltd." aus Tallinn, Estland: Nicht weniger als 5 Tourenvorschläge zu je 12 Terminen werden in einem speziellen Prospekt angeboten. Die Touren beinhalten Übernachtung, Frühstück, englischsprachige Reiseführung und mehr. Veloverleih vor Ort ist möglich. Kosten pro Woche: 120 \$, mit Visa-Karte bezahlbar. Detailprospekt ist gratis bei der LVI-Redaktion erhältlich; bitte frankierten Rückumschlag beilegen.

01.08.94

Velosammtisch der LVI am Villon. Ab 18 Uhr.

Velo-Stammtisch:

Neu! Wir treffen uns jeden ersten Montag im Monat um 18.00 Uhr im "Villon" an der Badanstalt - Bushaltestelle und Platz für Velos vor der Haustür! Eine ausgezeichnete Gelegenheit für alle, die gerne in einem lockeren Rahmen über das Velo diskutieren wollen oder einfach mal sehen möchten, wer die LVI ist. Das erste Treffen ist am 6. Juni; anschließend treffen wir uns am 4. Juli, am 1. August und am 5. September.

Büchertip:

"Übernachtungsverzeichnis für Radwanderer auf dem Öko-Hof."

Unter diesem Titel werden auf rund 100 Seiten Bauernhöfe in Deutschland, Belgien, Holland, Frankreich, Österreich, Schweiz und weiteren europäischen Ländern angegeben, bei denen Radwanderer übernachten (und frühstücken) können. Ein Exemplar ist bei der LVI im zur Ansicht erhältlich (Bibliothek beim Mouvement Ecologique); ansonsten ist es gegen einen 20 DM-Schein erhältlich bei: Arbeitskreis ökologisches Reisen, Christine Dittmann, Mindener Weg 6, D - 32457 Porta Westfalica.

Radwandern:

Raymond Elcheroth hat die vierte Serie mit Radwanderungen durch Luxemburg herausgegeben. Acht Strecken werden in einem kleinen Heftchen beschrieben.

Bezug: AXA-Assurances, Caisse Centrale Raiffeisen, Cycle Kontz und Office national de tourisme (tel. 40 08 08).



"RAOFAHRN, RAOFAHRN !! WAS ANDERES HAST DU
WOHL NICHT IM KOPF !?"

Versammlungen:

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

Fir d'Terminer rufft d'Lydie un (Tel. 47 96 29 43 bur.)

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.

DIMANCHE
LE 29 MAI 1994

À
BECKERICH



GEMENG BIEKERECH



MINISTÈRE
DES SPORTS

Parcours:


Beckerich – Redange – Beckerich	14 km
■ Beckerich – Everlange – Beckerich	25 km
■ Beckerich – Nagem – Beckerich	36 km
■ Beckerich – Grosbous – Beckerich	50 km
■ Beckerich – Colmar – Beckerich	84 km
■ Beckerich – Ansembourg – Beckerich	100 km



Départ: entre 8.30 et 14 heures

Au Centre Culturel à Beckerich à partir de 8 heures. Il est également possible de prendre le départ aux différents points de contrôle prévus sur le parcours; ou bien aux gares CFL desservies par les trains spéciaux (Colmar, Mersch, Steinfort)

BECKERICH, VILLAGE DU VÉLO

Le 29 mai, les rues de Beckerich resteront fermées à toute circulation automobile. Les participants sont priés de profiter au maximum des trains spéciaux. 

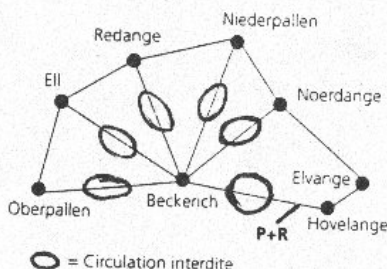
HORAIRE des TRAINS SPECIAUX

DIMANCHE, le 29 mai 1994

Voyage aller:

Rodange départ	8.27 h	
Pétange	8.30/31 h	
Niederkorn	8.34 h	
Differdange	8.38 h	
Oberkorn	8.40 h	
Belvaux-Soleuvre	8.44 h	
Belval-Rédange	8.46 h	
Esch-sur-Alzette	8.52/54 h	
Schifflange	8.57 h	
Noertzange	9.00 h	
Bettembourg	9.04/05 h	
Berchem	9.08 h	
<u>Luxembourg</u>	9.14/34 h -->	<u>Luxembourg dép.</u> 9.30 h
Dommeldange	9.38 h	Bertrange 9.37/38 h
Walferdange	9.41 h	Mamer 9.42/43 h
Heisdorf	9.44 h	Capellen 9.47/48 h
Lorentzweiler	9.48 h	Kleinbettingen 9.53/58 h
Lintgen	9.51 h	Steinfort arr. 10.10 h
Mersch	9.54/55 h	(sur la piste cyclable)
Cruchten	10.00 h	
Colmar-Berg	10.03 h	
Schieren	10.06 h	
Ettelbrück	10.09/11 h	
Troisvierges arr.	10.47 h	

Pour ceux qui doivent venir en voiture un Park + Ride (P+R) est prévu entre Hovelange et Beckerich.



Prix du billet: 140 .- (bicyclette gratuit)

Les abonnements réguliers sont valables.

Les groupes plus importants sont priés de réserver leurs places plusieurs jours à l'avance dans une Gare CFL.

Voyage retour:

Troisvierges dép.	17.05 h
Ettelbrück	17.39/41 h
Schieren	17.44 h
Colmar-Berg	17.46 h
Cruchten	17.49 h
Mersch	17.54/55 h
Lintgen	17.58 h
Lorentzweiler	18.02 h
Heisdorf	18.05 h
Walferdange	18.08 h
Dommeldange	18.11 h
Rembours	18.16/21 h
Berchem	18.27 h
Bettembourg	18.31/32 h
Noertzange	18.36 h
Schiffange	18.40 h
Esch-sur-Alzette	18.43/44 h
Belval-Rédange	18.50 h
Belvaux-Soleuvre	18.53 h
Oberkorn	18.57 h
Differdange	19.00 h
Niederkorn	19.03 h
Pétange	19.06/07 h
Rodange arr.	19.10 h

Steinfort dép. 17.23

Kleinbettingen	17.35/40 h
Capellen	17.46/46 h
Mamer	17.49/50 h
Bertrange	17.53/54 h
Luxembourg arr.	18.02 h



Tous les participants sont priés de se faire inscrire, sans frais d'inscription, afin de bénéficier des avantages suivants:

- cadeau-souvenir pour chaque participant
- tombola gratuite (12 vélos à gagner)
- petit cadeau pour les moins de 12 ans
- assurance contractée par le Ministère de l'Éducation Physique et des Sports

**programme d'encadrement de 9 à 19 heures
dans les rues de Beckerich:**

- encadrement musical
- exposition et vente de matériel de velo
- restauration permanente

