



# LVI-INFO

Nr. 24

SEPTEMBER 1996

LETZEBUERGER  
VELOS-INITIATIV

---

SPECIAL VELO & HELMPFLICHT  
IN DER HEFTMITTE  
ZUM SAMMELN



---

VELOSMANIE

➞ SEITE 2

TEST FAHRRADANHÄNGER

➞ SEITE 4

CALENDRIER/TERMINE

➞ SEITE 10

## **Velosmanif '96 in der Hauptstadt....**

Wie jedes Jahr hatte die LVI zu ihrer traditionellen "Velosmanif" durch die Stadt Luxemburg eingeladen.

Am Samstag, den 8. Juni startete die "Velosmanif" auf dem Knuedeler unter dem Motto "FUER MAT - VELOMOBIL" (das Fahrrad, das im Gegensatz zum Automobil im Stadtverkehr oft immobil ist).

Vielleicht lag es daran, daß es die 13. Manif war (13 ist ja bekanntlich nicht immer eine Glückszahl) oder war es vielleicht das heiße Frühsommerwetter, auf jeden Fall lag die Teilnahme an der Manif unter unseren Erwartungen (250 - 300 Teilnehmer).

Und dabei hatten wir dieses Jahr die Werbetrommel besonders kräftig gerührt:

- in Zusammenarbeit mit dem Mouvement Ecologique organisierten wir eine Sternfahrt von Lintgen, Mamer und Sandweiler in Richtung Knuedeler,
- der SaF - Zéisseng startete seine Rallye für "Cyclotouristen" an diesem Samstag ebenfalls auf dem Knuedeler und solidarisierte sich dadurch mit der LVI,
- und wem sind nicht die orangefarbenen Fahrrädераufgefallen, welche wir im Vorfeld zur Ankündigung der Manif in der Stadt aufgestellt hatten ?
- in den verschiedenen Medien hatten wir die LVI und die Manif vorgestellt, unter anderem auf RTL ("Eng Stonn fir Lëtzebuerg"), ELDORADIO...
- außerdem hatten wir verschiedene Institutionen, Klubs und Jugendverbände kontaktiert um sie für unserer Ideen zu sensibilisieren.

Gut eskortiert durch die Polizei und unseren freiwilligen Helfern, welche die Kreuzungen absicherten, verlief der Parcours durch die Stadt, über Hollerich, zum "Rond - Point" in Gasperich.

An dieser Stelle machten wir mit einer Aktion darauf aufmerksam, daß hier Endstation ist für Radfahrer und Fußgänger, die nach Howald wollen (siehe Foto) und schlugen verschiedene Alternativen vor:

- ⇒ Radfahrer könnten über den Parkplatz vor der Firma Neuberg oder
- ⇒ was spektakulärer wäre, aber auch aufwendiger, über eine neue Brücke über die "Penetrante du Sud" zur alten "Rue Gluck" um dann in den Tunnel zum "Rangwee" geleitet zu werden.



Vom Howald fuhren wir weiter über Bonneweg zum Bvd. d'Avranche, wo wir vor dem Umweltministerium auf die Ozonproblematik hinwiesen indem ein Spruchband mit dem Zitat "Méi Veloën - Manner Ozon " aufstellt wurde. Hiermit bekräftigten wir erneut unsere Forderung das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel und als Alternative zum PKW im Stadtverkehr verstärkt einzusetzen.

Unser Parcours endete auf dem Knuedeler, wo das gute Wetter, ein Geschicklichkeitsparcours für Kinder, Informationen am LVI-Stand und nicht zuletzt Live-Musik der Gendarmeries-Band die Teilnehmer noch einige Stunden auf dem Knuedeler verweilen ließen.

### .....und in Esch/Alzette

**Das Fahrrad soll im innerstädtischen Verkehr in Esch/Alzette mehr Rechte bekommen** : das forderten am Samstag, den 8. Juli (am gleichen Tag war parallel auch die Manif in der Stadt Luxemburg) der "Mouvement Ecologique" und die "Velosinitiativ" im Rahmen einer Fahrraddemonstration in der Minettmetropole.

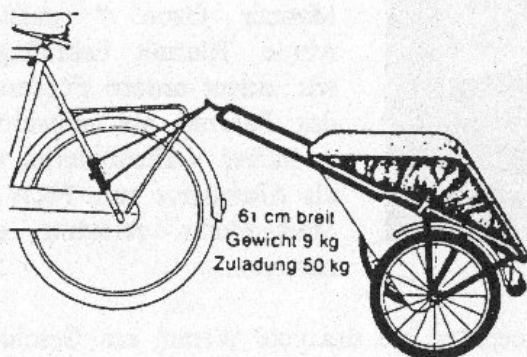
Gewünscht wird unter anderem ein komplettes Radwegenetz, denn das Anlegen von isolierten Fahrradpisten für einzelne Straßen bringe nicht den gewünschten Erfolg, nämlich eine breitgefächerte Nutzung des Fahrrades.

Vielmehr müsse sicher gestellt werden, daß möglichst viele Leute von ihrem Wohnsitz aus wichtige Ziele mit ihrem Fahrrad erreichen können. Außerdem sei die Verbindung zu den Nachbarorten sowie zu den Freizeitpisten herzzustellen.

Ferner wird von den Veranstaltern der Fahrraddemonstration die Aufhebung der Einbahnregelung für den Radverkehr verlangt.

## Testbericht "Donkey"

"Gut am Rad, gut zu Fuß" verspricht die Werbung vom Fahrradanhänger "Donkey". Der Name "Donkey" ("Esel" - oder "Packesel"?) verheißt große Lademöglichkeiten. Ich habe den Donkey für die LVI getestet und kann das Urteil nur bestätigen.



Bereits die Vorbereitung läuft ausgezeichnet: In nur 5 Minuten ist die Kupplung des Donkey am Testvelo befestigt. Die Montage erfolgt mit zwei Flügelschrauben, die sich ohne Werkzeug montieren lassen. Besonderer Vorteil: Da die Montage an den hinteren Streben vom Rahmen erfolgt, bleibt der Gepäckträger frei für anderes (z.B. Fahrradkorb oder Kindersitz).

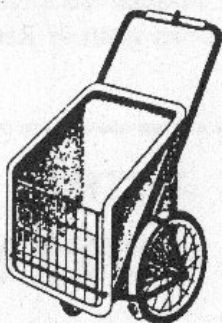
Die ersten Meter auf dem Velo sind etwas ungewöhnlich (denn jetzt ist das Velo länger, breiter und etwas schwerer), doch bereits nach wenigen Tritten lassen sich auch Steigungen ohne groß zusätzliche Anstrengungen überwinden (Teststrecke war hier die Steigung beim Melusina Richtung Grund). Kopfsteinpflaster (besonders wie bei der anschließenden Rue de Trèves in Richtung Grund) ist zwar nicht gerade ideal für den Donkey, doch er meistert das schwierige Terrain recht gut.

Nächstes Hindernis der ersten Testfahrt ist der Lift vom Grund in die Oberstadt. Der Lift ist zu kurz für Velo plus Anhänger, doch mit einem Handgriff ist der Anhänger abmontiert. Im Lift dann die ersten erstaunten Blicke der mitfahrenden Passanten nach dem ungewöhnlichen Begleiter... Der Rest der Heimfahrt vom Plateau Saint Esprit bis nach Strassen verläuft relativ problemlos; die Radspur am Boulevard Roosevelt fährt sich ausgezeichnet; auf den Radweg an der Avenue Marie-Thérèse habe ich wegen den steilen und diagonalen Auf- und Abfahrten verzichtet. Nach einer Viertelstunde erreiche ich Strassen und parke Velo und Donkey in der Garage - letzterer paßt wegen der kompakten Bauweise ganz platzsparend in die Ecke.



Am nächsten Tag ist gleich der Einkauf für die nächste Woche angesagt - der erste Härtetest für den Donkey. Da in unserem Haushalt kein Auto zur Verfügung steht, sind wir darauf angewiesen, sämtliche Einkäufe mit dem Velo, zu Fuß oder dem Bus zu transportieren. Gerade bei schweren Waren (z.B. Getränke) war das bisher manchmal schwierig. Laut Herstellerangaben kann der Donkey 50 kg Zuladung aufnehmen; in meinem Fall ließen sich ein Getränkekasten und zwei Einkaufstüten problemlos unterbringen. Das Fahrverhalten ist dann immer noch gut: Zwar spürt man die zusätzlichen Kilos schon (langsames Beschleunigen und Bremsen), aber für das beachtliche Gewicht fährt sich der Donkey ausgesprochen gut. Sicher ist, daß die Stabilität des Velos erheblich besser ist als mit der gleichen Ladung auf dem Gepäckträger. Auch das Kurvenverhalten ist gut; kleinere Unebenheiten und Schlaglöcher steckt der Donkey besser weg als erwartet. Bei größeren Schlaglöchern ist jedoch Umfahren oder Abbremsen angesagt, um unnötige Risiken zu vermeiden.

## Winther's »Donkey«



Da der Donkey ein kleines drittes Rad besitzt, kann er ohne Velo aufrecht geschoben und abgestellt werden. Das ist z.B. gut geeignet zum Schieben im Einkaufszentrum; er läßt sich aber auch problemlos im Bus mitnehmen, um z.B. größere Einkäufe in der Stadt durchzuführen. Vielleicht sollte der hauptstädtische Geschäftsverband lieber den Donkey als immer neue Parkplätze fordern ...

Fazit: Der Donkey besticht durch sehr gutes Fahrverhalten, ein attraktives Design, das durchdachte Zubehör (Regenplane, Gitter, Reflektoren) und die doppelte Verwendbarkeit (am Rad und zu Fuß). Seine Kapazität übersteigt deutlich die von Fahrradkorb und Packtaschen sowie von konventionellen Einkaufsrollern für Fußgänger. Natürlich kann das Auto theoretisch erheblich mehr zuladen, doch für die meisten Einkäufe wird der Donkey in der Praxis ausreichen. Ich bin überzeugt, daß mir der Donkey in Zukunft ein nützlicher Begleiter zum Einkauf sein wird.

*Patrick Müller*

## LVI - Service

Hut der schon e Velostour am Ausland gemaach? Hut Dir doriwer Informationsmaterial, Kaarten, eegen Notizen an Erfahrungen? Ee vun eise Memberen huet folgend interessant Iddi proposéiert:

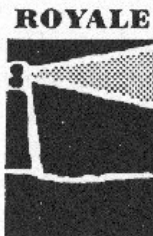
Mir sichen Läit, déi d'accord sin hir Erfahrungen an Informationne mat aneren ze deelen. Dir braucht eis nëmmen d'Land an d'Géigend matzedeele, wou der selwer schon e Velostour gemaach hut. D'Lëscht vun all deenen Tiir gët dann am LVI-Info publizéiert.

Wann elo een sech fir e bestëmmten Tour interesséiert kann e bei eis nofroen a mir vermëttelen seng Adress weider un déi Persoun déi iwert deem Tour Informationen huet.

Wéivill Aarbecht dat dir Iech dann dermat maacht, décidéiert dir selwer. Mir wëllen also selwer kee Material a keng Rapporten iwert är Reesen, mee nëmmen wou Dir schon e Velostour gemaach hut.

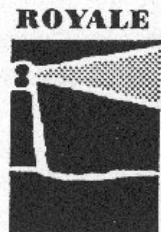
### ASSUREZ VOTRE VELO - MTB - CITY-BIKE

contre TOUS RISQUES !



UAP

ASSURANCES  
**LANNERS Arsène**



UAP

L-1423 HOWALD  
Tél.: 48 05 31 Fax: 40 20 07

L-9046 ETTTELBRUCK  
Tél.: 8 25 09 Fax: 81 97 73

An hei hut Dir och direkt déi éischt Editioun vun dëser Lëscht:

| Land          | Vun - Bis   | Numm vun Tour       |
|---------------|---|---------------------|
| Däitschland   | Marburg - Cochem                                      | Lahn-Radwanderweg   |
| Däitschland   | Mannheim - Rothenburg o.d.T.                          | Burgenstraße        |
| Eisträich     | Passau - Wien   | Donau-Radwanderweg  |
| Eisträich     | Salzburg - Passau                                     | Inntal-Radwanderweg |
| Frankräich    | Champagne   |                     |
| Frankräich    | Narbonne - Lëtzebuerg                                 |                     |
| Griechenland  | Pelepones   |                     |
| Holland/Beige | Amsterdam - Brugge                                    | Noordzee Route LF-1 |
| Irland        | Westirland  |                     |
| Kanada        | Quebec - New Brunswick - Nova Scotia                  |                     |
| Malaysia      | Singapur - Kotabharu - Ipoh - Kuala-Lumpur - Singapur |                     |
| Portugal      | Algarve   |                     |
| Sardinien     | Rondrees  |                     |
| Schwäiz       | Bodensee - Lausanne                                   |                     |
| Schwäiz       | Lëtzebuerg - Arosa                                    |                     |
| Spuenien      | Lanzarote   |                     |
| Usa           | Arkansas  |                     |
| Usa           | Vermont   |                     |
| Vietnam       | Hanoi - Saigon  |                     |

**VELO**  
**SPORT**  
**LENTER**

Broers Marc

**SCHWINN**

**LUDO**

**SCOTT USA**

**WHEELER**



Vélos enfants  
Trekking Mountain Bikes  
Course Cross-Line

**koga & miyata**  
THE QUALITY PEOPLE IN CYCLING

LUXEMBOURG - 19, rue de Bonnevoie (Place Wallis)

☎ 48 02 02

Service soigné

## Neue Radwege in den Gemeinden Bettemburg und Roeser

Seit Juli dieses Jahres bestehen neue Radwege zwischen Bettemburg und Roeser von einer **Gesamtlänge von 41 km**, welche die Radwege des Südens und von Luxemburg-Stadt verbinden.

- Die erste der drei sehr gut ausgeschilderten Strecken (23 km) beginnt auf dem Parkplatz des Fußballfeldes in Bettemburg.
- Die zweite Strecke (13 km) beginnt auf dem Parkplatz an der Route de Luxembourg im Eingang von Bettemburg und
- die dritte Strecke (22 km) führt von der Sporthalle in Crauthem durch die Ortschaft Roeser sowie durch Waldgebiete des Roeserbann.

Die Strecken sind **sehr gut für Familien mit Kindern geeignet** und sollen **nicht** als **Rennstrecken** benutzt werden. Der **Streckenplan** ist **gratis** zu erhalten bei den **Gemeinden Roeser** (Tel.: 36 92 32), resp. **Bettemburg** (Tel.: 51 80 80-1), wobei aber bemerkt werden muß, daß die Strecken gut ausgeschildert sind und man sie auch ohne Plan fahren kann.

# Free Sport



**LE VRAI PRO  
DU VELO**

Course - Mountain-Bike  
Trekking - City Bike  
Vélos pour enfants



**BASKET**

panieri  
veste la sport



**porter**  
WORLD LEADER IN QUALITY SPORTS EQUIPMENT

**PANIERI DE BASKET  
POUR LE PRIVE**



**BIKE - THE OFFICIAL LICENSED  
KNEE & ELBOW PADS  
OF THE NBA!**

**SERVICE  
APRES VENTE  
GARANTI**

## FREE SPORT

60, route de Bettembourg - L-1899 KOCKELSCHEUER  
☎ 36 60 66 / 36 06 10 - Fax 36 74 88

OUVERT de 10-12 / 14-19  
SAMEDI de 10-12 / 14-17  
Lundi matin fermé



## **Mamer - Miersch de 7. Juli** **E Succès fir de Velo**



Och dëst Joër war d'LVI de 7. Juli bei "Mamer-Miersch" derbäi. Zu Koplëscht am Schoulhaff hate mer niewent eisem Informatiounsstand an onsem Geschéckleckeets-Parcours eng kleng Iwwerraschung: eise Schnacks-Bar mat Saumons-Toast a Schampes hat esou voll ageschloën, dat d'Mécos-Directioun sech nët gepackt huet fir selwer schmaachen ze kommen.

Leider huet vu 4 Auer un d'Wieder nët méi esou richtig matgespillt, mee de Succès deen dës Velos-Manifestatioun erëm eng Kéier hat, weist op alle Fall wéivill Lait de Velo benotzen wann Viraussetzungen gudd sin.

Et as sech ze iwerleën, op een net mißt d'Streck fir deen Dag verlängeren, vläicht iwert Méistrëff, Colmar-Bierg, Schieren bis op Ettelbreck oder verschidde "Säiten-Uertschaften" tëschen Mamer a Miersch mat abezéien.

### Calendrier / Termine:

*Der Sommer ist zwar vorbei, aber auch im "goldenen Herbst" gibt es noch interessante Touren. Unser Geheimtip ist diesmal die Tour am Minette; aber vorher treffen wir uns bestimmt auf der Oeko-Foire...*

#### **13.-15. 9. 1996: Oeko-Foire**

La foire annuelle - avec un stand LVI et notre parcours d'adresse.

Lieu: Foires Internationales, Kirchberg, Hall 3C, Stand 02.

#### **29. 9. 1996: Tour am Minette (LVI)**

(Re-)découvrir les beautés du sud du Luxembourg! Tour de Pétange (Gare) à Esch/Alzette (Gare) par les anciennes mines et industries sidérurgiques.

Train de Luxembourg à Pétange. Départ Luxembourg-Gare: 10.05 heures

Départ du parcours à la gare de Pétange à 10.30 heures .

Trains retour d'Esch/Alzette pour Luxembourg toutes les heures.

Le parcours de plus ou moins 60 km comprend quelques montées et descentes respectables et n'est pas indiqué pour des vélos de course.

Un petit pic-nic pour un premier creux est à prévoir.

N'oubliez pas vos papiers d'identité et évent. de l'argent français!

#### **06.10.1996: Weintour zum Ökowinzer und zurück mit dem Radelbus (ADFC)**

Treff: 10.00 Uhr Arnulfstrasse 31, Trier (Geschäftsstelle ADFC Trier)

Wir fahren durch den Meulenwald über Klausen nach Maring-Noviant. Dort wird eine Weinprobe angeboten. Die Rückfahrt erfolgt nach Belieben entweder per Rad (90 km) oder mit dem Radelbus (45 km). Der Verlauf der Fahrt ist leicht bis mittelschwer. Anmeldung erforderlich. Info: Petra Kraft, Tel.: 0049/651/149658

#### **02.10 - 06.10.1996: IFMA in Köln**

In Köln findet vom Mittwoch den 2. bis zum Sonntag den 6. Oktober 1996 die internationale Fachmesse für Fahrrad und Motorrad statt. Das Rahmenprogramm bietet neben Radtouristik-Infos auch Modeschauen und diverse Attraktionen und Informationen rund um Technik, Sicherheit im Straßenverkehr, Sport und Spiel an.

Für "normale" Besucher ist die Fachmesse am 3., 5. und 6. Oktober 1996 von 9.00 - 18.00 Uhr geöffnet. Der Eintritt beträgt 16,- DEM. In dem Eintrittspreis ist die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs einbegriffen. Vom Hauptbahnhof bietet die "Köln-Messe" Stadtbahn (Linie 14) eine ständige Verbindung direkt zum Messeingang "Osthallen".

### 27.10. - 01.11.1996: International Bicycle Conference, Fremantle, Australia

La conférence internationale de la bicyclette aura lieu cette année du 27 octobre au 1er novembre à Fremantle en Australie sous le thème:

#### "Bicycles: A Global Solution to Local Problems"

Au cas ou un de nos membres passerait par tout hasard ces vacances dans ce coin du monde nous serions très heureux de lui communiquer le programme complet de cette manifestation internationale.

### 15.09 - 19.09.1997: 10th International Bicycle Conference, Barcelona, Spain

La 10e conférence internationale de la bicyclette aura lieu en 1997 du 15 au 19 septembre 1997 à Barcelone en Espagne. En tant que membre de la Fédération Européenne des Ciclistes, la LVI est invitée à cette conférence. Comme Barcelone est un peu plus proche que Fremantle en Australie (lieu de rencontre en 1996) nous espérons participer en 1997 à cette manifestation d'envergure mondiale.

Si parmi nos membres quelqu'un est intéressé à participer à cette conférence au nom de la LVI nous le prions de prendre contact avec nous afin d'entamer en temps utile les démarches nécessaires à l'inscription.



Si on pense VELO

#### ATTENTION

Un bon conseil  
Le plus grand choix  
Les meilleures conditions  
Un service après vente garanti

LA SUPER ADRESSE

#### CYCLES

**EDY SCHUTZ**

DUDELANGE (Luxembourg)  
34, rue du Commerce  
Téléphone 51 18 40

## Petites annonces

*Cette rubrique du LVI-Info vous permet de placer une annonce en relation avec le vélo: Achats, ventes, vacances en vélo, accessoires etc... L'annonce privée est gratuite - profitez-en! Merci d'envoyer votre annonce à la rédaction LVI-Info (-> page 15). L'annonce sera publiée le plus rapidement possible.*

### **Vente:**

- Vélo homme, 5 vitesses, avec siège enfant le tout : 5000 Flux
  - Vélo fille (7 -11 ans) : 3000 Flux
- Tel: 52.02.07

### **Achat:**

La "LVP" cherche à acheter une remorque (longueur 3m min.) pour voiture automobile pour le transport de son matériel (stand, parcours d'adresse, ...).

LVI 6, rue Vauban L-2663 Luxembourg  
Tél.: 83.11.45 Bertemes Jang

### **LVI-Pins**

Haben Sie schon Ihren LVI-Pins?

Wir haben noch Pins vorrätig und verkaufen sie zum Sonderpreis von 100 LUF pro Stück - Bestellungen bitte per Überweisung auf unser CCP 82 564-17.

## **MOUNTAIN BIKES**

Mir féiren déi weltweit bekannten Marken

**SCHWINN**



**MARIN**  
MOUNTAIN BIKES

## **COURSE VELOEN** mat Renommée

**COLNAGO**



**EDDY MERCKX**

**CONCORDE**

## **TREKKING & KANNERVELOEN**

fir déi ganz Famill



Een garantierten Service Après-Vente  
mat Méeschterkaart!

## **SPORTSKLEEDER** an Uniformen

fir Velosvereiner an all aaner

Kollektivsportarten

zu sensationellen Präisser!

Renseigementen op Rendez-vous an eiem  
Fachgeschäft!

*Cycles Roby JOHANN'S*

55 rue Collart L-3220 Bettembourg

TEL: 51 12 71 FAX: 52 06 52



## Le vélo dans le monde / De Velo an aller Welt

**Pepsi Cola setzt auf Velos:** Der Schweizer Ökonom Urs Heierli hat für eine Studie über den nichtmotorisierten Verkehr in Industrie- und Entwicklungsländern recherchiert. Resultate: Zwar gilt in Entwicklungsländern das Velo als Symbol der Rückständigkeit, doch es gibt neue Initiativen in die Gegenrichtung. So beliefert z.B. Pepsi Cola in San Salvador ihre Kunden mit Rikschas, die genauso effizient, aber zehnmal billiger sind als die Lastwagen. Aus demselben Grund hat eine Bäckerei in Bogota (Kolumbien) schon vor einigen Jahren ihre 200 Lieferwagen gegen 800 Rikschas ausgetauscht.

Anders ist die Situation in asiatischen Metropolen, die nach westlichem Vorbild die Motorisierung radikal vorantreiben. So haben z.B. die Behörden von Jakarta kürzlich 100.000 Velos beschlagnahmt und zur Abschreckung 35.000 im Meer versenkt. In Dacca (Bangladesch) liegen die Steuern für die 800.000 Rikschahalter doppelt so hoch wie für Autofahrer.



**Velos für Uganda:** Wasserholen und Brennholzsammeln sind typische Kinderarbeiten - mehrere Kilometer müssen sie dabei mit Kopflasten zurücklegen. Wenn die Eltern Velos besitzen, entlastet das auch den Nachwuchs. Auch Krankenschwestern und Geburtshelferinnen, die bis in abgelegene Dörfer gelangen müssen, können Velos gut gebrauchen. Der Preis eines Velos beträgt jedoch 5-6 Monatseinkommen einer durchschnittlichen Familie. Aus diesem Grund wird versucht, Finanzierung über "Fahrradpatenschaften" zu erreichen. Kontakt: Jugendhilfe Ostafrika e.V., Hagsfelder Allee 18, D - 76 131 Karlsruhe, Tel. 00 49 721 69 47 20.

**Le pont Charles de Gaulle: le premier de Paris largement ouvert aux vélos:** Le pont Charles de Gaulle, qui vient d' entrer en service, est le premier de Paris à faire la part belle aux cyclistes pour lesquels a été aménagée une piste à double sens de 3,60 m de large, bien séparée de la circulation automobile.

Cet ouvrage sera également largement ouvert aux piétons, avec des trottoirs larges de 5 m. D'autres part, la RATP mettra en service, dès la rentrée, des navettes d'autobus entre les gares d'Austerlitz, sur la rive gauche, et de Lyon, sur la rive droite, avec le prolongement jusqu'au ministère de l'Economie et des Finances à Bercy.

**Autogegner blockieren Londoner Straßenkreuzungen:** In London haben rund 1000 Automobilgegner kurzzeitig einige Hauptverkehrspunkte der Innenstadt blockiert.

Sie führen in einer Fahrradkolonne in Schrittempo über die Kreuzungen und verstärkten somit das Verkehrschaos, das bereits wegen eines erneuten ganztägigen Ausstandes von U - Bahn - Beschäftigten bestand.

Die Radfahrerproteste wurden von der Gruppe "Reclaim the Streets" (Erobert die Straßen wieder) organisiert.

Diese fordert den Ausbau des Radwegenetzes und zusätzliche Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel.

**Geld gegen Klau:** 91% aller Bremer Radfahrer wünschen sich einen diebstahlsicheren Abstellplatz für ihren Drahtesel. Eine repräsentative Umfrage des Münchener Instituts für Verkehrs- und Infrastrukturforschung hat ergeben, daß 66% der Befragten für diesen Aufpaß-Service sogar bis zu eine Mark pro Stunde oder drei Mark pro Tag bezahlen würden. Auftraggeberin der Studie ist die Bremer Parkraumbewirtschaftungs- und Management Gesellschaft (Brepark), die neue Fahrradparkanlagen am Hauptbahnhof und ein automatisch betriebenes Fahrradparkhaus in der Innenstadt einrichten will. Die künftigen Betreiber wollten deshalb wissen, wie groß die Nachfrage ist.

**Fahrradmitnahme in Bus und Tram:** Ein Prospekt des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar stellt die Möglichkeiten vor, ein Velo im Nahverkehr mitzunehmen. Mitnahmemöglichkeit besteht je nach Belegung der Tram- oder Buslinie entweder ganztägig oder außerhalb der Spitzenzeiten. In der Regel ist die Mitnahme aus Platzgründen auf 3 Velos beschränkt. Für die Mitnahme ist ein Fahrschein zum Kindertarif zu lösen.

**Velokurierdienst für die britische Sozialversicherung:** Um den Transport von Dokumenten zwischen den sieben Zweigstellen in London zu gewährleisten, hat die britische Sozialversicherung einen Kurierdienst ausgeschrieben. Gesucht werden LKWs und Velos - vermutlich LKWs für die Beförderung schwerer Dokumente, Velos für eilige...



**"Fahrräder stinken nicht":** So heißt ein Kapitel eines neuen Buches für Bike-Fans ab 10 Jahren. Von seiner Geschichte über Technik bis zu Bike-Berufen können die Kids auf bunten Seiten alles über das genial Gefährt nachlesen. Mit Pannenhilfe und Lexikon. → Klaus Tödt / Doris Rübel: Fahr Rad! Kinderbuchverlag Luzern 1996. 48 S., ca. 600 LUF.

**Soutenez-nous:**

Vous avez lu ce LVI-Info mais vous n'êtes pas encore membre de la LVI? Vous aimeriez soutenir le vélo comme moyen de transport mais vous ne savez pas comment? Unissons nos forces - devenez membre de la LVI en versant un minimum de 400 LUF/an sur notre compte CCP 82 564-17 avec la mention "Nouveau membre LVI". Ensemble nous sommes plus puissants! Bien sûr les membres de la LVI reçoivent le LVI-Info régulièrement.

☐ *LVI, 6 rue Vauban, L - 2663 Luxembourg*

**Réunions / 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 44 19 26 no 19 Auer)*

**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, Artikel, Berichte etc. zum Thema Velo können an nachfolgende Adresse geschickt werden. Achtung: Neue Adresse!

☐ *Redaktion LVI-Info, 6 rue Vauban, L - 2663 Luxembourg*



VELO mobil

Hall 3C Stand 02

LVI

Geschécklechteets-Parcours  
Iwwerraschungen  
Velosaustellung  
Informatioun  
Shop  
(T-Shirt, Sweat-Shirt, Pins, Akaafskierf)

# oekofoire

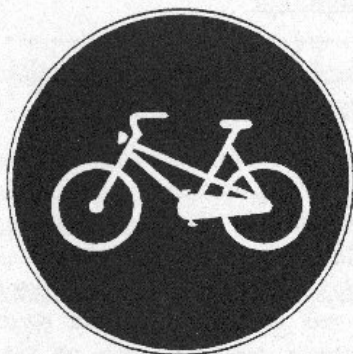
**13.-15. September 96**  
**Ausstellungshallen Kirchberg**  
**Luxemburg-Stadt**

Freitag, 13. September von 14-22 Uhr  
Samstag, 14. September von 10-19 Uhr  
Sonntag, 15. September von 10-19 Uhr

Organisatoren: Mouvement Écologique, Oeko-Fonds

Oeko-Foire 96  
Exposition sur l'homme, la nature et la technique  
Ausstellung für Mensch, Natur und Umwelt





# VELO & HELMPFLICHT

## LVI-INFO SPECIAL 3

Lëtzeburger Velos-Initiativ asbl

ahrradhelme schützen. Gute Helme haben schon bei manchem Unfall schwere Kopfverletzungen verhindert. Deshalb tragen immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrer bei ihren täglichen Fahrten im Stadtverkehr, auf Touren und selbstverständlich auch bei sportlichen Fahrten einen Helm. Die LVI rät seinen Mitgliedern, beim Radfahren einen Helm zu tragen.

Eine Helmpflicht für Radfahrer gibt es in Europa dagegen nicht. Nach Meinung fast aller Verkehrsexperten sollte es sie auch nicht geben.

Im folgenden eine Analyse der Gründe.

Die Position des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) zur Helmpflicht ist eindeutig: Es muß die freie Entscheidung von Radfahrerinnen und Radfahrern bleiben, ob sie sich für den Fall des Falles durch eine Helm schützen wollen. Auch die ECF (European Cyclists' Federation) sieht andere Prioritäten als die Helmpflicht: Rücksichtsloses Fahrverhalten ist als Unfallursache Nummer 1 bekannt. Schlaglöcher, eine schlechte Aufteilung des Straßenraums und gefährliche Kreuzungen verursachen ebenfalls viele Fahrradunfälle.

Überraschend deutlich spricht sich der deutsche Verbraucherschutz in "test 5/1992" für eine Helmpflicht aus:

Wie unverzichtbar, weil häufig lebensrettend ein Schutzhelm auch für Fahrradfahrer ist, belegt eine Studie aus den USA. Amerikanische Mediziner untersuchten über ein Jahr lang an fünf Krankenhäusern alle Patienten, die einen Fahrradunfall mit Kopfverletzungen hatten. Fazit: Mit Helm verringert sich das Verletzungsrisiko im Kopfbereich um 85%. Beschädigungen des Hirns ließen sich sogar zu 88% vermeiden.

Besonders gefährdet sind Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren; sie stellten in der Untersuchung aus den USA die Hälfte der am Kopf verletzten Personen. (...) In dieser Gruppe war auch die Bereitschaft, eine Helm zu tragen, am geringsten; Ältere benutzen ihn dagegen zu 20 bis 58%. Schutzhelme, so folgert die Studie, seien ein außerordentlich wirksamer Verletzungsschutz. Die US-Mediziner fordern eine Helmtragepflicht vor allem für Kinder, da sie die Mehrzahl der Unfallopfer stellen.

Ganz anderer Meinung ist jedoch das deutsche Bundesministerium für Verkehr in einer Stellungnahme zum Thema Fahrradschutzhelmtragepflicht für Kinder (Sept. 1993):

Bereits jetzt kann festgestellt werden, daß gerade eine Fahrradschutzhelmtragepflicht als Sondervorschrift für radfahrende Kinder im Straßenverkehr problematisch erscheint. Die statistischen Zahlen über die getöteten und verletzten Kinder begründen keinen unterschiedlichen Regelungsbedarf gegenüber den übrigen Altersklassen der Radfahrer. (...) Darüber hinaus muß beachtet werden, daß Verhaltensvorschriften auch kontrollierbar sein müssen. Gerade bei einer Fahrradschutzhelmtragepflicht nur für Kinder bis zu einer bestimmten Altersgruppe ist dies fraglich. Abgesehen davon fehlt es auch an der Strafmündigkeit der Kinder.

Zudem ist zu bedenken, daß die meisten Radfahrer sich im Straßenverkehr verhältnismäßig langsam und vorsichtig bewegen. Es würde vielfach als eine "Übermaßregelung" angesehen werden, wollte man sie zwingen, beispielsweise auch auf Radwanderwegen oder in Wohngebieten einen Fahrradschutzhelm zu tragen. Eine Helmtragepflicht für Radfahrer könnte daher auch den unerwünschten Nebeneffekt einer Mindernutzung des Fahrrades zur Folge haben, was verkehrs- und umweltpolitisch nicht erwünscht ist.

Mit der Mindernutzung des Fahrrades hat auch Australien negative Erfahrungen sammeln müssen, wie uns "Le Monde à bicyclette" (Sommer 1994) berichtet:

En juillet 1990, l'état Victoria en Australie rendait le casque obligatoire. Succès fracassant: Selon la "Transport Accident Commission", les blessures à la tête ont chuté de 63% et les autres blessures de 21%. Une autre source statistique, la "Victorian Injury Surveillance System", fait état d'une réduction de 32% des blessures à la tête chez les enfants et de 21% pour leurs autres blessures. Mais: Pour la même période, le Centre de recherche sur les accidents de l'université de Melbourne révélait une diminution de l'usage du vélo après l'application de la loi rendant le casque obligatoire: De 36% chez les enfants, cette diminution culminait à 44% chez les 12-17 ans. Donc: Moins de cyclistes, moins de blessures!

Auch medizinische Gründe sprechen gegen eine Helmpflicht. So berichtet "Le Monde à bicyclette", daß viele Unfälle auch mit Helm tödlich gewesen wären:

Pourquoi se concentrer à protéger la tête des cyclistes alors qu'on ne fait rien pour assurer leur protection corporelle intégrale. Une étude de l'association médicale britannique (1992) signale que selon le département des transports britanniques, 95% des décès et 90% des blessures graves à vélo impliquent une automobile. Selon elle, le port du casque serait incapable d'empêcher la mort dans deux tiers des accidents actuellement mortels, les cyclistes succombant alors à leurs autres blessures.

In der gleichen Zeitschrift wird auch mit den gesundheitlichen Vorteilen des Radfahrens argumentiert:

*La "montée au casque" a un autre impact déplorable: celui de faire croire que le cyclisme est une activité dangereuse. L'association médicale britannique est formelle là-dessus: "même dans l'environnement hostile de la circulation actuelle, les bénéfices obtenus de la pratique régulière du cyclisme surpassent la perte d'années de vie due aux accidents cyclistes." Selon eux, en fait, il est bien plus dangereux de ne pas pédaler que de pédaler sans casque, tant pour le cycliste que pour la société en général.*

Diese Feststellung wird im übrigen von einer dänischen Studie bestätigt, der zufolge durchs Radfahren vermiedene Herzinfarkte weitaus mehr Lebensjahre retten, als durch Radfahrer-Verkehrsunfälle verloren gehen.

Die angeblich mögliche 85%ige Verringerung des Verletzungsrisikos im Kopfbereich wird von der OCBC (Ontario Coalition for Better Cycling) angezweifelt: *Wir haben Statistiken gesehen, die die Abnahme tödlicher Radfahrerunfälle zwischen 1% und 50% ansiedeln. Die Methodologie der Studie, die eine 85%ige Verringerung von Kopfverletzungen errechnet hat, wird dagegen in Frage gestellt: Nach dieser Methodologie würde das Tragen eines Helmes auch das Verletzungsrisiko an anderen Körperteilen um 72% mindern. Wahrscheinlicher ist also, daß das Gesamtrisiko durch vorsichtigeren Fahrweise verringert wurde (so sind freiwillige Helmträger erwiesenermaßen vorsichtiger).*

Eine interessante Parallele wurde auch mit Helmen beim Hockey gefunden. Die These, daß besserer Schutz durch mehr Risikobereitschaft kompensiert wird, scheint plausibel:

*Pendant les années 1970, le casque est devenu obligatoire dans le hockey amateur. Alors qu'on ne rapportait aucune blessure majeure à la colonne vertébrale au milieu des années 1970 (2 cas avant 1976), on trouvait 12 cas entre 1976 et 1979, 7 cas en 1980, 12 en 1981, 14 en 1982 etc. Interviewés, les jeunes victimes ont avoué qu'elles se sentaient invulnérables lorsque munies de leurs équipements protecteurs. Ce phénomène, appelé "homéostasie du risque", est bien connu: les usagers tendant à compenser l'effet d'une mesure de sécurité en augmentant leur performance ou en prenant des risques nouveaux. Ainsi, le conducteur d'une automobile munie de pneus à crampons aura tendance à conduire plus vite dans la neige, annulant le gain en sécurité qui lui offre son équipement.*

*On peut aussi craindre que le casque ait un effet d'augmentation de l'agressivité des automobilistes envers les cyclistes, ou une diminution de la conscience de leur présence chez les automobilistes, dû à la chute du nombre des cyclistes. Ce phénomène est actuellement observable en Australie où, compte tenu de la diminution de la pratique du vélo, la diminution des blessures à la tête s'est avérée moindre qu'escompté, et où les autres blessures ont même augmenté. Et les cyclistes continuent d'y mourir, bien casquées cette fois...*

Zum Thema Helmpflicht meint der VÖ (Verkehrsclub Österreich) in seiner Broschüre "Straßen zum Radfahren":

*Radfahren ist zwar nicht die sicherste, aber keineswegs die gefährlichste Fortbewegungsart. Helme schützen. Aber wer Helmpflicht für Radfahrer fordert, müsste konsequenterweise mit der Helmpflicht für Fußgänger beginnen.*

Gegen eine generelle Helmpflicht sprechen auch praktische Gründe:

*Nicht nur würde eine Helmpflicht das Radfahren verteuern: Ein guter Helm kostet rund 100 DM, d.h. ca. 10-20% wie das Fahrrad. Wieviele Autofahrer wären bereit, diesen Kostenanteil für Sicherheitsgurt und Airbag auszugeben? Auch wird mit Helm das Fahrradfahren komplizierter. Wohin mit dem Helm am Ziel der Fahrt - im Büro, im Kino, beim Einkaufen?*

*Nicht zu unterschätzen ist auch die emotionale Ablehnung des Helms: Viele Radfahrer wollen ihrem Kopf einfach keinen Helm überstülpen. Sie genießen es, sich an frischer Luft, unbeschwert und kurzfristig auf den Weg zu machen.*

Auch diese Gründe sind letztlich mitentscheidend, ob potentielle Radfahrer das Velo oder ein anderes Verkehrsmittel (Auto?) benutzen.

Helmpflicht ist aber letztendlich auch nur das Herumdoktern an Symptomen, nicht die Beseitigung von Ursachen. Überraschend deutlich wurde dies in der belgischen Konsumenten-Zeitschrift "Test-Achats Magazine" (Juni 1992) genannt:

*Les autorités doivent-elles rendre le port du casque obligatoire? Comme dans le cas de la ceinture de la sécurité pour les automobilistes, une telle mesure sauverait la vie de plusieurs dizaines de cyclistes par an. Mais elle ne supprimerait pas les causes, notamment la densité de la circulation routière, le manque de pistes cyclables et la dégradation des pistes existantes due aux automobilistes. Nous espérons donc que dans les années à venir, les autorités encourageront la pratique du vélo par tous les moyens possibles (meilleures pistes cyclables, priorité aux vélos dans les villes, incitants fiscaux...) En effet, faire du vélo est bon pour la santé (notamment au niveau pulmonaire et cardio-vasculaire) et favorable à l'environnement.*

Die Statistiken belegen deutlich die Ursache von tödlichen Unfällen: 90% der tödlichen Unfälle von Radfahrern resultieren aus Kollisionen mit Autos. Sie belegen auch, welches Verkehrsmittel letztendlich gefährlich ist: Obwohl auf der Erde doppelt so viele Fahrräder wie Autos existieren, sind letztere nur zu 2% an den tödlichen Verkehrsunfällen beteiligt.

© Sept. 1996 • Lëtzebuerger Velos-Initiativ asbl • 6 rue Vauban • L-2663 Luxembourg.  
La LVI soutient les intérêts des cyclistes au Luxembourg. ☒ Rejoignez-nous!  
Devenez membre: ₤ Côtisation annuelle 400 LUF (→CCP 82 564-17). Merci!