



LVI - INFO

Nr. 40
September 2000

Lëtzebuenger Velos - Initiativ





AllerJhangendags-Tour 2000
Gennep (NL)

SOMMAIRE

Editorial	3
Velo Mondial 2000	4
Das Riesenauto	6
Notre courrier.....	7
Der Fahrradbeauftragte	8
ECF-News "En ville, sans ma voiture !" 22 septembre 2000	9
Wat dir scho laang eng Kéier soe wollt	9
Le vélo sur l'autre planète	11
Calendrier / Termine	13



Vous vous rappelez sans doute la course automobile organisée cette année pendant le week-end de Pâques dans les Ardennes luxembourgeoises. Cette course empruntait entre autres des itinéraires sur des pistes cyclables.

Nous publions ci-dessous une lettre adressée par Monsieur Henri Grethen, Ministre des Transports, à l'organisateur de la course automobile en question.

...

Suite à mon autorisation afférente du 19 avril 2000 vous avez organisé les 22 et 23 avril 2000 le 2^e édition de la course automobile "Tour de Luxembourg in Heart of Europe".

En vue d'une éventuelle réédition future de cette compétition je vous saurais gré de bien vouloir procéder incontinent à une analyse circonstanciée de tous les incidents survenus autour et pendant la course et impliquant notamment la sécurité ou des incommodations pour la population riveraine. Vous voudrez me soumettre avec cette analyse les mesures susceptibles d'éviter la reproduction des incidents enregistrés.

Une attention particulière devra notamment être réservée aux points suivants:

- 1. Quant à l'accident corporel survenu le samedi 22 avril 2000, il y a lieu de reconsidérer l'étendue des zones de protection dont l'accès est interdit aux spectateurs;*
- 2. Il n'entrera plus en ligne de compte que l'itinéraire de la course emprunte des pistes cyclables reprises dans le relevé des pistes qui font partie du réseau national déterminé par la loi du 6 juillet 1999, peu importe que les tronçons visés soient exclusivement réservés à la circulation cycliste ou qu'ils soient accessibles en commun aux cyclistes et à d'autres catégories d'usagers de la route.*

La même interdiction vaut également pour des pistes cyclables qui, même en ne faisant pas partie du réseau national, sont aménagées en site propre et réservées exclusivement à la circulation cyclistes ou à l'utilisation commune par des cyclistes et des piétons (indiquées par les signaux D,5, D,5a, D,5b);

- 3. L'organisateur devra joindre à sa demande d'autorisation un relevé exhaustif d'attestations émises par les riverains habitants le long des tronçons fermés, moyennant laquelle ces derniers certifieront leur accord avec le passage de la course et la fermeture temporaire afférente du tronçon longeant leur propriété.*

Je me réserve la possibilité de prévoir d'autres conditions à la lumière des résultats de l'analyse que je vous ai demandée.

...

La LVI félicite le Ministre des Transports de ces décisions.

Le comité de la LVI



Du 19 au 22 juin 2000 a eu lieu à Amsterdam la conférence mondiale de la bicyclette. Nous publions ci-dessous une traduction non officielle de la déclaration finale de cette manifestation. La version originale en anglais est disponible sur demande.

La déclaration d'Amsterdam

Le droit d'utiliser le vélo

Nous, participants de la conférence mondiale du vélo "Vélo Mondial 2000", rassemblés à Amsterdam en juin 2000, proclamons que toute personne (enfants compris) doit avoir le droit de faire du vélo quand il ou elle le veut. Nous déclarons que l'utilisation du vélo nécessite une meilleure acceptation et une promotion accrue de la part de tous les gouvernements et organisations concernés à travers le monde et nous lançons un appel à l'action.

Avantages

L'utilisation du vélo représente de nombreux avantages, aussi bien pour l'individu que pour la société toute entière et l'environnement.

- Le vélo, comme moyen de locomotion individuel, offre un transport rapide et efficace, de porte à porte:
- Le vélo est immédiatement disponible et nécessite peu de frais d'entretien et de fonctionnement.
- La durée d'un trajet à bicyclette est prévisible, les cyclistes ne sont guère gênés par les embouteillages.
- Le vélo offre individualité, indépendance et liberté, faire du vélo émancipe.
- Faire du vélo est un exercice corporel qui améliore la santé physique et mentale.
- Dans notre société actuelle en plein changement, le vélo constitue un moyen de transport flexible:
- Le vélo préserve la mobilité dans les villes et évite ou réduit sensiblement les embouteillages.
- Le vélo accroît le rayon d'action de toute personne, qu'elle soit jeune ou âgée, riche ou pauvre, homme ou femme.
- Le vélo prend peu d'espace et est économique.
- Le vélo fait gagner du temps et encourage le développement du commerce local.
- Une utilisation accrue du vélo signifie une meilleure accessibilité à des emplois potentiels, création d'emplois et une santé publique améliorée.
- L'utilisation du vélo améliore la qualité de vie des hommes et la vitalité de nos cités :
- Le vélo est silencieux, propre et favorable à un développement durable.
- Le vélo ne menace pas la nature ou les paysages.
- Les cyclistes constituent un danger négligeable pour autrui.
- L'utilisation du vélo préserve les réserves de carburants fossiles.

Chances et potentiel

Les nouvelles technologies amènent le monde entier dans le salon de nombreux gens. Le village global existe, mais presque tout y est virtuel. Néanmoins, la plupart des activités réelles exige encore que les personnes quittent leur domicile.

La distance ne semble plus poser de limites aux voyages qui peuvent se faire. Par contre, la plupart des déplacements quotidiens de personnes à travers le monde se font sur des distances courtes. Une large majorité des déplacements se fait à l'intérieur d'une même ville ou d'un village : entre 60% et 90% des trajets représentent moins de 6 à 7 kilomètres. Dans de nombreuses localités, la marche à pied et le vélo constituent les moyens de locomotion les plus répandus. C'est le constat actuel et nous pensons qu'il en sera encore ainsi pendant très longtemps.

En de nombreux endroits le pourcentage de cyclistes dans la circulation locale pourra encore être élargi.

- En comparaison avec la marche à pied, le vélo élargit considérablement le périmètre dans lequel les personnes peuvent se déplacer et augmente leur capacité à transporter des charges pesantes, leur permettant ainsi de gagner du temps pour se consacrer à d'autres activités.
- A peu près la moitié de tous les trajets réalisés en voiture font moins de 7,5 km, soit une demi-heure à vélo. Le vélo représente une alternative réaliste à environ la moitié de ces déplacements courts en voiture.

Au sein de grandes villes et sur des routes interurbaines, le vélo peut accroître le potentiel des transports en commun.

- A l'utilisateur individuel, il garantit un accès efficace aux transports en commun, aussi bien au point de départ qu'à l'arrivée.
- Aux opérateurs des transports publics, il permet d'élargir le rayon d'accessibilité des gares et arrêts, s'ils reconnaissent le rôle des cyclistes comme clients potentiels.

Dans des situations où le nombre de places de stationnement près des points de départ ou d'arrivée d'un trajet sont limités, le vélo offre un moyen de transport aisé à partir de et vers ces endroits.

Conditions

Les circonstances peuvent varier largement d'un pays à l'autre. Cependant, pour que les potentialités du vélo puissent se réaliser, un certain nombre de conditions générales doivent être remplies pour garantir une utilisation attractive et sûre du vélo.

- Une condition de base dans de nombreux pays est une meilleure disponibilité de vélos fiables et sûrs à des prix abordables.
- L'utilisation du vélo devient plus attractive par la mise à disposition d'espaces et équipements adéquats, aussi bien pour les vélos en mouvement que pour ceux en stationnement.
- Il est désirable d'éliminer les barrières qui empêchent un écoulement harmonieux du trafic cycliste et il est impérieux de supprimer les menaces venant des véhicules motorisés.
- Dans des situations où la circulation motorisée augmente, il est essentiel de protéger les cyclistes en minorité.

Il est d'égale importance de garantir leur place aux cyclistes au sein du système complexe de la circulation et des transports.

- Ceci exige une attention spéciale de la part des responsables de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire pour garantir que la plupart des déplacements puissent se faire dans le périmètre qu'un vélo peut couvrir. Il est donc nécessaire d'éviter les zones à faible densité et de favoriser les quartiers à vocation mixte à l'intérieur des villes.
- Ceci demande des plans de transport dans lesquels le vélo est considéré sur un pied d'égalité avec les autres moyens de transport, aussi bien pour sa valeur que pour sa fonction.
- Ceci exige une conception des infrastructures qui évite autant que possible la confrontation entre les cyclistes et les utilisateurs plus rapides de la route. Selon les cas, ceci est possible par la séparation des différents types de circulation et/ou par une réglementation de la vitesse de la circulation automobile.
- L'éducation de tous les utilisateurs de la route et l'application stricte des lois concernant la circulation sont les principes de base d'une politique des transports favorable aux cyclistes.
- Il faut veiller tout spécialement à fournir un cadre qui permette aux enfants une mobilité indépendante à vélo.

Appel à l'action

Nous, participants de la "Vélo Mondial 2000", lançons un appel aux représentants élus et aux officiels des gouvernements à tous les niveaux, aux industries concernées et aux organisations nationales et internationales afin

- qu'ils reconnaissent le droit de faire du vélo à toutes les couches de la population, enfants compris;
- qu'ils reconnaissent les potentialités de la circulation à vélo, aussi bien dans leur politique que dans leurs projets;
- qu'ils remplissent les conditions nécessaires afin de rendre l'utilisation du vélo plus attractive;
- qu'ils mettent à disposition des budgets pour soutenir des projets favorables au vélo;
- qu'ils prennent en charge les problèmes des cyclistes;
- qu'ils établissent des associations stratégiques avec les décideurs concernés.

Nous demandons que les gouvernements et les institutions adoptent une stratégie d'ensemble en faveur du cyclisme (Cycling Master Plan CMP) avant la fin août 2003. Une telle stratégie CMP devrait fixer des buts à atteindre avant 2010. Ces objectifs devraient être à la fois ambitieux et réalistes, afin de pouvoir être mesurables et contrôlables. En outre, une telle stratégie doit

- définir les politiques à mettre en œuvre pour accroître l'utilisation du vélo, en prenant en compte les conditions mentionnées précitées;
- stimuler les autorités locales et régionales, ainsi que tout autre organisme approprié;
- définir les rôles et les responsabilités de tous les acteurs concernés;
- fournir le soutien et les fonds nécessaires à ces politiques et programmes.

Les participants appellent les organisations internationales et les gouvernements à créer une plate-forme en vue de la fixation de normes internationales et de l'échange des connaissances sur la circulation cycliste. Nous demandons en outre que les avantages potentiels de l'utilisation du vélo soient clairement mis en avant lors de la rédaction de traités internationaux sur la qualité de vie, l'environnement, la santé publique et l'éradication de la pauvreté, tels que Kyoto et Habitat II.

De notre côté, les participants de "Vélo Mondial 2000" et les organisations que nous représentons, allons activement faire connaître cet appel à l'action et promouvoir sa réalisation. Nous nous engageons à contribuer par notre savoir, notre expérience et nos contacts afin de soutenir les objectifs fixés par cet appel à l'action.

Nous allons mettre à disposition notre expérience afin de dresser le bilan des politiques actuelles concernant le vélo. Autant que possible nous allons surveiller à quel point les plans et les bonnes intentions sont réalisés et amènent un accroissement de l'utilisation du vélo. Nous allons évaluer ce bilan intermédiaire à la prochaine conférence mondiale du vélo.

"Vélo Mondial 2000", Amsterdam, le 22 juin 2000

La voiture géante / Das Riesenauto

Les enfants sont petits, rien d'étonnant à ça. Mais il est moins évident que la taille des enfants constitue un réel handicap dans le trafic routier.

Avec sa voiture géante gonflable, l'exposition du VCS démontre d'une manière impressionnante la perspective des enfants dans le trafic routier. La voiture géante a les mêmes proportions pour un adulte qu'une voiture normale pour un enfant.

La voiture géante est exposée lors de l'Oeko-Foire du 15 au 17 septembre 2000 au stand de la LVI, hall 3.



Das Riesenauto des VCS-ATE (Verkehrs-Club der Schweiz)

Dass Kinder klein sind, wissen wir. Weniger bekannt hingegen ist die Tatsache, dass die fehlende Grösse im Strassenverkehr ein grosses Handicap für die Kinder darstellt.

Mit einem aufblasbaren, knallroten Riesenauto demonstriert die VCS-Ausstellung "Riesenauto" auf eindrückliche Art die Perspektive der Kinder im Verkehr. Das überdimensionierte Riesenauto ist für Erwachsene so gross wie ein normales Auto für ein Kind.

Das Riesenauto ist während der Oeko-Foire vom 15.-17. September 2000 in der Halle 3 auf dem Stand der LVI ausgestellt.

Wir möchten uns an dieser Stelle für die finanzielle Unterstützung bedanken welche uns diese Ausstellung ermöglicht. Die Sponsoren des Riesenautos sind das Transportministerium, die Association des Victimes de la Route, die Sécurité Routière und das Mouvement Ecologique.

**Réponse du Service Activités Voyageurs
des Chemins de Fer Luxembourgeois**

...

Complémentairement à notre lettre N° 7980 AVN du 12.08.1999, nous avons l'honneur de vous informer que, pour ce qui est du point 9 – Tarif pour le dépôt de bicyclettes – les taxes de dépôt ont été modifiées avec effet du 28.05.2000.

Ces taxes de dépôt, par bicyclette, sont désormais les suivantes:

- pour les deux premières heures 40,-LUF par heure,
- au-delà de 2 heures,
100,-LUF pour les 2 premiers jours ensemble
100,-LUF pour chaque jour subséquent.

...

Le Chef du Service Activités Voyageurs,
(s) M. BUSCHMANN



Transport de vélos par chemins de fer en Inde

Nach den Gemeindewahlen von 1999 hatte der neue Schöffenrat der Stadt Luxemburg in seinem Koalitionsabkommen die Schaffung eines Fahrradbeauftragtenpostens in Aussicht gestellt. Nach über einem Jahr Amtszeit ist es noch immer verdächtig still um dieses Versprechen. Untenstehend ein Interview der "taz" mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt Berlin.

Der Veloman ist endlich da.

Michael Föge, Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) Berlin, ist seit Ende Mai 2000 Fahrradbeauftragter des Senats.

taz: Die neu geschaffene Stelle des Fahrradbeauftragten ist ehrenamtlich. Das klingt nicht nach vielen Kompetenzen. Ist der ADFC damit zufrieden?

Michael Föge: In Deutschland gibt es ungefähr 60 Fahrradbeauftragte, die fast ausschließlich Verwaltungsangestellte sind und sich in die hierarchische Ordnung ihrer Behörde einfügen müssen. Verkehrssenator Strieder hat jetzt etwas Neues geschaffen, indem er einen Außenstehenden beauftragt hat, ihn zu beraten, kritisch zu begleiten und dabei auch eigenständige Öffentlichkeitsarbeit zu machen. Gleichzeitig soll es auch noch einen Radverkehrsplaner geben, der als Sachbearbeiter in der Verwaltung angestellt ist. Die Stelle ist ausgeschrieben, aber leider noch nicht besetzt. Diese Konstellation jedenfalls ist für uns im Prinzip günstig. Auf der einen Seite steht jemand, der die Verwaltung von innen kennt. Auf der anderen Seite kann ich als Außenstehender der Öffentlichkeit gegenüber sagen, welche Finanzmittel wir für die Entwicklung des Fahrradverkehrs brauchen. Ein Verwaltungsangestellter könnte das nicht. Damit können wir ganz konstruktiv zusammen arbeiten: Ich mache Vorschläge, und der Senator kann sich - wenn er will - darauf berufen.

Was war denn Ihre erste Amtshandlung als Fahrradbeauftragter?

Am 30. Mai war ich auf dem Empfang zur Einweihung der Nachtzuglinie Berlin - Paris und stellte fest, dass dort Fahrradmitnahme nicht möglich ist.

Und wie kamen Sie dort hin, wenn der Empfang mit Fahrrädern nichts zu tun hatte?

Wir wussten vom ADFC aus, dass der Nachtzug nach Amsterdam Fahrradmitnahme hat. Da haben wir uns sozusagen selbst eingeladen. Vier Tage später ging auf meine Anregung hin ein Brief von der Staatssekretärin an den Bahn-Vorstand mit der Bitte, Fahrräder ab dem nächsten Fahrplanwechsel auch in den anderen Zügen zuzulassen. Der erste größere Erfolg war eine andere Sache: Ich nahm an der Sitzung des Beirates für Schienenpersonennahverkehr teil, auf der das neue Tarifsystem ab 1. August vorgestellt wurde, das zur Genehmigung an den Senat geht. Mir wurde dort gesagt, dass für das Arbeitslosenticket keine Fahrradmitnahme vorgesehen sei. Ich habe dann aber festgestellt, dass die BVG und die S-Bahn das eigentlich mit beantragt hatten. Der VBB, der die Anträge sammelt und an den Senat weiterreicht, hatte den Teil einfach herausgestrichen. Wir haben jetzt aber erreicht, dass der Antrag in seiner ursprünglichen Form dem Senat zur Genehmigung vorgelegt wird, und so die Fahrradmitnahme für 150.000 Verkehrsteilnehmer praktisch gerettet. Das lief erstaunlich gut. Mehr kann man als Fahrradbeauftragter kaum verlangen.

Der neuen Staatssekretärin für Verkehr, Martina Krautzberger, eilt der Ruf voraus, fahrradfreundlich zu sein. Haben Sie sich schon zu programmatischen Gesprächen getroffen?

Das werden wir tun, sobald die Stelle des Radverkehrsplaners innerhalb der Verwaltung besetzt ist. Viele Ziele stehen aber ohnehin schon fest, vor allem das Veloroutenkonzept, das auch im Koalitionsvertrag steht. 1994/95 wurde es schon mit 300 Millionen für 660 Kilometer Haupt- und Nebenrouten festgelegt, dann aber nie umgesetzt. Ich gehe davon aus, dass man das über einen Zeitraum von zehn Jahren verteilen sollte. Deshalb müssen langfristig 30 Millionen pro Jahr im Haushalt bereit gestellt werden. Das sind nicht einmal 10 Mark pro Einwohner. Bislang gibt es noch nicht einmal die Bauplanunterlagen für die Routen

(in: taz Berlin lokal Nr. 6175 vom 24.6.2000 / Interview MARTIN KALUZA)

“ECF-News”

La "European Cyclists Federation" regroupe 52 associations dans 31 pays avec plus de 400.000 membres.



«EN VILLE, SANS MA VOITURE !»

Journée européenne

VENDREDI 22 SEPTEMBRE 2000

Tous les pays et les villes de l'Union européenne sont invités à participer à la prochaine journée européenne «**En ville, sans ma voiture !**» qui aura lieu le **vendredi 22 septembre 2000**.

www.22september.org

Programme détaillé de la campagne
"En ville , sans ma voiture" à Luxembourg

Merci de votre attention!

“Wat Dir scho laang eng Kéier soe wollt...”

Le 14 novembre 1997 la LVI soumet, suite à une entrevue avec un responsable des Ponts et Chaussées et un responsable des Services Techniques de la Ville de Luxembourg, ses propositions concernant le pont J.-P. Buchler à Luxembourg-Gare. (voir LVI-Info No 29)	Pas encore de réponse.
Le 25 mai 2000 la LVI demande une entrevue auprès de la Commission de circulation du Ministère des Transports	Monsieur Paul Schmit, président de la Commission de circulation du Ministère des Transports invite la LVI pour une entrevue en date du 25.septembre 2000.

Petites annonces

La 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 !

Location:

La "LVI" loue un poste télévision-vidéo (monobloc) pour expositions ou stands d'informations. ☎ : 43.90.30 Mouvement Ecologique

Avis de Recherche:

La LVI cherche un local (garage, entrepôt, hangar,...) pour entreposer son matériel (parcours, stand d'exposition). Le local en question doit se trouver de préférence à Luxembourg-Ville ou dans une commune limitrophe. Le local doit disposer d'un éclairage adéquat et être accessible à tout moment. Superficie minimum : 4x8 m.

Adresses Internet Adressen

LVI www.emweltzenter.lu	Mouvement Ecologique www.emweltzenter.lu
European Cyclists Federation http://www.ecf.com	Euro Velo Routes http://www.ecf.com/eurovelo
Cities for Cyclists http://www.ecf.com/cfc	European Cyclist Magazine http://www.ecf.com/magazine
Velo-City Conferences http://www.ecf.com/velocity	ADFC Trier www.adfc-trier.de
Dansk Cyclist's Federation www.dcf.dk	Bicycle News Agency cycling.org/mailling.lists/bikenews/
International Bicycle Fund www.ibike.org	Sustrans National Cycle Network www.sustrans.org.uk/
Vivre à Vélo en Ville www.ensad.fr/perso/profs/vansteenkiste	Klima - Bündnis www.klimabuendnis.org
Verkehrs-Club Schweiz www.vcs-ate.ch	Veloland Schweiz www.veloland.ch
Erlebnistage und Events per Rad www.adfc.de/aktuell/aktev.htm	GRACQ users.skynet.be/gracq
Biking from UK to Australia www.undercurrents.org/bike2oz	"En ville, sans ma voiture !" www.22september.org

Grande-Bretagne

De Land's End à John O'Groats sans danger. La Grande-Bretagne inaugure un réseau cyclable.

Après le dôme de Greenwich, place au deuxième projet britannique du millénaire par son ampleur. Le 21 juin, la Grande-Bretagne inaugurerait un réseau cyclable de 8000 kilomètres dans tout le pays. Pour y arriver, il a fallu quelques convaincus à l'origine d'une organisation employant 120 personnes aujourd'hui.

Tout a commencé en 1978. Cette année-là, on inaugurerait un tronçon de piste cyclable entre Bath et Bristol, sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer. Le succès fut immédiat, si bien que le groupe d'ingénieurs à l'origine de ce projet continua sur sa lancée. Aujourd'hui, l'organisation **Sustrans** (pour Sustainable Transport) basée à Bristol emploie 120 personnes et compte 36 000 membres de soutien. Son directeur, John Grimshaw, a été distingué par la reine en 1997 et porte désormais le titre honorifique de MBE (Membre of the British Empire). C'est grâce, entre autres, à la ténacité de ce dernier que le «net» a vu le jour, avec **8000 kilomètres aménagés au 21 juin 2000, aussi bien dans les campagnes qu'au centre des villes**. Un événement à marquer d'une pierre blanche dans une société où la voiture prend une place toujours plus importante. La Grande-Bretagne détient en outre un triste record européen: celui du taux d'enfants accidentés de la route le plus élevé.

En 1976, c'est le Danemark qui occupait cette place: une loi fut alors votée au Parlement qui obligeait les autorités régionales à aménager des itinéraires cyclables pour aller à l'école. Résultat: alors qu'**au Danemark, 60% des enfants vont à l'école à vélo**, les petit(e)s Britanniques ne sont que 4% à le faire! Le réseau danois a du reste largement inspiré les Britanniques. Jürg Tschopp, responsable du secteur vélo à l'ATE, a également été invité à faire part des expériences helvétiques dans le domaine.

La ville de York a donné l'exemple en améliorant le cheminement des cyclistes, notamment pour les jeunes élèves. Résultat: le nombre d'accidents impliquant piétons ou cyclistes a baissé de 18% dans la ville, un résultat deux fois meilleur que pour l'ensemble du pays.

(dans: Journal ATE 07/00)

Tilburg / Niederlande

Fahrradkurse zur Integration von Einwanderinnen

Die niederländische Stadt Tilburg hat erkannt, dass zur Integration von Einwanderern mehr gehört, als die Landessprache zu lernen und den Einstieg in den Arbeitsmarkt zu finden. Denn um sich in den Niederlanden, Europas Radfahrnation Nummer eins, heimisch zu fühlen, ist es genauso wichtig, Fahrrad fahren zu können.

Einen wichtigen Beitrag zur Integration leistet das Zentrum für Ausländische Frauen (CBV) in Tilburg: Das CBV bietet seit 1980 Kurse an, in denen eingewanderte Frauen das Fahrradfahren lernen können. Die Stadt Tilburg unterstützt das Projekt – ursprünglich eine Privatinitiative des CBV – seit 1996 finanziell. Jedes Jahr werden in Tilburg sechs Kurse für je neun Teilnehmerinnen angeboten. Und auf der Warteliste stehen derzeit etwa 50 Frauen. Laut Angela van der Kloof, die das Programm betreut, laufen auch in einigen anderen Orten in den Niederlanden derartige Projekte. **"Mütter, die nicht Fahrrad fahren, werden es auch ihren Kindern nicht beibringen"**, sagte sie gegenüber dem ECF-Magazin "European Cyclist".

Für alle, die ebenfalls derartige Kurse anbieten möchten, hat Angela van der Kloof ein Unterrichtspaket zusammengestellt, das man für zehn Euro kaufen kann. Für ein geplantes Lehrvideo werden derzeit noch Mittel akquiriert.

Bern / Schweiz

Schweiz will Gesetzeslücke für Inline-Skater schließen. Arbeitsgruppe soll bestehende Rechtsunsicherheit beenden.

Die Narrenfreiheit der Inline-Skater in der Schweiz hat bald ein Ende: Die Regierung in Bern hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die der bestehenden Rechtsunsicherheit mit griffigen Regeln begegnen soll. Offen ist, wer den begrenzten Platz mit Skatern und anderen Trendsportlern teilen muss.

In der **Schweiz** gibt es rund eine Million Inline-Skater, die sich auf Straßen, Bürgersteigen, Radwegen und in Fußgängerzonen tummeln. Diesen Frühling ist zudem das sogenannte Kickboard aufgetaucht. Wo und nach welchen Regeln sich diese Gefährte bewegen dürfen, ist aber weder den Fahrern noch den Behörden ganz klar. Gemäß dem einzigen Artikel im Schweizer Straßenverkehrsrecht, der anwendbar ist, gelten Inline-Skates und Kickboards als Spielzeug. Demnach dürfen sie auf verkehrsarmen Straßen und auf dem Gehweg gefahren werden, sofern sie Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern, was viel Raum für Interpretationen lässt. Nicht festgelegt ist insbesondere, was für Unterführungen, Parks, Seepromenaden, Fußgängerzonen und Fahrradwege gilt. Der betreffende Artikel 50 im Straßenverkehrsgesetz ist für Spiel und Sport auf einer begrenzten Fläche gedacht. Eine riesige Zahl von Inline-Skatern benutzt heute aber die Rollschuhe als Fortbewegungsmittel, was allseits zu einem Klärungsbedarf geführt habe. Zudem sind Fragen wie z. B. die der Haftpflicht bei Zusammenstößen ungeklärt. Eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundesamtes für Straßen (Astra) soll nun bis Ende des Jahres Vorschläge für eine griffige

Regelung erarbeiten, die dann als Verordnungsrevision in die Vernehmlassung geschickt werden. **Die Regelung soll möglichst nicht nur Inline-Skates, sondern alle gegenwärtigen und künftigen neuen Mobilitätsformen umfassen.**



(in: <http://www.radwelt-online.de>)

Auch die Interessengemeinschaft (IG) Velo Schweiz sieht sich damit konfrontiert, dass die Fahrradinfrastruktur immer mehr von Trendsportarten genutzt wird. Es habe aber keinen Sinn, Inline-Skating auf Radwegen zu verbieten oder immer neue Wege zu bauen, sagt Christoph Merkli: "Sonst will jede neue Sportart gleich eigene Verkehrswege". Merkli spricht sich dafür aus, **dass das Nebeneinander mehr gefördert** wird und Trendsportarten auch auf gewissen Strassen zugelassen werden.

In **Deutschland** will das Bundesverkehrsministerium frühestens 2001 entscheiden, ob Inline-Skates als Verkehrsmittel anerkannt werden. Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt (SPD), der nach Abstimmung mit den Ländern die Verantwortung für Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) trägt, hat mittlerweile eine Studie bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben. Die Untersuchung, deren Ergebnisse nicht vor Beginn des nächsten Jahres vorliegen, soll klären, ob und wie die Skater in den Straßenverkehr integriert werden können. Im Ministerium werden vor allem Sicherheits- und haftungsrechtliche Probleme gesehen. Entscheidungen seien frühestens nach Auswertung der Studie im nächsten Sommer zu erwarten.

Berlin / Deutschland

Tempo-30-Zonen sollen ausgeweitet werden

Neuregelung soll Entscheidungsfreiheit von Städten und Gemeinden stärken.

Städte und Gemeinden dürfen künftig selbstständig Nebenstraßen in Tempo-30-Zonen umwandeln. Wie das Bundesverkehrsministerium am Montag in Berlin ankündigte, soll dem Bundesrat noch im Herbst der Entwurf für eine entsprechende Verordnung zugeleitet werden. Nach Angaben des Ministeriums soll auf Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften in Zukunft weiterhin Tempo 50 gelten; **abseits der Hauptstraßen sollen die Kommunen aber selbst über die Ausweisung von Tempo-30-Zonen entscheiden können**, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind. Bislang mussten sie dazu Einvernehmen mit den übergeordneten Behörden herstellen. Bauliche Veränderungen sollen in Zukunft nicht mehr nötig sein. Tempolimits kämen aber auch nach der Neuregelung nur dort in Frage, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung sei, unterstrich das Ministerium. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. Letztlich werde vor Ort entschieden, ob eine Zone angeordnet werde oder nicht.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) begrüßte die Ankündigung des Ministeriums. Der ADFC tritt schon seit langem für eine flächendeckende Tempo-30-Regelung innerorts ein. **Tempo 30 erhöhe die Sicherheit und die Lebensqualität aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner, die rund um die Uhr Anspruch auf Schutz vor Lärm haben.** Kinder könnten in allen Wohnstraßen zwischen geparkten Kraftfahrzeugen auf die Fahrbahn treten, auch in Hauptverkehrsstraßen. Die Statistik belegt, dass Kinder überwiegend dort verunglücken, und zwar außerhalb der Zeit, in der sie sich auf dem Weg in die oder von der Schule befinden.

(in: <http://www.radwelt-online.de>)

Bruxelles / Belgique

Vélo nature, vélo culture.

L'asbl "Pro Vélo" organise des **tours guidés à vélo** à la découverte de l'histoire cachée et de la nature préservée de **Bruxelles**.

Philosophie : montrer que le plaisir du déplacement à bicyclette se marie merveilleusement avec la découverte du patrimoine naturel et architectural. Pas de vitesse et pas d'exploit sportif: rien que la beauté des sites et le bonheur de la balade. 18 thèmes de vélotours à dates fixes pour les individuels et à la carte pour les groupes.

(dans : <http://users.skynet.be/provelo>)



AllerJhangendags-Tour 2000
Niederrhein bei Duisburg (D)

Calendrier / Termine

15.-17.9.2000	Oeko - Foire 2000 La foire alternative - Die alternative Messe Stand d'informations LVI et parcours d'adresse pour enfants LVI-Informationsstand und Geschicklichkeitsfahren für Kinder Foire Internationale Luxembourg - Kirchberg
21.9.2000	"Reclaim The Streets" (RTS) World car free day (contact: life@emweltzenter.lu)
22.9.2000	"En ville, sans ma voiture?" Journée européenne sans voiture (voir p. 13).
23.-24. 9.2000	Bourse aux plantes. Stolzembourg. Gartenkultur im Naturpark Our. Pflanzenmarkt in historischer Kulisse mit einer grossen Auswahl an Obst-, Gemüse- und Zierpflanzen, Raritäten, Gartenzubehör, Antikes, Literatur, Informationen, regionalen Spezialitäten, Ausstellungen. Infos : SIVOUR/Naturpark Our, Tel 90 81 88, Fax 90 80 24, e-mail sivour@pt.lu
19.1.2001	Assemblée générale de la LVI 19h00 6, rue Vauban, Luxembourg - Pfaffenthal



Mam Velo laanscht d'Sauer (19.-20.8.2000)

Soutenez notre travail !

La LVI est une association sans but lucratif qui a pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité des cyclistes au quotidien. Le vélo est une réponse moderne au trafic chaotique, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores dans les agglomérations. En complément, la LVI a pour but de promouvoir le cyclisme de loisirs.

Vous avez lu ce *LVI - Info* ? Vous n'êtes pas encore membre de la LVI ? Vous aimeriez soutenir le vélo comme moyen de transport ? Devenez membre de la LVI en versant un minimum de 400,- LUF sur notre compte CCP 82 564-17 avec la mention "Nouveau membre". Comme membre vous allez recevoir notre "*LVI - Info*" quatre fois par an.

Nos réunions se tiennent à l'adresse ci-dessous. (tél.: 43.90.30)

Unterstützen Sie unsere Arbeit !

Die LVI ist eine Gesellschaft ohne Gewinnzweck, deren Ziel es ist, die Sicherheit für Radfahrer im täglichen Straßenverkehr zu verbessern. Radfahren ist eine moderne Antwort auf Verkehrschaos, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung in Wohngebieten. Die LVI fördert ebenfalls das Radfahren als Freizeitgestaltung.

Sie haben dieses *LVI - Info* gelesen ? Sie sind noch nicht Mitglied der LVI ? Sie möchten das Fahrrad als Transportmittel fördern ? Werden Sie Mitglied der LVI indem Sie mindestens 400,- LUF auf das Postscheckkonto 82 564-17 , mit dem Vermerk "Neues Mitglied", überweisen. Als Mitglied erhalten Sie unser "*LVI - Info*" viermal im Jahr.

Unsere Versammlungen finden an untenstehender Adresse statt. (Tel.: 43.90.30)

Impressum	LVI-INFO
Auflage	Heft Nr 40 September 2000
Erscheint	650
Heft Nr 41	Vierteljährlich
Herausgeber	erscheint Dezember 2000
	LVI A.s.b.l.
	6, rue Vauban
	L-2663 Luxembourg
Internet	www.emweltzenter.lu
E-Mail	lvi.info@pt.lu
CCP L	82 564-17
Druck	Rapid-Press

La rédaction apprécie toute forme de collaboration. Des informations, articles, rapports, photos, caricatures concernant le vélo sont à envoyer à notre adresse.

Die Redaktion freut sich über jede Form der Mitarbeit. Informationen, Artikel, Berichte, Fotos, Karikaturen usw. zum Thema Fahrrad können an unsere Adresse gesandt werden.

La LVI est membre de l'ECF

EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION

EUROPÄISCHER
RADFAHRER
VERBAND

FEDERATION
EUROPÉENNE
DES CYCLISTES

