



LVI-Info

No 76
3/2009

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu





le gaz naturel

★ pratique

★ économique

★ écologique

SUDGAZ



ENTRETIEN ET
REPARATIONS

VELO  SPORT CENTER

www.vsc.lu

19, rue de Bonnevoie
(à 50m du Parking Neippert)
L-1260 Luxembourg
Tel. +352 48 02 02



PAIN



OBERTIN

Säit 1983
an de Biobutteker
am ganze Land

 www.pain-obertin.lu
Remerschen
tel/fax 23664590



Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
Mam Vëlo op d'Schaff	6
Neue Radverkehrs-Infrastruktur	8
Mit dem Elektrofahrrad...	11
Mehr Power fürs Fahrrad	15
LVI - activités	16
Ennerwee mat der LVI	17
La LVI édite un livre	18
Nationales	20
Internationales	21
Impressum	26



Geparkte Räder bei Events in Luxemburg - keine Seltenheit mehr (Duckrace Grund Sommer 2009)

Rendez-vous / Termine

2010

25^e anniversaire de la LVI

22.01.2010

Assemblée générale de la LVI

21.03.2010

Radreisemesse Bonn

20. - 22.05.2010

Assemblée générale de l'European Cyclists Federation (ECF) à Tczew (Pologne)

22. - 25.06.2010

VeloCity Global 2010

- Different Gears, Same Destination -
World's largest Global Conference on
Cycling in Copenhagen (Denmark)

Assemblée générale de la LVI

le 22 janvier 2010 à 19h00 à Luxembourg-Ville

**Discours de M. le Ministre Claude Wiseler sur la mise en œuvre du
"Plan national pour la promotion de la mobilité douce" de 2010 à 2013**

Cycles Arnold Kontz



Nouveau magasin: plus de 1000m² d'exposition!
Retrouvez votre spécialiste du vélo et du fitness
au 128, route de Thionville à Luxembourg-Ville



Achetez vos marques préférées aux plus bas prix.
Avec le service en plus!



Cycles Arnold Kontz Tél: 40 96 74 - cycles@arnoldkontz.lu

Kürzere Wege?

“Mir brauche Mobilitätsketten, déi de Wee vun doheem op d'Aarbecht – oder an d'Schoul – effizient gestalten hëllefen, eng regelrecht Mobilitätsstrategie, déi déi verschidden Transportmethoden Zuch, Auto, Bus, Tram – Tram, dee grad wéi d'Gares périphériques kënnt – a Vëlo intelligent anenee gräife léisst.”

(Déclaration gouvernementale faite par le Premier ministre Jean-Claude Juncker à la Chambre des députés le 29 juillet 2009)

Konsequenterweise wurde ein Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur mit unter anderem den Ressorts für Landesplanung, Transport, Öffentliche Arbeiten und Straßenbauverwaltung geschaffen. All diese wichtigen Entscheidungsträger in Sachen Mobilität stehen unter der Führung eines einzigen Ministers. In Zukunft dürften also kürzere Wege gefunden werden, um auch die alternative Mobilität schneller und effizienter zu fördern. Würden nämlich bei dieser Konstellation die Vorteile der kurzen Wege nicht genutzt, müsste man sich fragen ob die alternative Mobilität eigentlich ernst genommen wird.

Bei Straßenbauprojekten, die empfindliche Gebiete durchqueren, werden aus Umweltgründen berechtigterweise Kompensationsmaßnahmen gefordert und die Straßen anschließend gebaut. Dies sollte doch ebenso möglich sein beim Bau von maximal drei Meter breiten Radwegen. Dabei müssen empfindliche Gebiete selbstverständlich vermieden werden.



Aber auch bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur müssten durch Kompensationsmaßnahmen Lösungen gefunden werden, die nicht dazu führen, dass Radwege überhaupt nicht gebaut werden. Der Bereich Umwelt hat zwar einen eigenen Minister, untersteht aber als Ressort dem Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur. Also müssten die Wege ja eigentlich nun etwas kürzer werden.

Wie und wann wird aber sichergestellt sein, dass bei jedem Projekt, ob Neu- oder Umbau, die Planung der Fahrradinfrastruktur mit einbezogen wird? Es den jeweiligen Verantwortlichen zu überlassen, dass dies auch bei jedem Projekt geschieht, ist uns nicht verlässlich genug. Wir wünschen uns eine Anlaufstelle im neugeschaffenen Superministerium, welche sämtliche Projekte daraufhin überprüft.

Radfahrer und Fußgänger wissen kürzere Wege zu schätzen...

Mam Vëlo op d'Schaff

Interview avec Måxim Serranos-Soler, un des gagnants du concours «Mam Vëlo op d'Schaff».

LVI: Bonjour Måxim. Vous êtes un des gagnants de cette année du concours «Mam Vëlo op d'Schaff». Expliquez-nous d'où venait la motivation de participer au concours.

Måxim: Je dois avouer que ce n'était pas de ma seule initiative mais de celle d'un groupe d'amis. Nous utilisons souvent le vélo pour nos déplacements en ville et, pour cette raison, la participation ne changeait rien à nos routines journalières. Par là même, on contribuait à faire connaître cette option de mobilité qui peut aider à rendre les villes plus vivables et améliorer (un peu) la santé des gens.

Est-ce la première fois que vous y participez?

Non, nous avons participé aussi l'année dernière.

Qui figurait encore dans votre équipe ?

Karine Albanti, française, coordinatrice du groupe, et Luigi Mastroserio, italien.

Quel est votre trajet et celui de vos collègues d'équipe?

J'ai changé mon itinéraire pendant le déroulement du concours. D'abord j'allais de la place de Strasbourg à la gare où je prenais le train jusqu'à Bertrange. Mais après le 1er juillet, mon itinéraire allait de la place de Strasbourg au Kirchberg (station Philharmonie/Mudam). D'ailleurs je continue à utiliser le vel'oh ou le vélo pour me rendre au travail. Karine allait (et va encore) de la gare au centre-ville tandis que Luigi parcourait une autre partie de la ville : du Stade (ou parfois depuis Hamilius) jusqu'au Kirchberg (J.F. Kennedy, vers Utopolis).

Est-ce qu'il y avait des moments durs?

Sur le chemin? Bon, il y a des petites montées en allant vers Kirchberg qui ne sont pas mal :-)

Sinon, des journées de juillet très chaudes n'invitaient pas trop à prendre le vélo. Mais, en général, c'était très agréable.

Est-ce que vous continuerez à prendre le vélo pour aller au travail?

Oui, je continue à l'utiliser. Je pense que j'arrêterai peut-être en hiver. Cela dépendra du temps et de l'imperméable que j'arriverai à trouver. Avez-vous des conseils? :-)

Qu'est-ce qui est pour vous l'avantage du vélo par rapport à un autre moyen de transport?

Tout d'abord, il est plus rapide que le bus. En plus, il ne pollue pas. Finalement, le trajet en vélo constitue ma dose de sport de la journée.



Est-ce que vous utilisez le vel'oh ou votre vélo privé pour vous déplacer?

J'utilise un peu les deux. Si je dois laisser le vélo garé à l'extérieur pendant longtemps, je préfère le vel'oh. Sinon, normalement je prends mon vélo privé. Mais si je sors à pied ou en bus, j'emmène toujours ma carte vel'oh.

Est-ce que vous utilisez le vélo pour vos loisirs?

Oui, aussi. J'aime bien parcourir les pistes cyclables aux alentours de la ville. Sans aller trop loin, on peut voir des paysages qui permettent de se décontracter.

Màxim, vous êtes catalan. Est-ce que la culture du vélo est plus propagée en Catalogne qu'au Luxembourg, ou êtes-vous une exception?

La culture du vélo commence à se développer petit à petit en Catalogne, mais je dirais qu'elle est déjà plus populaire au Luxembourg. Les cyclistes sont encore une minorité en ville, mais la balade à vélo est assez courante pour les weekends. Un système similaire au vel'oh (le «Bicing») fonctionne à Barcelone avec grand succès et pas mal de détracteurs (qui protestent que la capitale catalane n'est pas prête pour le vélo).

Quel message pourriez-vous donner à nos membres qui n'ont pas encore osé participer à ce concours?

Faites-le: Vous vous sentirez bien avec très peu d'effort, vous arriverez plus tôt au travail et vous pourrez même gagner de jolis cadeaux.

Merci pour l'interview.

Interview: Nathalie Schmit

L'action 'Mam Vélo op d'Schaff' est devenue au Grand-Duché de Luxembourg un élément-clé de la promotion de la mobilité douce. Cette action offre aux participants la possibilité de s'engager de façon concrète pour la protection de l'environnement. D'autant plus que les personnes qui utilisent la force humaine pour se déplacer quotidiennement se maintiennent en forme, renforcent leur mental et sont moins stressées.

La 2^e édition de l'action 'Mam Vélo op d'Schaff' a de nouveau connu un grand succès auprès des fervents cyclistes et néophytes. Cette initiative, lancée en mai par le Verkeiersverbond, s'adressait à tous les salariés ayant une activité professionnelle au Grand-Duché de Luxembourg. Les participants devaient s'inscrire en groupes de 2 à 4 personnes. Chaque participant pouvait choisir son itinéraire et ses horaires. L'enjeu consistait à utiliser le vélo durant au moins 15 jours au cours de l'action. Pour ne léser aucun salarié, en particulier ceux qui viennent de loin, une combinaison avec les transports publics était également encouragée.

Le bilan de l'édition 2009 est encourageant: 258 équipes, totalisant 759 participants se sont rendues du 18 mai au 24 juillet à vélo sur leur lieu de travail. 26.086 trajets domicile-travail-domicile, soit un total de 183.317 km a été effectué en vélo. Plus de 31 tonnes de CO₂ ont ainsi pu être économisées.

Lors d'un tirage au sort parmi toutes les équipes participantes, 20 équipes ont été retenues pour la remise des prix qui a eu lieu vendredi 18 septembre 2009 à l'Oeko-Foire en présence de Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Neue Radverkehrs-Infrastruktur

Luxemburg: Eine weitere Route des Radverkehrsnetzes der Stadt Luxemburg wurde umgesetzt. Die Veloroute 12 verbindet das Zentrum mit dem Stadtteil Limpertsberg. Unter anderem wurden die rue des Capucins sowie die Av. J.P. Pescatore im Gegenverkehr für die Radfahrer geöffnet.

An der Kreuzung mit dem Bd Royal wurde in der Av. J.P. Pescatore eine Induktionsschleife gelegt, welche die Ampel für den Radfahrer schaltet.

In der Av. de la Porte-Neuve wurde eine Fahrradfurt neben Zebrastrifen eingezeichnet und die Bordsteine auf Null abgesenkt. Zusätzliche Bordsteinabsenkungen wurden in den letzten Wochen an 25 Stellen in der Hauptstadt ausgeführt.



rue des Capucins



Überquerung Av. de la Porte-Neuve



Kreuzung Bd Royal - Av. J.P. Pescatore

PC15, Colmar-Berg: Seit September 2009 ist das Teilstück der PC15 von Colmar-Berg nach Ettelbrück an Schieren vorbei fertiggestellt. Entlang der Alzette kann man jetzt auf getrenntem Radweg bis nach Ettelbrück radeln.



Tourist Center

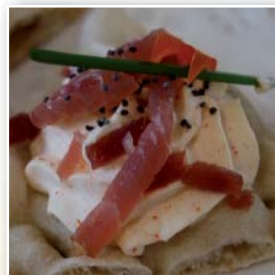
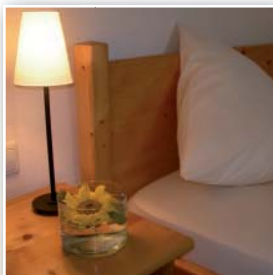
Munshausen | Heinerscheid | Enscherange

Une offre intégrale



Tourist Center à Munshausen

- **Restauration** avec 150 couverts, Terrasse couverte
- **Catering** chaud et froid
- **Hébergement** pour groupes
- **Salles** de réunion
- **Boutique** avec produits du terroir
- **Programme d'animation**
- Location **VTT**



[Contact]:

Tourist Center

1, Frummeschgaass

L-9766 Munshausen

Tel.: (+352) 92 17 45-1 • Fax: (+352) 92 93 47

E-Mail: info@touristcenter.lu



Aménagé pour les
handicapés

Le Parc Naturel de la Haute-Sûre

Tourisme et environnement - Un ensemble harmonieux

Der Naturpark Obersauer

Tourismus und Umweltschutz - Ein harmonisches Zusammenleben

AUDIO-GUIDES

Les mystères d'Esch-sur-Sûre Geheimnisvolles Esch-Sauer

Découvrez, grâce à cet audio-guide, le monde fantastique d'Esch-sur-Sûre, avec sa ruine datant de 927 et les mythes ou légendes qui ont été transmis d'une génération à l'autre.

Entdecken Sie, per Audio-Guide, die schaurig-
gespenstige Welt rundum Esch-Sauer, mit der
Burgruine aus dem Jahre 927, den Sagen und
Legenden, welche von Generation zu Generation
weitererzählt wurden.

Prix de location/Ausleihgebühr:

Adult/Erwachsene: 4 €

Enfants/Kinder: 2,5 €

Cautioun/Kautioun: 50 €

ou carte d'identité/oder Bildausweis

Durée/Dauer:
2 heures/Stunden

Un circuit guidé de 2 heures incite à observer la faune et la flore locale et introduit à l'histoire du lac. Le bateau fait escale au "Burfelt" où le centre de découverte de la forêt vous accueille.

Zweistündige geführte Bootsfahrten ermöglichen das Erkunden der lokalen Fauna und Flora sowie einen Einblick in die Geschichte des Stausees. Das Waldentdeckungszentrum "Burfelt" gehört ebenfalls zum Programm.



Solarboot Séi

Informations, Reservations / Informations, réservation:

Maison du Parc: 15 rte de Lultzhausen - L-9650 Esch-sur-Sûre - Tél 89 93 31-1 - Fax 89 95 20 - e-mail: info@naturpark-sure.lu - www.naturpark-sure.lu



6, rue des Prés | L-5441 Remerschen

Tél.: (+352) 23 66 40 07 | Fax: (+352) 23 66 43 56

E-mail: info@caves-sunnen.lu | www.caves-sunnen.lu

DOMAINE
**SUNNEN-
HOFFMANN**

L-5441 REMERSCHEN

**1^{er} Domaine Viticole au Luxembourg
en agriculture biologique**

Vins et jus de raisins luxembourgeois en agriculture biologique |
Grand choix de vins biologiques français et italiens | Importateur
direct de vins français, italiens et autres | Vente en détail | Visites
et dégustations sur rendez-vous |

Sonnen-Hoffmann

MAISON FONDÉE EN 1872

Mit dem Elektrofahrrad...

elegant und lächelnd den Berg hinauf

Folgender Beitrag zum Thema Fahrräder mit Elektromotor wurde uns freundlicherweise von einem erfahrenen Benutzer zugesandt. Es ist uns wichtig den Unterschied zwischen E-Bike und Pedelec hervorzuheben, da durch immer leistungsstärkere Elektromotoren und Akkus die mögliche Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge zunimmt. Die anschließend an den Artikel abgedruckte Notiz der ECF erklärt sehr gut die Bedenken der Radfahrerverbände zu diesem Thema.

Den Elektrofahrrädern gehört die Zukunft. In Asien schon längst selbstverständlich, nimmt die Anzahl der Fahrräder mit elektrischer Tretkraftunterstützung bis 25 km/h (verschiedene Modelle bis 45 km/h) auch in Europa stetig zu. Die Vorteile liegen auf der Hand: Im Nahverkehr (bis 10 km) und in der Stadt ist ein Elektrofahrrad meistens schneller als ein Auto, über Fahrradwege kommt man ohne lästige Parkplatz-Suche und unerschwitzte direkt ans Ziel, und dies mit minimalem Energieverbrauch und Kosten (ungefähr 1€ Strom pro 1000 km). Ein Elektrofahrrad ist also gut für die Umwelt, die Geldbörse und macht dazu auch noch Spaß!

Der elektrische Antrieb eines Elektrofahrrads befindet sich entweder im Tretlager integriert oder als Radnabenmotor im Vorder- oder Hinterrad. Es gibt 2 Arten von Fahrrädern mit elektrischer Tretkraftunterstützung: Das E-Bike und das Pedelec.

Das E-Bike besitzt am Lenker einen Gasgriff (ähnlich wie bei einem Moped). Somit kann man den Elektromotor je nach Bedarf zuschalten. Die Leistung des Motors reicht jedoch nicht aus, um nur mit der Kraft des Elektromotors zu fahren. Man muss also immer zusätzlich noch in die Pedale treten. Verschiedene Modelle erlauben eine Geschwindigkeit von 6 km/h ohne mitzutreten.

Beim Pedelec befindet sich an den Pedalen ein Trittkraftsensor. Dieser schaltet den Motor automatisch ein wenn man Druck auf die Pedale gibt. Hört man auf in die Pedale zu treten, so schaltet der Motor auch ab. Beim Pedelec muss man also auch ständig die Pedale betätigen. Man kann jedoch mit einem kleinen Schalter am Lenker den Grad der Unterstützung von Schwach bis Stark einstellen. Diese Art der Bedienung und der Motorsteuerung ist für den alltäglichen Gebrauch am bequemsten und hat sich in der Praxis auch am meisten durchgesetzt.

Die gängigen Pedelecs haben eine Leistung von 250 Watt und unterstützen den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Je kleiner die Geschwindigkeit, desto stärker ist die Unterstützung. Bis 25 km/h nimmt die Unterstützung durch den Elektromotor progressiv ab. Diese Leistung erlaubt es einem untrainierten Fahrer mit einem Gewicht von 90 kg in Bürokleidung bei aufrechter Sitzposition mit einem Pedelec vom Typ "City-Bike" auf ebener Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 20 - 25 km/h und bei einer Steigung eine Geschwindigkeit von 13 km/h ohne Mühe und ohne Schwitzen zu halten.

Das Pedelec erweist sich als ideale Alternative, um das Auto auf dem alltäglichen Weg zur Arbeit zu ersetzen, so weit das Wetter mitspielt. Auf einer Strecke bis 10 km spielt die Geschwindigkeit keine allzu große Rolle. Wenn geeignete Fahrradinfrastruktur vorhanden ist, ist der Pedelec-Fahrer somit meist schneller oder gleich schnell als der Autofahrer. Die Zeit, während der ein Autofahrer (genervlt) im zäh fließenden Verkehr, im Stau steht, fährt sein Kollege auf dem Pedelec locker und entspannt mit 20 km/h einfach weiter. Die tägliche Fahrzeit ist somit, im Gegensatz zum Auto, bei dem man unvorhersehbare Staus und eventuelle Parkplatzsuche einkalkulieren muss, immer genau gleich. Dies trägt natürlich mit dazu bei, den Weg zur Arbeit stressfrei zu halten.

Die Reichweite der heutigen Pedelecs beträgt mit einer Akkuladung zwischen 30 und 100 km. Sie hängt stark vom Gewicht des Fahrers, der Topologie der zurückgelegten Strecke und natürlich der Kapazität des Akkus ab. Akkus von guten Pedelecs (z.B. Lithium-Ionen-Mangan-Akku ohne Memory-Effekt) haben heute eine Kapazität von 10 Ah bei einer Spannung von 24 V. Dies entspricht einer Energie von 240 Wh. Sie wiegen etwa 2 kg und sind in etwa 3 Stunden an einer normalen 230 V-Steckdose voll aufgeladen. Verschiedene Modelle speisen die Bremsenergie beim Bergabrollen in den Akku zurück und erhöhen somit etwas die Reichweite. Die Lebensdauer der Akkus beträgt 3 - 4 Jahre oder 500 komplette Ladezyklen (bei Teilentladungen erhöht sich die Anzahl der Zyklen). Dies entspricht einer Kilometerleistung (bei 40 km pro Akkuladung) von 20000 km/Akku und ist somit völlig ausreichend für den Alltag.

Bei der Fahrt zur Arbeit ist eine große Reichweite jedoch meistens unwichtig, weil man, bedingt durch die niedrige Geschwindigkeit, kaum Arbeitswege von mehr als 15 - 20 km zurücklegen wird. (Somit bleibt die Fahrzeit im Bereich von maximal einer Stunde und ist vergleichbar mit der Fahrzeit mit dem öffentlichen Transport. Bei einer Fahrstrecke von unter 10 km ist das Pedelec jedoch garantiert schneller als der öffentliche Transport und meistens genauso schnell wie das Auto.

Schaut man sich die Energiekosten an, so wird das Pedelec konkurrenzlos günstig: Mit 1 kWh elektrischer Energie = 4 Akkuladungen (heutiger Preis ungefähr 0,15 €/kWh) fährt man ungefähr 150 km mit dem Pedelec. Es ergibt sich ein Energiepreis von 10 Cent pro 100 km, oder 1000 km kosten lediglich 1 €. Ein Auto, das auf kurzen Strecken oft bis 10 Liter Kraftstoff/100 km verbraucht verursacht somit reine Treibstoffkosten (1 €/Liter Kraftstoff, Tendenz steigend)

von ungefähr 100 € pro 1000 km. Wegen Wartung, Reparaturen und Wertverlust fallen die tatsächlichen Kosten natürlich noch viel höher aus.

Rein wirtschaftlich gesehen macht sich ein Pedelec (fast keine Wartungskosten) bei regelmäßiger Nutzung anstelle vom Auto also sehr schnell bezahlt.

Neben den wirtschaftlichen Aspekten sind jedoch besonders die positiven Einflüsse auf Gesundheit und Umwelt hervorzuheben. Eine Fahrt mit dem Pedelec vermeidet CO₂ und ist gut für die Umwelt; zusätzlich werden Muskeln und Kreislauf schonend trainiert aber nie überlastet. Das Image, dass ein Elektrofahrzeug nur etwas für ältere oder unsportliche Menschen sei gilt schon lange nicht mehr (bei einem Motorrad oder Auto kommt ja auch niemand auf diese Idee). Moderne Pedelecs sehen schick und sportlich aus und bei vielen Modellen merkt man kaum, dass ein Elektromotor eingebaut ist. Pedelec fahren macht einfach Spaß und man kommt gut gelaunt und entspannt ans Ziel. An die staunenden Blicke von anderen Radfahrern, die man locker am Berg überholt, gewöhnt man sich schnell.

Der Trend ist nicht mehr aufzuhalten. Städte wie Stuttgart und Salzburg planen ein Leihsystem mit Elektrofahrzeugen (ähnlich vel'oh) mit Austauschstationen für Akkus. Solch ein System wäre auch für Luxemburg denkbar, wo nur kurze Wege mit teilweise größeren Höhenunterschieden zu bewältigen sind.

In den Niederlanden wird inzwischen jedes zehnte neue Fahrrad mit eingebauter Stromverstärkung verkauft. Die Trethilfe erweist sich dort als Wunderwaffe gegen den Wind. Allein in Deutschland wurden 2008 etwa 100000 Pedelec-Modelle verkauft.

Gute Pedelecs kosten heute etwa 1500 – 3000 € und werden mittlerweile auch in Luxemburg bei vielen Fahrradhändlern angeboten. Vor dem Kauf sollte man jedoch

unbedingt eine Probefahrt vereinbaren. Billigimporte aus China sind schon ab etwa 700 € zu haben. Bei den Billigprodukten sind die Qualität der Fahrradkomponenten und die Lebensdauer der Akkus jedoch sehr schlecht, so dass hier von einem Kauf abzuraten ist. Längerfristig wird es ganz sicher billiger ein Qualitätsprodukt zu erwerben.

Quellen:

www.extraenergy.org

Der Spiegel: 20/2009

Marc Mootz, prof.-ing.

P.S. Kurze Anmerkung zum Argument: „In Luxemburg kann man wegen dem schlechten Wetter nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren!“

Der Autor des vorliegenden Artikels benutzt seit zwei Jahren ein Pedelec für den Arbeitsweg Walferdange - Luxemburg (etwa 7 km Fahrt nur bei trockenem Wetter bis etwa 5°C Außentemperatur). In den zwei Jahren wurden so etwa 4500 km zurückgelegt. Fünf mal regnete es auf dem Rückweg und die Heimfahrt erfolgte mit dem Bus.

Tests und Infos zu Pedelects

www.extraenergy.org

www.topten.ch

www.oekotopten.lu (in Luxemburg erhältliche Pedelects)

Le Code de la route au Luxembourg

Chapitre II - Définitions

article 2.15.

a) Cycle: véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

b) Cycle électrique: véhicule routier à deux roues au moins, avec ou sans siège:

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,5 kW;

- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle électrique est assimilé au cycle.

c) Cycle à pédalage assisté: véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire de la ou des personnes qui se trouvent sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, dont

- la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW;

- l'alimentation est réduite progressivement si la vitesse du véhicule augmente et interrompue dès que le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si la ou les personnes qui se trouvent sur le véhicule arrêtent de pédaler.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle.

La position de l'ECF (European Cyclists Federation):

ECF supports current definition of Pedal Electric Cycles (Pedelects)

The ECF welcomes the clear position of COLIBI and COLIPED (the European associations for bicycle manufacturers, assemblers and parts and accessories' producers) on Pedelects as quoted in the BikeEurope Newsletter of 4th of November. "We are in favour of maintaining the current

specifications as described in this exemption to Directive 2002/24/EC. The most important reason for our opinion is road safety. Both many bicycle lanes and bicycles are not designed for safe use over 25 km/hour. Also, the bigger difference between riders with lower and higher speed will become dangerous. The power limit is comparable to the maximum human power by a trained rider." The ECF Annual general meeting already adopted in 2007 the following position:

- "Pedelects can help to improve and to increase cycling
- ECF supports the EU definition of a pedelec (Directive 2002/24/EC)
- Pedelects are welcome on bicycle paths and bicycle lanes"

Based on this position, ECF's Secretary General Bernhard Ensink expressed in September 2009 concerns at the Eurobike 2009

in Friedrichshafen about a possible change in the definition of Pedelects. Extending the limits for speed or power would have a negative safety impact on dedicated bicycle infrastructure or places where only walking and cycling is allowed. In any case, the argument that the current 250W limit is comparable to the maximum human power of a trained rider is a good reason to treat vehicles with more power as motorized vehicles. The good reputation of cycling including cycling on pedelecs should not be put at risk by treating a new type of a faster or more powerful electric vehicle treated like a bicycle.

ECF is promoting the current pedelecs as a good solution for people who need or want 'some power assistance' and can or would not cycle in certain circumstances.

Press release November 4, 2009
www.ecf.com



Wikingen Reisen - Ortlieb - Klickfix - Yakkay

randonnées à vélo - accessoires vélo - matériel cartographique
littérature autour du vélo - chèques-cadeau

velosophie sàrl
Monique Goldschmit
144, av. de la Faïencerie
L-1511 Luxembourg

ouvert les mercredis de
12h00 à 19h00 et sur rendez-vous
tel: +352 26 20 01 32
velosophie@pt.lu

Liebe Mitglieder,

im LVI-Info Nr. 75 und per Brief haben wir Sie gebeten uns zu unterstützen, um eine Halbtagsstelle über wenigstens drei Jahre finanziell abzusichern.

Die zahlreichen Absichtserklärungen zeigen, dass unser Anliegen breite Unterstützung findet. Weit über die Hälfte der erforderlichen Geldmittel wurden uns auf diesem Wege zugesagt.

Aufgrund dieser positiven Entwicklung werden wir das Projekt "LVI Permanent" angehen.

Auf der Zielgeraden

Sie können sich für einen Dauerauftrag oder eine einmalige Spende entscheiden.

In Zusammenarbeit mit der Stiftung "Öko-Fonds" wird es möglich sein, Ihre Spende steuerlich abzusetzen. Dazu muss die Gesamtsumme Ihrer Spenden eines Jahres höher sein als 120 € und darf maximal 10% Ihres steuerpflichtigen Einkommens betragen.

Ihre Spende können Sie auf folgendes Konto überweisen:

Postkonto der Stiftung "Öko-Fonds"
CCPLLULL LU96 1111 0734 1886 0000
mit dem Vermerk "LVI Permanent"

Sie erhalten am Anfang des darauffolgenden Jahres eine schriftliche Bestätigung Ihrer Spende.

Wenn Sie uns bereits eine Absichtserklärung zurückgesandt haben, werden Sie in den nächsten Tagen ein persönliches Schreiben erhalten.

Chères/chers membres,

dans le LVI-Info N° 75 et dans une lettre nous avons sollicité votre aide afin d'assurer le financement d'une tâche à mi-temps pour une période d'au moins trois ans.

Les nombreuses déclarations d'intention montrent que notre projet trouve une large approbation. Plus de la moitié des ressources requises est déjà assurée de cette manière.

Grâce à ce développement favorable nous allons lancer le projet "LVI Permanent".

Sur la dernière ligne droite

Vous pouvez opter pour un ordre permanent ou pour un don unique.

Il sera possible de déclarer votre don pour bénéficier d'un abattement d'impôts. En collaboration avec la fondation "Öko-Fonds" les dons versés en faveur du projet "LVI Permanent" pourront être déduits du revenu imposable dans la mesure où la somme des dons versés au cours d'une année dépasse les 120 € et ce jusqu'à 10% du revenu imposable.

Veuillez verser votre don sur le compte courant indiqué ci-dessous:

Compte postal de la fondation "Öko-Fonds"
CCPLLULL LU96 1111 0734 1886 0000
avec le libellé "LVI Permanent"

Vous allez recevoir une confirmation écrite de votre don au début de l'année suivante.

Si vous avez déjà envoyé une déclaration d'intention, vous allez recevoir un courrier personnel dans les prochains jours.

LVI - activités

Oekofoire: Le weekend du 18 au 20 septembre la LVI a été présente avec un stand d'information à l'Oeko-Foire. Nous avons été sollicités par beaucoup de gens à propos du réseau cyclable de la Ville de Luxembourg et du réseau national des pistes cyclables.

Le vel'oh lui aussi est toujours à la une. Un représentant du service de la circulation de la Ville de Luxembourg, Monsieur Laurent Ley, était présent pendant deux jours sur le stand pour répondre aux nombreuses questions.

L'Oeko-Foire reste une plateforme importante pour le contact avec nos membres qui ont l'habitude de nous retrouver à ce rendez-vous. Cependant nous nous devons d'être présents à d'autres endroits pour trouver de nouveaux membres et promouvoir notre travail.



Semaine de la Mobilité 2009: La Ville de Luxembourg et le LCTO (Luxembourg City Tourist Office) ont présenté une nouvelle carte de découverte de la ville de Luxembourg à vélo.

A l'occasion de cette publication, la Ville de Luxembourg a offert, en collaboration avec la LVI, des promenades guidées à travers la ville. Cinq tours étaient proposés:

Les parcs de la Ville de Luxembourg; Vieille-ville et Gare; Le tour de la Ville (PC1); Le Kirchberg (photo page de couverture); La Vallée de l'Alzette.

Un sixième tour, le plus intéressant du point de vue de notre travail de sensibilisation, était le tour de découverte des infrastructures cyclables.

La demande a été forte, surtout pour ce tour qui a finalement été réalisé trois fois. Les participants ont parcouru la ville avec grand intérêt et ont posé beaucoup de questions concernant les infrastructures

utilisées, à savoir: voies de bus et sens uniques ouverts aux cyclistes, tourne-à-gauche indirects, voies de suggestion et pistes cyclables ou signalisation.

Expérience à reconduire!

La carte «Bike promenade» est disponible gratuitement auprès du Luxembourg City Tourist Office à la Place Guillaume II.



Plus de 80 personnes ont participé à la découverte de la ville de Luxembourg à vélo

Ennerwee mat der LVI - Touren 2009

Nationalfeierdag eemol anescht

Vum 20.-23.06.2009 ware mir, eng Equipe vun 10 Leit, um „Rheinradweg“ ënnerwee.

Mam Zuch giong et op Basel a vun do aus mam Vëlo weider bis op Fessenheim wou mer och geschlof hunn. Nodeems mer moies den éischten an och eenzege Platte gefléckt haten, si mer bis op Erstein pedaléiert. Gestärkt hu mer eis mëttes zu Markolsheim bei enger gudder Choucroute. D'Wieder huet och matgespillt; gereent huet et wa mir ënnerdag waren.

Niewebäi wëll ech awer och eise „gudde Geesch“, de Lex ernimmen, deen ëmmer zur richteger Zäit op der richteger Plaz war: Veloën transportéieren, Bidons opfëllen, Loft nopompelen... Ennerwee huet hien eis och alt mat enger Schneekerei iwerrascht. Den 3. Dag huet eis vun Erstein op Drusenheim geféiert, mat Zwëschestop zu Stroosbuerg. Hei hu mer mat engem „Insider“ Stroosbuerg um Vëlo kenne geléiert. Eise leschten Owend an d'Nuecht hu mer an der Auberge du Gourmet verbruecht (huet hire Numm net fir näischt!).

Während doheem Te Deum a Militärparad ofgelaf sinn, si mir a Richtung Karlsruhe gefuer, wou mer am Nomëtteg ukoumen.

De Vëloswee huet eis bis op d'Gare gefouert! Dëst war iwwregens eis 1. Sortie mat der LVI an et huet alles gestëmmt: gutt Organisatioun vum Lilibet a Monique, eng Equipe di sech verstan huet, e flotten Tour, net ze laang, net ze kuerz. A wann d'Geleeënheet sech bitt, si mir gär nees eemol derbäi.

Laure a Norbert Welter



31. Juli bis 2. August

Entlang der Mosel, über den Hunsrück und den Ruwer-Hochwald-Radweg zurück nach Trier.

La LVI édite un livre!

A l'occasion de son **25^e anniversaire** en 2010, la Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ va éditer un livre qui a pour thème principal l'histoire du vélo dans la vie quotidienne au Luxembourg, mais qui, bien-sûr, retracera aussi l'histoire de la LVI.

Pour pouvoir au mieux illustrer et documenter cette publication unique, nous recherchons toutes **photos, illustrations ou tous objets relatifs à la LVI et au vélo en général au Grand-Duché.**

N'hésitez pas à contacter

Mme Renée Wagener, coordinatrice du livre
tél. 40 12 65, mobile 621 32 72 18, fax 48 22 22
rewa@pt.lu





Parallel zum Buch-Projekt sucht die LVI historisches Filmmaterial (bis 1980, sämtliche Formate außer Videos) zum Radverkehr in Luxemburg. Sie haben die ersten Fahrversuche Ihrer Kinder oder andere Szenen von Radfahrern im Alltag gefilmt? Sie haben private Aufnahmen von Ausflügen mit dem Fahrrad, Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen usw.? Wir freuen uns über Ihren Beitrag.

Kontakt:

Mme Renée Wagener, coordinatrice du livre

tél. 40 12 65, mobile 621 32 72 18,

fax 48 22 22 rew@pt.lu

www.weltbutteker.lu

BOUTIQUES DU MONDE

WELTBUTTEKER

Bettembourg | 42, route de Mondorf
 Differdange | 50, avenue de la Liberté
 Dudelange | 13, avenue de la Libération
 Esch/Alzette | 34, rue de l'Alzette
 Esch/Alzette | 95, rue de l'Alzette
 Ettelbruck | 9, rue Guillaume
 Luxembourg | 6, rue Génistre

Fairer Handel, fair Präisser!

Epicerie, Wäin, Kosmetik, Konschthandwerk,
 Museksinstrumenter, Bijouen, Kleeder,
 Spillsaachen...

Dévaluez nos magasins, pas le Tiers Monde!

Produzent

Konsument

weltbutteker.lu

FAIRTRADE

Modifications du Code de la route applicables à partir du 1er juin 2009

Passage pour piétons et cyclistes

Les piétons et les cyclistes qui entendent traverser la chaussée sur un tel passage bénéficient de la priorité par rapport aux autres usagers, sous réserve du respect des obligations de prudence et de précaution découlant du Code de la route.



E,11b



A,11b

Nationales

Remich: Le 28 septembre le système de location “rent a bike” du Miselerland a été présenté à Remich à l’occasion du semi-marathon. Le mécanisme de location est unique au Luxembourg. Vous pouvez louer un vélo à Remich par exemple et le rendre à Wasserbillig. Plus besoin de retourner au point de départ. La location des vélos est possible dès maintenant. Pour le printemps 2010, une grande fête de présentation est prévue. La LVI a fait partie du groupe de consultation.

Plus d’informations auprès de l’Entente Touristique de la Moselle, tél: 621 217808
www.rentabike-miselerland.lu



Luxembourg: Le 27 septembre la Croix-Rouge a présenté son nouveau service “ambulancier à vélo” à la Place d’Armes. Ces ambulanciers participent par exemple au semi-marathon de la Route du Vin et à d’autres manifestations sportives. Vous allez trouver une interview avec les responsables de ce service dans un prochain LVI-Info.



Internationales

Nous reprenons ci-dessous un article paru dans "Le Monde" du 28 août 2009 qui tire la conclusion "Plus il y a de vélos, moins il y a d'accidents". Cette réflexion n'est pas nouvelle et elle est propagée depuis des années par la "European Cyclists Federation" (ECF), dont la LVI est membre de longue date.

L'afflux de cyclistes ne constitue pas un danger pour la circulation en ville

En dépit d'un nombre d'infractions élevé, les cas d'accidents de vélo restent limités.

Le nombre de cyclistes à Paris a augmenté de 113% entre 2001 et 2008.

Catherine, Parisienne, se rend tous les jours à son travail à bicyclette. " L'autre matin, j'arrivais devant l'Assemblée nationale et, au moment où j'allais prendre le pont de la Concorde, une ambulance m'a percutée,

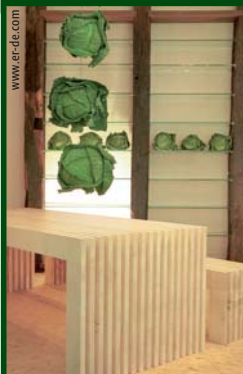
sans me voir. J'ai fait un vol plané et j'ai eu le coccyx fêlé. Mais je n'ai pas fait de constat: je me sentais un peu coupable, car je tenais mon téléphone portable à l'oreille", raconte-t-elle.

Catherine fait partie de ces cyclistes imprudents, et donc vulnérables, que la préfecture de police de Paris sanctionne de plus en plus fréquemment, comme l'indique le dernier bilan de l'accidentologie parisienne paru en avril. Les policiers ont distribué 13 842 procès-verbaux d'infraction en 2008, soit une augmentation de 17,97 % par rapport à 2007. Ils interviennent notamment lorsqu'un vélo passe au rouge ou ne signale pas son changement de direction.

La multiplication des cyclistes, liée à la montée en puissance des valeurs environnementales, au succès des vélos en libre-service et aux aménagements urbains,



IN DER NATUR UNTERWEGS – MIT DER NATUR ZUHAUSE



Rudolf-Diesel-Str. 1
D-54439 Saarburg
Tel.: 06581/99108
www.inform-saarburg.de



MÖBEL · PARKETT · FENSTER · TREPPEN

Internationales

augmente-t-elle l'insécurité routière? "On ne peut pas établir de lien entre les infractions qu'ils commettent et les accidents!", répond Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, une association de collectivités qui essaient de promouvoir l'usage du vélo. "Un vélo qui grille un feu parce qu'il tourne à droite ne génère pas d'accident, à la différence d'une voiture. D'ailleurs, Strasbourg et la communauté urbaine de Bordeaux autorisent les cyclistes à ne pas marquer l'arrêt avant de tourner à droite, à titre expérimental. Ce qui est une infraction verbalisée aujourd'hui pourrait donc devenir la règle demain, comme on l'a constaté avec les sens interdits, désormais autorisés aux cyclistes - partout en France - sur les zones limitées à 30 km/h", observe-t-elle.

La Mairie de Paris, qui a fortement modifié le paysage de la capitale depuis 2001 pour favoriser la pratique du vélo, relativise aussi la gravité des infractions commises par les cyclistes. "Sur les 2 300 accidents impliquant un cycliste qui ont eu lieu de 2004 à 2008, le cycliste avait grillé un feu rouge dans 110 cas, rappelle-t-elle. Mais dans 670 cas, il avait été victime de l'ouverture d'une portière de voiture. " Dans la capitale, les cyclistes " n'étaient responsables que de 44 % des accidents dans lesquels ils étaient impliqués en 2008, contre 55 % pour les motards, 60 % pour les piétons et 74 % pour les automobilistes", précise l'Hôtel de ville.

Les statistiques de la préfecture de police de Paris laissent penser qu'il est très dangereux de faire du vélo: en 2008, les cyclistes ont représenté près de 7 % des victimes d'accidents, alors que leurs trajets ne constituaient que 3 % du trafic. Et le nombre de ces victimes n'a cessé de monter: 378 en 2001, 506 en 2006, 694 en 2007, 635

en 2008. Ces chiffres doivent toutefois être mis en relation avec la hausse du nombre de cyclistes: + 113 % entre 2001 et 2008. "Entre juillet 2007 et juillet 2008, il y a eu une augmentation de 70 % des déplacements à vélo, liée au succès de Vélib', mais seulement + 21 % d'accidents", indique la municipalité parisienne.

Même phénomène à Lyon. Les déplacements ont augmenté "de 80 % entre 2005, année du lancement des vélos en libre-service, et 2007. Mais le risque d'accidents rapporté au nombre de déplacements est 1,7 fois plus faible qu'avant 2004", indique la Fédération des usagers de la bicyclette. Sur la France entière, "les accidents stagnent depuis 2004", autour de 5 000 par an, au lieu de 15 000 environ en 1970, constate l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière, dans une étude de 2008.

Tous les spécialistes de la Sécurité routière semblent d'accord: "Plus il y a de vélos, moins il y a d'accidents. "Pour ces experts, "le principal danger qui menace les cyclistes, c'est l'angle mort des camions": les chauffeurs ne voient pas les cyclistes situés le long de leur remorque. Dernier drame en date: la juge d'instruction Catherine Giudicelli a été tuée par un poids lourd alors qu'elle circulait à Vélib' à Montrouge (Hauts-de-Seine), le 7 août. L'Union européenne impose que les camions immatriculés à partir du 1er janvier 2000 soient équipés de rétroviseurs grand angle. Mais le reste du parc circule toujours.

Rafaële Rivais

© Le Monde

call center 24 65 24 65
www.mobilität.lu



besser virukommen



**mobilitäts
zentral**

Internationales

Pays-Bas: «I want to ride my bicycle, I want to ride my bike». On pourrait considérer la chanson « Bicycle Race » de Queen comme l'hymne officieux des Pays-Bas. C'est à dire que nous prenons beaucoup et souvent notre vélo.

Pourquoi? Parce que faire du vélo, c'est arriver frais et dispos, plus créatif et plus positif à son travail. Ou encore à l'école, au club de sport, etc. J'espère donc que cette brochure va contribuer à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus à vélo dans le monde.

Les Pays-Bas jouissent d'une solide réputation cycliste, mais le vélo est devenu un phénomène à la mode au niveau mondial. Il occupe désormais une position importante dans les transports et dans la politique de la circulation routière de nombreux pays. Cela s'explique par un certain nombre de raisons pertinentes.

Premièrement: La circulation dans les villes se fluidifie. Le vélo occupe très peu de place dans la circulation comme dans les parkings et il est très flexible dans les déplacements de porte-à-porte. Aussi le vélo est-il souvent considéré comme le «dégrippant» du système de circulation urbaine

Deuxièmement: Avec la marche à pied, le vélo est de loin la façon la plus durable de se déplacer. Pas d'émission, pas de bruit.

Troisièmement: Le vélo c'est la santé. Il permet de faire très facilement l'exercice physique dont on a besoin tous les jours. En faisant du vélo, on lutte non seulement contre l'obésité mais aussi contre les maladies cardiovasculaires, le diabète, le cancer. La forme et la santé des gens s'améliorent. Des demandes de contribution à l'élaboration d'une politique cycliste nationale nous proviennent souvent de l'étranger. Continuez à le faire, car nous contribuons volontiers à des transports plus durables, plus propres, plus sains et plus efficaces. Par exemple

avec cette brochure, qui vous fait découvrir la bicyclette aux Pays-Bas.

Préface de Tineke Huizinga, Secrétaire d'État chargée des Transports et des Travaux publics des Pays-Bas dans la brochure «Le vélo aux Pays-Bas 2009».

Le document est disponible sur notre site www.lvi.lu sous la rubrique «Politique cyclable de l'EU».

www.expertisevelo.org

Site internet où vous trouverez une présentation de toutes les informations disponibles sur le vélo aux Pays-Bas et des expériences acquises à l'étranger.



Aktion des ADFC-Hamburg.
www.schon-gecheckt.de

rentabike Dikrich



NORDSTAD

Centre d'Initiative et de Gestion Régional

RESEAU OBJECTIF PLEIN EMPLOI

NEW **City Bikes** **Mountain Bikes**

CIGR Nordstad asbl
27, rue Jean l'Aveugle
L-9208 Diekirch
Tél.: 00352 26 80 33 76
Fax: 00352 26 80 33 75
e-mail: nordstad@cig.lu

Location de vélos: de fin mars à fin octobre,
7 jours sur 7, de 10h00 à 17h00.
En période d'hiver sur demande.

Fahrradverleih: Von Ende März bis Ende Oktober,
7 Tage die Woche, von 10h00 bis 17h00.
Im Winter nur auf Anfrage.

Fietsverhuur: Van eind maart tot eind oktober,
7 dagen per week, vanaf 10h00 tot 17h00.
Tijdens de winter op afspraak.

Rent a bike: from the end of march until end of
october, 7 days a week, from 10h00 to 17h00.
Reservation required during winterseason.



Le vélo, un compagnon au quotidien

Vous faites du vélo pendant vos loisirs? Vous pensez en faire plus souvent, même au quotidien pour vous rendre au travail ou pour faire des courses dans votre quartier? Alors aidez-nous à promouvoir le vélo, l'instrument idéal pour combiner mobilité et sport. Le vélo fait partie des solutions aux problèmes du trafic, et ceci sans bruit et sans émissions.

Pour vous tenir au courant de nos activités et de l'actualité autour du vélo, vous recevez en tant que membre notre publication LVI-Info quatre fois par an ainsi que notre calendrier de randonnées à vélo.

Devenez membre en versant 15,00€ (20,00€ par ménage, enfants à partir de 14 ans) sur notre compte CCPLLULL LU40 1111 0825 6417 0000 Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ ASBL Luxembourg en mentionnant «nouveau membre» (Pour la cotisation-ménage, veuillez mentionner tous les noms).

Merci pour votre soutien.

Das Fahrrad, ein täglicher Begleiter

Fahren Sie gerne Fahrrad in Ihrer Freizeit? Möchten Sie auch im Alltag mit dem Fahrrad zur Arbeit oder in ihrem Viertel einkaufen? Dann helfen Sie uns das Fahrrad zu fördern: ein ideales Mittel um Mobilität und Sport zu verbinden. Das Fahrrad trägt zur Lösung der Verkehrsprobleme bei und ist zudem abgasfrei und geräuschlos.

Sie halten unser neues LVI-Info in Händen. 4x im Jahr informiert es Sie über unsere Aktivitäten, über Neues rund ums Fahrrad sowie unsere Fahrradtouren. Im LVI-Radtourenkalender, (erscheint jeweils zu Jahresanfang) finden Sie interessante Radtouren.

Unterstützen Sie uns in unserem Engagement für mehr Sicherheit im Radverkehr. Werden Sie Mitglied in dem Sie 15,00€ (20,00€ pro Haushalt, Kinder ab 14 Jahre) auf unser Konto der Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ ASBL CCPLLULL LU40 1111 0825 6417 0000 Luxemburg mit dem Vermerk «Neues Mitglied» überweisen. (Bei Haushaltmitgliedschaft geben Sie bitte die einzelnen Namen an).

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Impressum

Auflage:	900 Exemplare
Heft Nr 77	erscheint Dezember 2009
Herausgeber:	LVI ASBL, 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(00352) 439030-29 / (00352) 204030-29
Internet:	www.lvi.lu
email:	lvi@velo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN: LU52 0019 2555 9405 9000
Photo:	LVI Archiv, Monique Goldschmit, Lilibet Lorang, Gust Muller, Nathalie Schmit, Photothèque Ville de Luxembourg, Ville de Luxembourg
Druck:	Imprimerie Linden

La LVI
est membre
de la

ECF European Cyclists' Federation

EUROPÄISCHER RADFAHRER VERBAND • FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES e.v.



www.ecf.com

NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern



Goûtez le bio,
goûtez la vie!

- 1 Rollingergrund**
 - Lebensmittelgeschäft
 - Metzgerei
- 2 Munsbach**
 - Supermarkt - Lebensmittel
 - Metzgerei
 - Restaurant & Catering
 - Akzent
(Naturkleider, Spielwaren, Bücher)
- 3 Ettelbrück**
 - Lebensmittelgeschäft
- 4 Hupperdange**
 - Hof-Laden Schanck-Haff
- 5 Dudelange**
 - Lebensmittelgeschäft
- 6 Foetz**
 - Lebensmittelgeschäft
 - Metzgerei



www.naturata.lu

Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëtzel



VELOCENTER GOEDERT

un service complet



binsfeld

- Vente de tout type de vélo
- Accessoires de vélo
- Service après-vente performant

Ensemble des marques disponibles chez Velocenter Goedert:

**Cannondale, Lapierre, Orbea, Diamond,
GT, Kuota, Pinarello, Epple, Ridley**

Bereldange
Foetz
Hollerich

Tél. 26 33 72-617
Tél. 57 40 57-417
Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu



velocenter
goedert
love your bike