

Assemblée générale 2019



Rapport d'activités 2018

26. Januar 2018

D'lescht Joer am Pafendall



Wege hin zum Fahrrad im Alltag

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ präsentiert ambitionierte Radverkehrspolitik

Luxemburg. Das Fahrrad im Alltag ist im Können, rund 60 Prozent der Luxemburger Bevölkerung sehen rezenten Studien zufolge Radfahren als eines der flexibelsten, kostengünstigsten und nachhaltigsten Verkehrsmittel und daher als moderne Antwort auf Verkehrsprobleme und Luftverschmutzung. Seit 1985 setzt sich die Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ (LVI) für die Interessen der Radfahrer ein und fordert eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der sowohl ein zehnjähriges Kind wie auch ein 80-jähriger Senior sicher unterwegs sein können.

Damit Luxemburg ein Fahrradland werde, müsse generell ein positives Image für den Fahrradverkehr geschaffen werden, betonte LVI-Präsidentin Monique Goldschmidt in der gut besuchten Generalversammlung im Ökozentrum Pfaffenthal. Deshalb hat sich die LVI im vergangenen Jahr verstärkt um Schlüsselmaßnahmen bemüht, die Stadt und Land fahrradfreundlicher gestalten. Moderne Infrastrukturen wie die Passerelle unter der Neuen Brücke oder der neue Radweg auf Kirchberg und Aktionen wie Radpromenaden durch die Hauptstadt oder „Mam Velo op d'Schaff“ haben einen wichtigen Beitrag geleistet. Die LVI mit ihren zurzeit 1.405 Mitgliedern will das Fahrrad als vollwertigen Partner im Alltagsverkehr sehen und ruft zu einem respektvollen Zusammenleben aller Verkehrsteilnehmer auf.

Auf der Prioritätenliste für 2018 stehen die Schaffung von dichten Radverkehrsnetzen, baulich und visuell getrennten innerörtlichen Radwegen, die regelmäßige Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, der Radschnellweg zwischen Esch/Alzette und der Hauptstadt, die verpflichtende Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Verkehrsplanungen und der Ausbau der Fahrradabstellanlagen „Mboxen“. Vorgesehen sind außerdem politische Seminare, Konferenzen und am 20. September im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche ein Rundtischgespräch mit Vertretern der Politik. In seinem Referat zum Thema „Vëlosland Lëtzebuerg“ beschienigte Nachhaltigkeits- und Infrastrukturminister François Bausch dem Fahrrad als nachhaltigstem Alltagsverkehrsmittel eine vollwertige verkehrspolitische Anerkennung, wobei sein Ministerium weiterhin in Zusammenarbeit mit der LVI die bestmöglichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr herzustellen versuche.

Der aktuelle LVI-Vorstand setzt sich zusammen aus Präsidentin Monique Goldschmidt, Vizepräsidentin Lilly Eischen, Kassierer Paul Faber sowie den Mitgliedern Camille Müller, Paul Schieres, Caroline Schmit, Théo Spielmann, Anne Stander und Norbert Steweler.

(FOTO: CHARLOT RUINO)

Das Interesse an Fahrradpolitik ist nach wie vor groß.

Luxemburger Wort, 02.02.2018



Le comité 2018

Monique Goldschmit, présidente

Lilly Eischen, vice-présidente

Pol Faber, trésorier

Caroline Schmit, secrétaire

Camille Muller

Paul Schieres

Thiemo Spielmann

Anne Stauder

Norbert Streweler

Les réviseurs de caisse 2018

Emile Espen

Paul Wagener

Nos ressources humaines

Depuis 2010 ...

grâce aux nombreux dons des membres de la LVI

une tâche à 32 heures, 24 heures depuis août 2017 - coordinatrice (depuis 2010)

une tâche à 20 heures - secrétaire (depuis 2014)

et depuis 2016 ...

grâce à un subside plus substantiel du MDDI

une tâche à 30 heures - responsable de projets

Situation actuelle (2018):

Samantha Georg, CDI, 24 h

Philippe Herkrath, CDI, 30 h

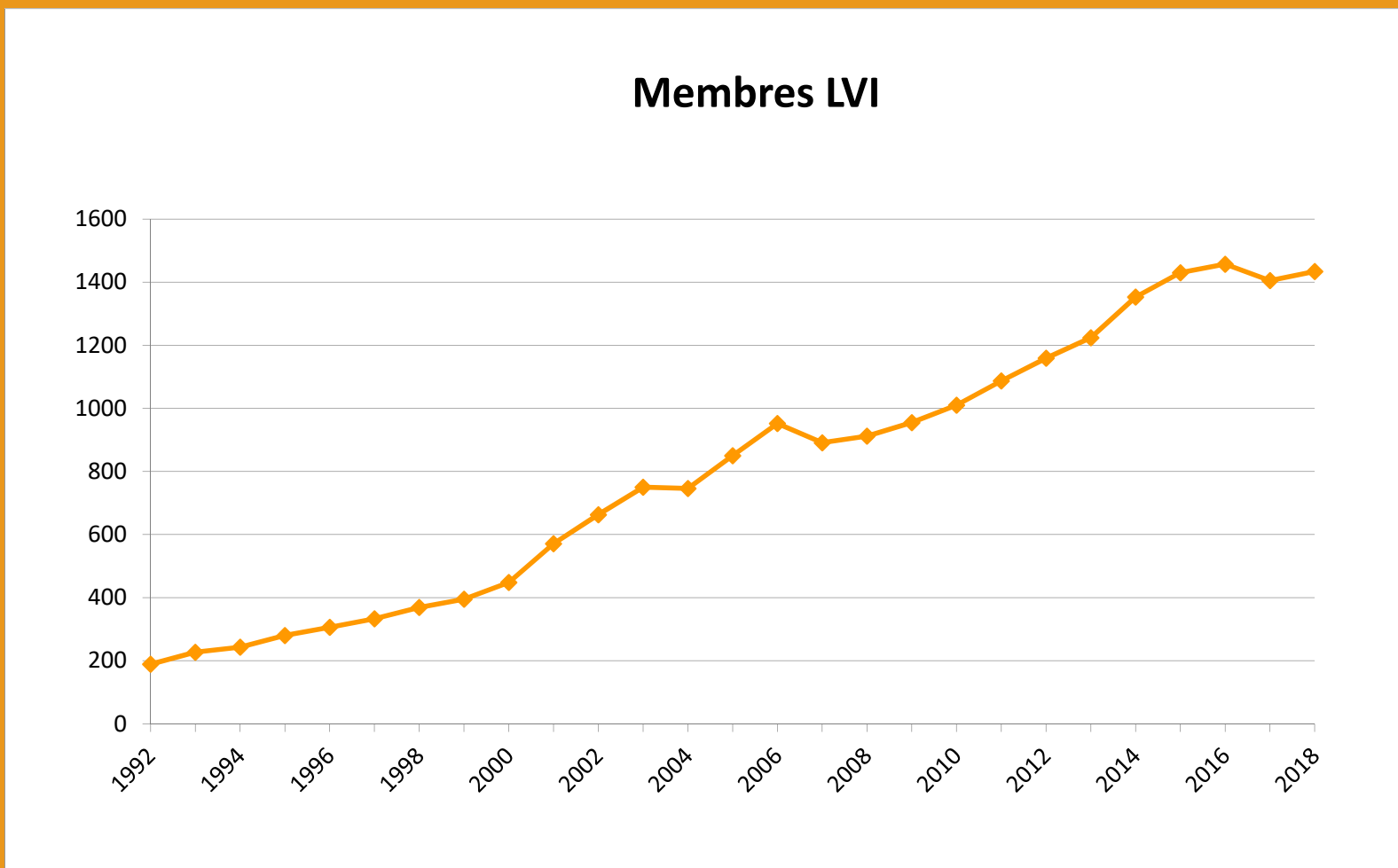
Danièle Mousel-Lüscher, CDI, 20 h

En 2019 ...

la LVI aimerait accueillir un(e) jeune volontaire à travers le Service National de la Jeunesse (SNJ).

LVI - Membres

Au 31 décembre 2018 la LVI comptait 1434 membres.



Activités

En 2018, la LVI a eu plus de 170 rendez-vous, tous genres confondus

(réunions, entrevues, groupes de travail, cours, foires, stands d'information, contrôles bed+bike, envois, vélo-école, balades...).

En voici un petit extrait:

- 10.-11.02. : Fiets en Wandelbeurs, Gent (B)
- 10.03. : Vëloreparatur-Atelier, en collaboration avec Vélo en ville
- 18.03. : ADFC-RadReisemesse, Bonn (D)
- 13.05. : Vëlosdag am Kanton Cliärref
- 18.05.-15.06. : VeloMai (Commission européenne)
- 07.06. : Inter-Institutional Networking Fair (CE)
- 14.09. : Inauguration du projet «Equivelo» à Junglinster
- 15.07. : Alles op de Vëlo, Mamer - Mersch
- 20.09. : Mam Vëlo vu Miersch an d'Stad

Sans compter la confection de nos publications

(LVI-Info, LVI-Kalenner, annuaire bed+bike, newsletter, cartes, dépliants, site internet...).

Groupes de travail

- **Ministère du Développement durable et des Infrastructures**
Comité de suivi du plan d'action national pour la mobilité douce
1 réunion
- **Ville de Luxembourg**
Comité de suivi du «Concept vélo»
pas de réunions
- **Fonds Kirchberg / Gehl Architects**
Bicycling and pedestrian network Kirchberg
2 réunions
- **CFL / Verkéiersverbond**
Projet mBox
1 réunion

Entrevues et réunions

- **Ministère du Développement durable et des Infrastructures**

1 entrevue (M. le Ministre François Bausch) - 4 réunions

- **Ministère de l'Economie - Direction générale Tourisme**

1 réunion

- **Ministère de la Culture**

1 réunion

- **Ville de Luxembourg**

2 entrevues (M. l'Echevin Patrick Goldschmidt) - 1 réunion

- **Administrations communales: Beaufort (3), Clervaux (3), Hesperange (1), Lenningen (1)**

- **Naturpark Our**

3 réunions

- **Syndicats d'initiative (Limpertsberg / Grund, Cents, Pfaffenthal)**

2 réunions

- **Police Grand-Ducale**

1 réunion

- **Automobile Club du Luxembourg (ACL)**

1 réunion

- **Centre de Formation pour conducteurs (CFC)**

1 réunion

Concept vélo Clervaux

2017 - 2018

Clerf geht aus dem Sattel

Gemeinde und Lëtzebuerger Vélosinitiativ präsentieren Grundlage für kommunales Radwegekonzept

Clerf. Dürfte das Auto auch bis auf Weiteres des Luxemburgers liebstes Kind bleiben, so zählt die Schaffung eines möglichst engmaschigen Radwegernetzes mittlerweile doch auch hierzulande zu den zentralen Anliegen eines jeden Mobilitätskonzepts. Die Umsetzung mag dabei im ländlichen Raum aufgrund der Distanzen und der topografischen Gegebenheiten bisweilen eine größere Herausforderung darstellen. Die Gemeinde Clerf will dafür nun aber umso kräftiger in die Pedale treten.

Nach einer ersten Bürgerversammlung im Juli wurde dieser Tage jedenfalls im Versammlungssaal des Schlosses ein erster Entwurf für ein kommunales Radwegekonzept vorgestellt. Das von der Lëtzebuerger Vélosinitiativ (LVI) im Auftrag der Gemeinde erstellte Dokument soll fortan als Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit anderen einzubin-



In der Gemeinde Clerf sollen 17 Dörfer per Radwegnetz verbunden werden. (FOTO: GUY JALLAY)

denen Partnern dienen, allen voran der Straßenbauverwaltung und dem Umweltamt.

Das vorliegende Konzept, das die Schaffung möglichst sicherer und ansprechender Radwegeverbindungen zwischen den 17 Ortschaften der Gemeinde sowie die

Anbindung derselben an umliegende regionale und nationale Strecken anstrebt, versteht sich denn auch in erster Linie als Idealvorstellung. In der Folge wird nun zu prüfen sein, in welcher Weise sich die Vorschläge so umsetzen lassen, respektive Alternativen gesucht werden sollten.

Nichtsdestotrotz wertete Bürgermeister Emile Eicher das erarbeitete Dossier vorab schon einmal als ausgezeichnete Basis. So hatten die Verantwortlichen der Vélosinitiativ in den zurückliegenden Monaten nicht weniger als 400 Kilometer Straßen und Feldwege in der Gemeinde abgefahren, um sie auf ihre Fahrradtauglichkeit hin zu prüfen und auszuloten, welche sich als Radwegeverbindung eignen könnten.

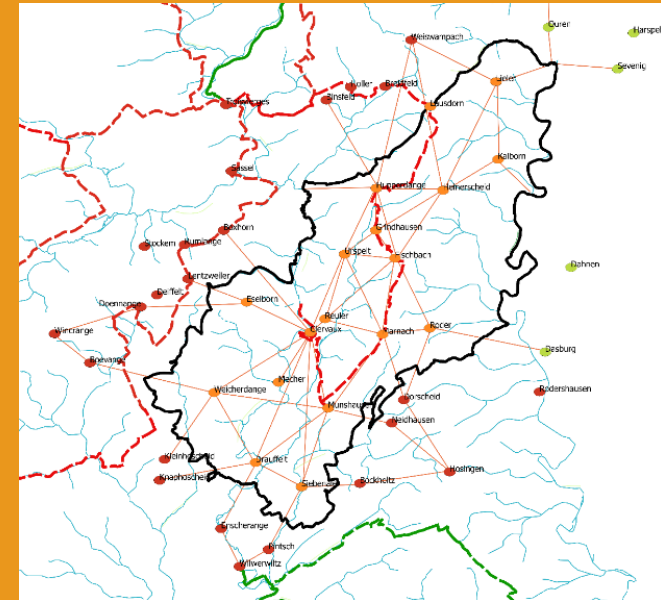
Das kommunale Radwegnetz soll demnach weitestmöglich über bestehende Abschnitte führen, um den Bau separater Verbindungen

oder einzelner Anschlussstücke zu begrenzen.

Entsprechend vielfältig stellen sich denn auch die Vorschläge der LVI für die Umsetzung ihres Konzepts dar, die von baulichen Maßnahmen über das Aufzeichnen von Radwegestreifen bis hin zum Ausbau von Gehwegen reichen. Daneben fertigt die Vélosinitiativ auch ein einheitliches Beschilderungskonzept sowie einen Plan zur strategisch sinnvollen Installation von Fahrradständern an.

Je nach baulichem oder prozeduralem Aufwand sollen die Radwegeverbindungen nun über die kommenden Monate und Jahre etappenweise umgesetzt werden. Einen festen Zeitrahmen gibt es dabei nicht. Allerdings ließ Bürgermeister Emile Eicher durchblicken, dass man für ein rasches Vorrangkommen durchaus gewillt ist, aus dem Sattel zu

www.lvi.lu



Luxemburger Wort, 13.01.2018

Réunion d'information, 9 janvier 2018



Séminaires

22 février 2018 / 26 février 2018

Invitatioun

D'Lëtzebuurger Vëlos-Initiatiiv (LVI) an d'Klima-Bündnis Lëtzebuerg,
an Zesummenaarbecht mam Mouvement Ecologique, invitéieren
op e Seminaire zum Thema:

Mam Vëlo a menger Gemeng
Séier, praktesch, gesond



Donneschdes, den 22. Februar 2018

von 18.00 - 20.30 Auer am Oekozer Pafendall
6, rue Vauban zu Lëtzebuerg

Méindes, de 26. Februar 2018

von 18.00 - 20.30 Auer an der Däichhal
3, rue du Deich zu Ettelbréck

Plus de 100 participants:
politiciens et techniciens communaux,
membres des commissions consultatives,
bureaux d'études, conseillers climat



Organisés par:

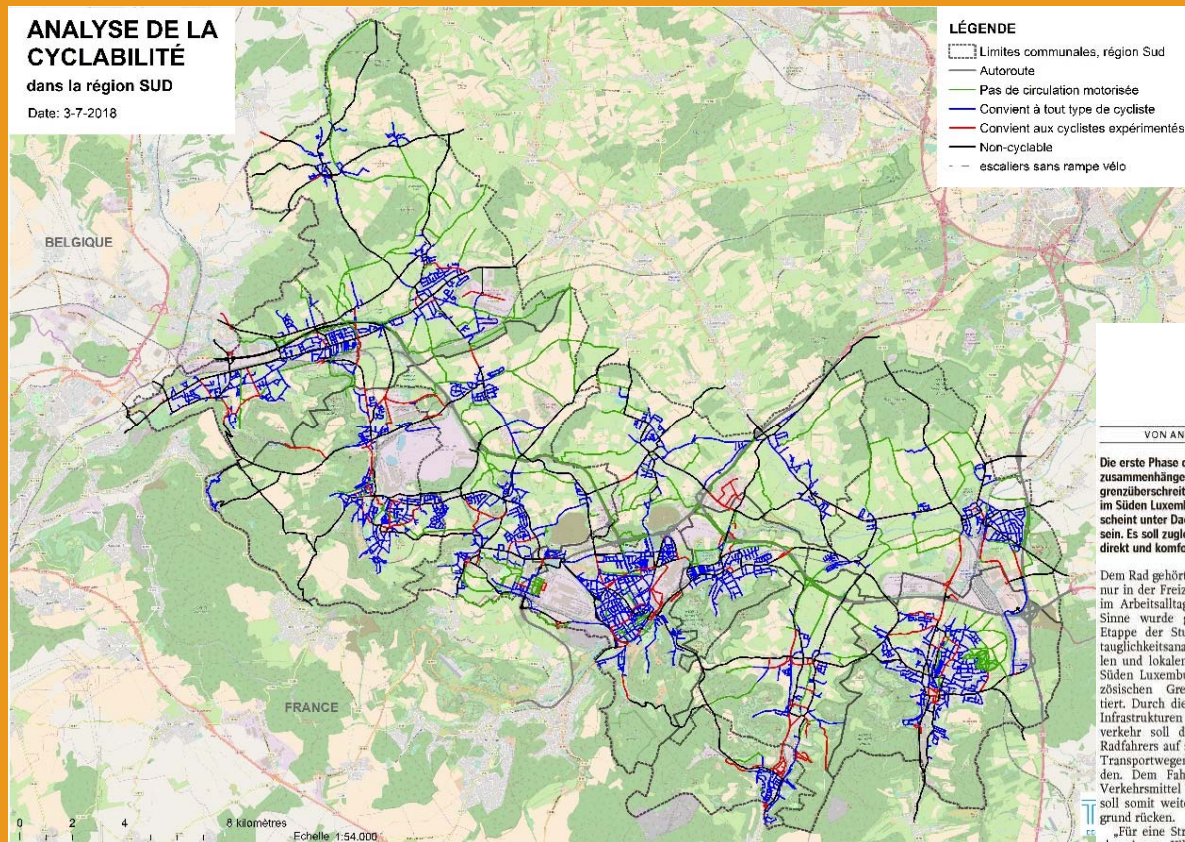


Projet: Etudes de cyclabilité PROSUD-GECT et NORDSTAD

ANALYSE DE LA CYCLABILITÉ

dans la région SUD

Date: 3-7-2018



Etude du réseau routier et cyclable (Projet MDDI - Bureau d'études Tridée)

Form folgt Funktion

Radwege in der Südregion und dem französischen Grenzgebiet sollen kohärent vernetzt werden

VON ANNE HEINTZ

Die erste Phase des Projekts, ein zusammenhängendes und zugleich grenzüberschreitendes Fahrradnetz im Süden Luxemburgs zu schaffen, scheint unter Dach und Fach zu sein. Es soll zugleich sicher, schnell, direkt und komfortabel sein.

Dem Rad gehört die Zukunft, nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Arbeitsalltag. Etwa in diesem Sinne wurde gestern die erste Etappe der Studie zur Fahrradtauglichkeitsanalyse der regionalen und lokalen Radwegnetze im Süden Luxemburgs und im französischen Grenzgebiet präsentiert. Durch die Optimierung der Infrastrukturen für den Fahrradverkehr soll die Sicherheit des Radfahrers auf seinen alltäglichen Transportwegen verbessert werden. Dem Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel Priorität zu geben, soll somit weiter in den Vordergrund rücken.

„Für eine Strecke von weniger als einem Kilometer wird im Großherzogtum zu 37 Prozent das Auto benutzt. Für eine fünf Kilometer lange Strecke sind es 66 Prozent. Diese Fakten sprechen für sich. Dabei ist der Einsatz des Fahrrads auf solchen Distanzen unschlagbar“, sagt Nachhaltigkeitsminister François Bausch, der auch Präsident des Groupement européen de coopération territoriale Alzette-Belval (GECT Alzette-Belval) ist. Diese Fakten gehen aus der Luxomobil-Studie 2017 her-



Führen derzeit Radwege nur durch die Südgemeinden, hier vom Bahnhof Beles-Zolvar nach Oberkorn, sollen sie künftig auch an die Nachbargemeinden in Frankreich angebunden werden. (FOTO: CHRIS KARABA)

vor, bei der 40 000 Luxemburger Haushalte sowie rund 45 000 Grenzgänger zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden.

Die Daten, die aus dieser Studie gewonnen werden konnten, können nun auch in der Planung des Fahrradnetzes in der Südregion und dem GECT Alzette-Belval eingesetzt werden. Mit der Studie, ein funktionelles und sicheres Fahrradnetz im Süden zu schaffen, wurde das niederländische Studienbüro Tridée beauftragt. Nicht weniger als 4 000 Kilometer

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Bei der Analyse gilt es herauszukristallisieren, wo die Schwierigkeiten und Knackpunkte eines zusammenhängenden und sicheren regionalen und auch grenzüberschreitenden Fahrradnetzes im Süden liegen. Es sollen daraufhin Fahrradwegnetzungen geschaffen werden, die es den Nut-

zern erlauben, den Arbeitsweg, den Schulweg mit den Kindern oder den Weg zum Einkaufen einfach und sicher per Rad zu absolvieren. Damit das Auto definitiv zu Hause stehen bleibt, gilt es gleichzeitig, das Straßennetzwerk unter die Lupe zu nehmen und es so zu gestalten, dass es für den Radfahrer barrierefrei und ohne Angst zu benutzen ist.

„Gefahrenzonen für Radfahrer sind zum Beispiel Kreisverkehre, große Kreuzungen, Straßen, auf denen hohe Geschwindigkeiten

erlaubt sind, Zones mixtes für Fußgänger und Fahrradfahrer, dicht befahrene Verkehrsachsen und teilweise auch gekennzeichnete Radwege, die an Bushaltestellen vorbeiführen. Wir untersuchen alle diese Komponenten und bekommen so nach und nach eine Idee, welche Straßen aktuell schon sicher mit dem Rad zu befahren sind, welche noch nicht, und welche Wege und Straßen prioritär angepasst werden müssen, um sie in ein funktionelles Gesamtnetz mit einfließen zu lassen“, erklärt Hélène Ziane vom Studienbüro Tridée.

Gemeinden mit einbinden

In dem Zusammenhang gilt es auch Bahnhöfe, Bushaltestellen, Schulen, öffentliche Gebäude mit einer hohen Anzahl an Besuchern, Sporthallen und Kulturzentren so zu vernetzen und zu gestalten, dass sie für jeden Radfahrer schnell und einfach erreichbar sind. Unter anderem dieser Aspekt wird in einer zweiten Phase der Studie deutlicher analysiert und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden weiter ausgebaut.

Das Projekt ist eine französisch-luxemburgische Kooperation zwischen den elf Prosud-Gemeinden, dem grenzüberschreitenden Grenium Groupement européen Alzette-Belval und dem Staat. Für die erste Phase der Studie wurden auch die Straßenbauverwaltung und die Lëtzeburger Vélos Initiative (LVI) mit eingebunden.

Mam Vëlo op d'Rull

13 mars 2018



INVITATIOUN Info-Owend Vëlosreesen

13. Mäerz 2018 · 20:00 · „Mamer Schloss“

Place de l'Indépendance · Mamer · Gare CFL à 300 m



www.lvi.lu



Soirée d'information
sur les voyages à
vélo en Europe

125 participants



MAM VËLO OP D'RULL

Mit dem Fahrrad unterwegs - Reisen per Rad

Voyages à vélo

13.3.2018 "Mamer Schloss" 20:00

INFORMATIOUNEN · FOTOEN · MATERIAL



Why We Cycle

22 mars 2018

Première nationale du documentaire
Why We Cycle (NL, 2017)
au Ciné Utopia

Invité spécial: **Jeroen Dirks**, journaliste
et co-réalisateur du film

MOVIE SCREENING

Why We Cycle

Thursday 22nd March 2018
19:00 at Ciné Utopia, Hall 3
16, Avenue de la Faïencerie
L-1510 Luxembourg

Special guests / Q&A session

Jeroen Dirks producer
Han-Maurits Schaapveld Ambassador of the Kingdom of the Netherlands in Luxembourg

Entry 5 €
Reservation: lvi@velo.lu

Cycle

...lise what a special bike culture
...t it can be in everyday life.
...sform a society. "

Organised by LVI asbl
Under the patronage of the Embassy of the
Kingdom of the Netherlands in Luxembourg

...entary, 2017, The Netherlands, 56'
...ed by Gertjan Hulster, Arne Gielen,
...e Brömmelstroet and Jeroen Dirks
OV English & Dutch (with English subtitles)

Organised by
Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ (LVI) a.s.b.l.
6, rue Vauban L-2663 Luxembourg
Tel 43 90 30 29 • lvi@velo.lu • www.lvi.lu



Organisé sous le patronage de l'Ambassade du
Royaume des Pays-Bas au Luxembourg

Plan directeur sectoriel «Transports»

Projet déposé en avril 2018, présenté au public lors de 4 conférences régionales

Intègre 17 projets de pistes cyclables:

Priorité 1:

PC1 Dommeldange Schmelz
PC6 Mondorf - Ellange-Gare
PC6 Peppange – Bettembourg
PC8 Belvaux
PC14 Schoenfels – Mersch
PC27 Irrgarten - Gare Cents
PC27 Scheedhaff - Sandweiler-Gare
PC28 Bettembourg - Cloche d'Or

Priorité 2:

Piste cyclable express entre Luxembourg-Ville et Belval
PC1 Strassen – Juegdschlass
PC2 Traversée Junglinster
PC5 Medernach – Ermsdorf
PC10 Abweiler – Leudelange
PC17 Rambrouch – Koetschette
PC18 Koetschette
PC22 Groesteen – Fouhren
PC23 Bleesbréck – Fouhren

Vélo-écoles

pour enfants et adultes

- 10 - 14 avril : Vélo-école pour enfants
- 10 - 18 avril : Vélo-école pour adultes en collaboration avec la VdL
- 09 - 11 juillet : Cours de refamiliarisation avec le vélo en collaboration avec la Croix-Rouge Esch-sur-Alzette (Mosaïque Club)
- 11 - 20 juillet : Vélo-école pour adultes en collaboration avec la VdL
- 23 - 27 juillet : Vélo-école pour enfants
- 23 juillet - 01 août: Vélo-école pour adultes en collaboration avec la VdL

Participants 2018: 68 adultes - 23 enfants

Depuis octobre 2018, la LVI est agréée comme organisateur de cours de formation professionnelle continue.



VeloMai

18 mai - 15 juin 2018

3 stands d'information

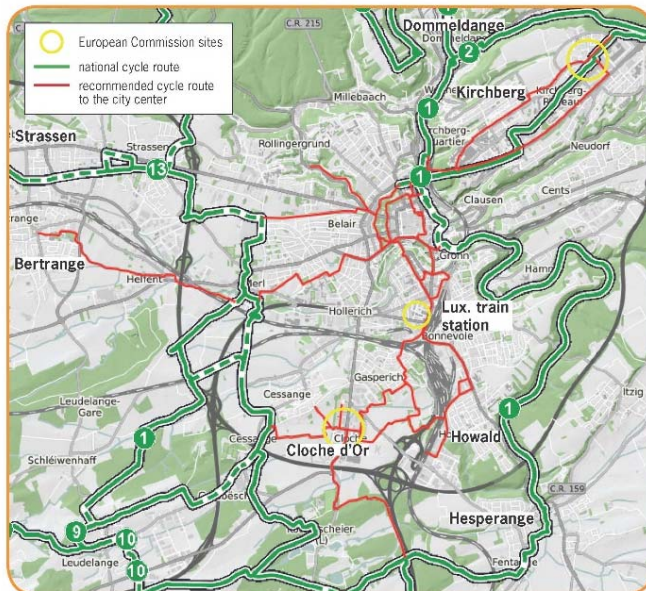
Conférence (28 mai 2018)

Workshops: Code de la route / Au travail à vélo

Organisé par la Commission européenne



Cycle Routes to Luxembourg City



**Use the bike ...
to gain time!**

**Distance / approximate time
to the city center**

from Lux. train station: 1,5 km / 8 '
from Kirchberg (Luxexpo): 3,2 km / 16 '
from Dommeldange (train station): 2,7 km / 14 '
from Strassen (Belle-Etoile): 7 km / 35 '
from Bertrange (town hall): 7 km / 35 '
from Cloche d'Or (Ariane): 4,8 km / 25 '
from Hesperange (town hall): 11 km / 55 '
from Howald (train station): 4,7 km / 25 '

Link to the detailed map:
<http://g-o.lu/3/jG50> (Geoportail)

Routes recommended by



Lëtzebuerger Velos-Initiativ (LVI) a.s.b.l.
6, rue Vauban - L-2663 Luxembourg
T: 43 90 30 29 • F: 20 40 30 29
lvi@velo.lu • www.lvi.lu



Actualisation du Code de la route

Entrée en vigueur: 1er mai 2018

9 modifications en faveur des cyclistes et piétons:

- trottoirs continus (ou traversants)
- distance de dépassement latérale de 1,5 m
- possibilité pour les cyclistes de rouler côte à côte
- signaux indiquant des infrastructures dont l'utilisation par les cycles n'est pas obligatoire
- signaux autorisant les cycles à poursuivre leur chemin sur une intersection régie par des feux de signalisation
- autorisation pour les enfants de circuler sur le trottoir jusqu'à l'âge de 12 ans - une personne plus âgée est autorisée à accompagner les enfants sur le trottoir
- «rue cyclable»
- signal indiquant une impasse franchissable pour piétons et/ou cyclistes
- Abolition de l'obligation d'équiper son vélo d'une bande réfléchissante jaune sur le garde-boue arrière

Actualisation du Code de la route

Réunion d'information - 05 juin 2018



Lëtzebuurger Vëlos-Initiäiv

Le Code de la Route
Réglementation concernant les cycles

Juin 2018



www.lvi.lu

Never ending story ?

Boulevard Konrad Adenauer, Kirchberg
2015 - ?

Depuis 2015, le SILK (Syndicat d'Intérêts locaux Kirchberg) et la LVI interviennent régulièrement auprès du Fonds Kirchberg, de la Ville de Luxembourg et du MDDI...



Ville de Luxembourg: Bd Grande-Duchesse Charlotte

Extrait de la lettre de la LVI à la VdL, 08 mai 2018:

(...) Est-ce bien juste que la Ville de Luxembourg prévoie **l'enlèvement de la voie suggestive** le long du Bd Grande-Duchesse Charlotte ? (...)

(...) **liaison cyclable entre la Place de l'Étoile et le centre-ville pendant le chantier du tram le long de l'Avenue Emile Reuter.** (...)



Réponse de la VdL, 05 juillet 2018:

Dès lors, les vélos circuleront sur ce tronçon ensemble avec le trafic motorisé individuel, donc sur la gauche de la voie-bus projetée être aménagée. Cette option s'avère être la seule, surtout aussi sous l'objectif de maintenir le parcours de la vélo-route 2 et de ne pas trop l'altérer.

Il m'importe dans ce contexte de mentionner, qu'il a bien été examiné s'il y avait moyen d'ouvrir la future voie-bus à la circulation des vélos, mais une telle option n'a pas pu être retenue, cela pour un nombre de raisons, comme p.ex. la largeur de la voie-bus (entre 3,20m - 3,50m), la longueur du tronçon (360m), la vitesse maximale autorisée (50 km/h), mais surtout la fréquence assez élevée des bus prévus circuler au boulevard Grande-Duchesse Charlotte ; tous des éléments qui d'un point de vue sécurité ont inéluctablement mis en échec l'option examinée.

Assemblée générale ECF 2018

Milan (IT), 18 - 19 mai 2018



Le comité de l'ECF, élu à Milan



C. Najdovski (F)
Président



J. P. Hansen (DK)
Trésorier



R. Fiser (RO)
Vice-présidente



L. Strömgren (S)
Vice-président



B. Ensink (NL)
Secrétaire général



W. Nederpelt (NL)
Vice-président



I. Porras Novalbos (ES)
Vice-présidente



A. Tursi (IT)
Vice-président



D. Ó Tuama (IRL)
Vice-président

www.ecf.com

Modu 2.0

Kampf dem Verkehrschaos

Modu 2.0: Nachhaltigkeitsminister François Bausch stellt Mobilitätsstrategie bis 2025 vor

VON MICHÈLE GANTENBEIN

Wenn Luxemburg nicht den totalen Verkehrskollaps erleiden will, muss in den Straßen- und Schienenbau investiert werden. Doch die Menschen müssen auch ihr Verkehrsverhalten ändern. Das ist die Kernaussage von Minister Bausch bei der Vorstellung des Mobilitätskonzeptes Modu 2.0.

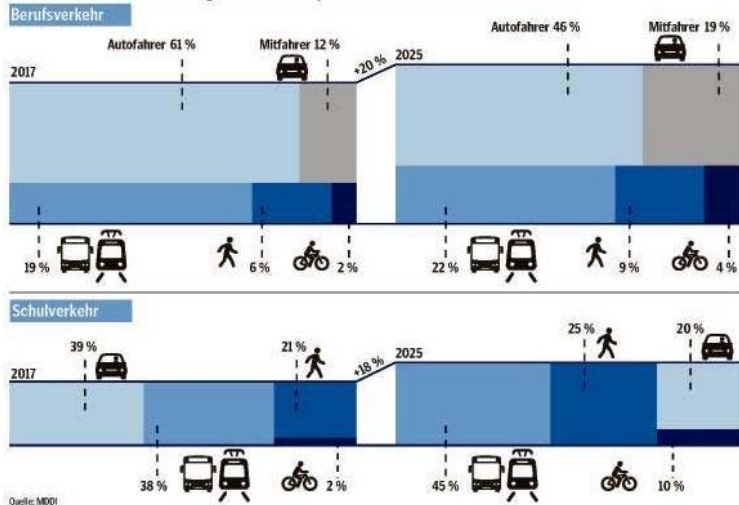
„In der Regel führen die Menschen Verkehrsprobleme auf Infrastrukturprobleme zurück und fühlen sich selbst nicht verantwortlich. Von dieser Denkweise müssen wir weg“, sagte Minister François Bausch gestern zu Beginn der Vorstellung seines Mobilitätskonzeptes Modu 2.0 im Nachhaltigkeitsministerium. „Wir sind alle Teil des Problems, und jeder muss einen Beitrag leisten: der Staat, die Gemeinden, die Betriebe, aber auch die einzelnen Verkehrsteilnehmer.“

Beim Mobilitätskonzept Modu 2.0 geht es darum, die Mobilität intelligent zu planen. Und gute Planung beginnt mit einer präzisen Analyse des Istzustandes. Eine Befragung von 37 500 Anwohnern und Grenzgängern im vergangenen Jahr hat ergeben, dass der motorisierte Individualverkehr 73 Prozent des gesamten Personenverkehrs ausmacht. Bus und Bahn benutzen 17 Prozent der Verkehrsteilnehmer, zwölf Prozent sind zu Fuß unterwegs und zwei Prozent mit dem Fahrrad.

Mehr Verkehr, weniger Stau

Das große Ziel des Mobilitätskonzeptes bis 2025: weniger Stau bei 20 Prozent mehr Personenverkehr. Erreichen will man das, indem der Anteil des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird (im Berufsverkehr von 73 auf 65 Prozent und im Schulverkehr von 39 auf 25 Prozent – siehe Grafik), zugunsten des Bus- und Bahnverkehrs.

Gewünschte Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr bis 2025



François Bausch. (FOTO: GUY JALLAY)

Zahlenmaterial zur Mobilität

- Anständige haben einen Arbeitsweg (Auto) von durchschnittlich 13 km, die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 22 km/h.
- 33 Prozent der Arbeitswege sind kürzer als 5 km, die Hälfte dieser Strecken wird mit dem Auto zurückgelegt.
- Der gesamte Personentransport kostete 2016 4,2 Milliarden Euro. 69 Prozent der Kosten tragen die Verkehrsteilnehmer, 31 Prozent werden von der Allgemeinheit finanziert.
- Die Mobilitätskosten machen 16 Prozent der jährlichen Kosten eines Privathaushalts aus.
- Seit Anfang Mai haben sich 2 000 Personen beim Mitfahrdienst CoPilot.lu angemeldet.

kehrs und zugunsten sanfter Mobilitätsformen.

Damit das gelingt, müssen Voraussetzungen geschaffen werden, die die Menschen dazu bringen, vom Auto abzusehen oder zumindest Fahrgemeinschaften zu bilden. Die Untersuchung hat nämlich ergeben, dass die Privatfahrzeuge auf dem Weg zur Arbeit lediglich mit 1,2 Personen besetzt sind. In den Autos, die täglich in die Hauptstadt drängen, sind 250 000 Sitzplätze unbesetzt. Bis 2025 möchte man erreichen, dass in jedem zweiten Auto mindestens zwei Personen sitzen.

56 Prozent der Arbeitswege unter einem Kilometer werden heute zu Fuß zurückgelegt. Bis 2025 sollen es 95 Prozent sein. Bei Arbeitswegen bis zu fünf Kilometer will man die Quote der Radfahrer

von heute fünf auf zehn Prozent steigern.

Damit mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, wird in die Attraktivität des Bus- und Schienentransports investiert. Bis 2025 will man die Zahl der Züge, die mehr als sechs Minuten Verspätung haben, um 25 Prozent senken. Bis dahin seien die großen CFL-Infrastrukturprojekte abgeschlossen, meinte François Bausch, und eine Reduzierung um 25 Prozent absolut machbar. Fiel 2017 einer von 40 Zügen aus, so soll das 2025 nur noch bei jedem hundertsten Zug vorkommen.

„Wir sind alle Teil des Problems, und jeder muss einen Beitrag leisten.“

François Bausch

Zudem möchte man die Fahrzeiten der Schnellbusse kürzen, damit die Menschen in den Hauptverkehrszeiten schneller ankommen als mit dem Auto. Bis 2025 sollen insgesamt 50 Prozent mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegt werden (Bus und Bahn).

Ausbau des Straßennetzes

Auch das Straßennetz wird ausgebaut. So wird die Autobahn A3 auf zweimal drei Spuren ausgebaut, wobei die dritte Spur in den Hauptverkehrszeiten für Busse und Fahrgemeinschaften reserviert bleibt. „Beim Ausbau des Straßennetzes geht es um den Ausbau der Straßenkapazität, also nicht darum, wie viele Autos dort zirkulieren können, sondern darum, ein Maximum von Menschen zu bewegen“, so Bausch.

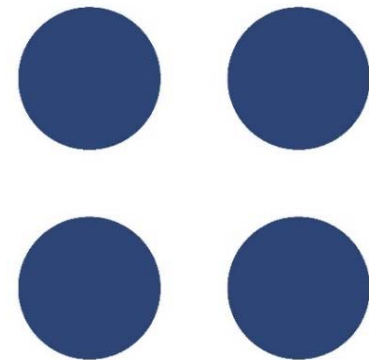
Objectifs pour 2025:

10% déplacements à vélo (trajets domicile-travail < 5 km)

15% déplacements à vélo (trajets domicile-école < 5 km)

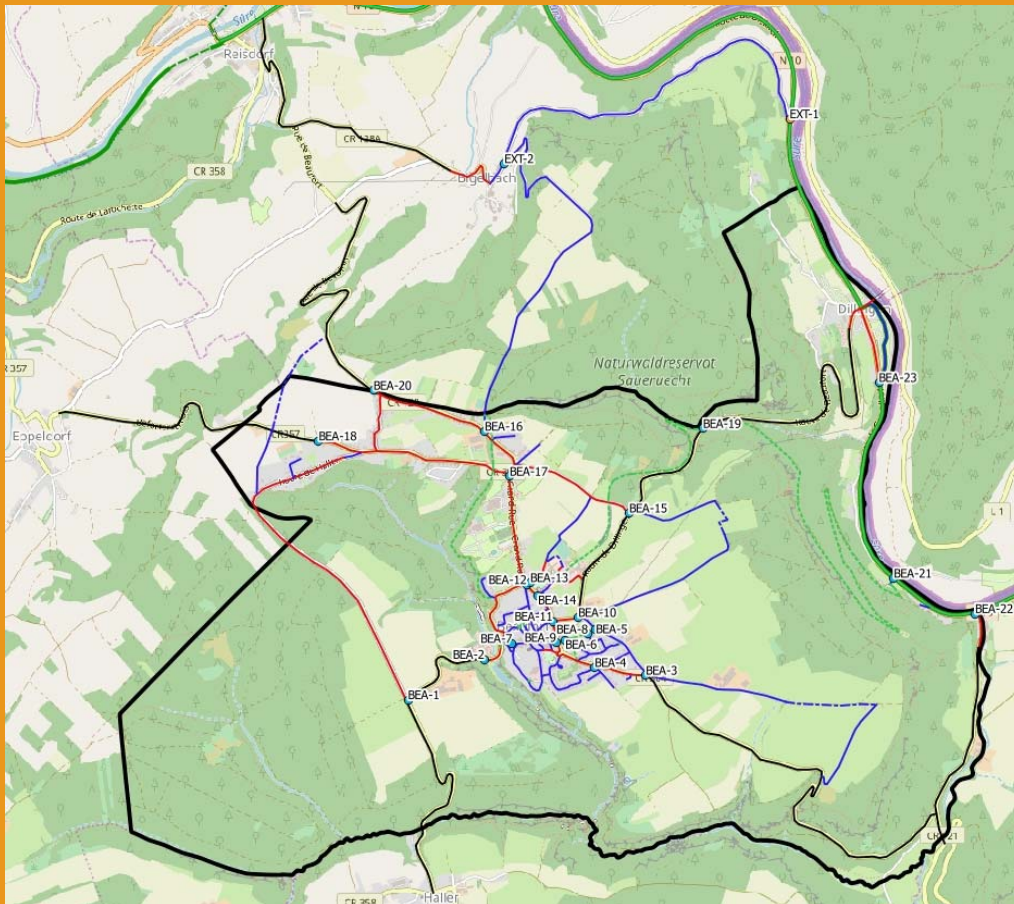
Modu 2.0

Stratégie pour une mobilité durable



Mobilität
zusammen erreichen

Concept vélo Beaufort



Entrevues avec les responsables communaux,
21 mars 2018 et 22 novembre 2018



Réunion d'information, 21 juin 2018

«J'en ai juste pour 2 minutes...»



Action de sensibilisation contre
le stationnement sauvage



Ville de Luxembourg: Liaison cyclable Gare - Ville-Haute

Polizei nimmt Radler ins Visier

Kontrolle offenbart lückenhafte Fahrradinfrastruktur im Bahnhofsviertel

VON STEVE REMESCH

Es war eigentlich nur eine Verkehrskontrolle wie andere auch. Dennoch hat sie in sozialen Netzwerken für tolle sehr hitzige Diskussionen gesorgt. Und eigentlich offenbarte sie ein strukturelles Problem im Bahnhofsviertel.

Es ist eines der Themen, die derzeit wohl im Großherzogtum am meisten polarisieren: Die Rechte und Pflichten der Radfahrer – und ihre Beziehung zu den Autofahrern. Nun hat ein eigentlich banaler Vorfall nämlich Öl ins Feuer gegossen.

Die Polizei hat am Mittwochmorgen in der hauptstädtischen Avenue de la Gare Fahrradfahrer kontrolliert. Insbesondere ging es dabei darum, jene Radfahrer zu sanktionieren, die über den Bürgersteig führen. Fotos von der Kontrolle waren quasi in Echtzeit auf Facebook zu sehen und wurden vielseitig kommentiert.

35 Radfahrer verwarnt

Wie die Polizei mitteilt, haben die Bezziten zwischen 8.15 und 9 Uhr insgesamt 35 Radfahrer und zwei Fußgänger gebührenschriftlich verwarnt. Gegen einen Radfahrer wurde zudem ein Strafverfahren eingeleitet. Grund war zwar zu diesem Fall nicht in Erfahrung zu bringen, aber es ist davon auszugehen, dass die betroffene Person das Bußgeld verweigert hatte.

In ihrem Pressebericht erinnert die Polizei daran, dass es verboten ist, mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig zu fahren und, dass der Gebrauch von Kopfhörern und des Mobiltelefons über dem Radfahren ebenfalls untersagt ist. Für die unrechtmäßige Benutzung des Bürgersteigs steht der Bußgeldbetrag eine Strafbußung in Höhe von 74 Euro vor.

Auf die Kontrolle angesprochen, betont der Pressesprecher der Polizei, Frank Stolz, dass der Sachverhalt sich im Prinzip sehr einfach darstelle: Der Code de la route sieht Regeln für alle Verkehrsteilnehmer vor. Im Verkehr bewegt man sich miteinander und jeder muss dabei seine Regeln einhalten“, so Frank Stolz.

Rund 900 Radfahrer täglich

Neben der schon fast vorhersehbaren Hetze gegen Radfahrer, die mit den Berichten über die Fahrradkontrolle in sozialen Netzwerken einherging, offenbart die Polizeikontrolle allerdings auch ein bestehendes strukturelles Problem, das durch die kurzfristige Sperrung der Fahrradbrücke unter dem Pont



35 Radfahrer hat die Polizei am Mittwochmorgen in der hauptstädtischen Avenue de la Gare zur Kasse gebeten, weil sie unerlaubt mit dem Fahrrad auf dem Bürgersteig unterwegs waren. Die Fahrrad ist allerdings für Radfahrer völlig ungeeignet. (FOTOS: JESSIE VAUGHN)

Adolphe verschärft wurde: Im Bahnhofsviertel sind die Infrastrukturen für Radfahrer dürftig.

Das soll sich zwar mit dem Bau der Tramtrasse in der Avenue de la Liberté und der damit einhergehenden Umgestaltung der Avenue de la Gare ändern, aber bis 2021 werden noch viele Radfahrer ohne diese Annehmlichkeiten sich über den Viaduc zur Oberstadt und zurück durchschlagen. An regnerischen Tagen sind es der Anzeigetafel am Schwender zufolge so um die 900 Zweiräder täglich.

Tageüber, und weit über die Hauptverkehrszeiten hinaus, ist die Durchfahrt der Avenue de la Gare auf den beiden Fahrspuren in Richtung Oberstadt für Radfahrer unmöglich und über den Bürgersteig verboten.

Eine Alternativroute über die Ronda de Bonnevoire kann trotz

einzelnen Radwegs getrennt den Lebensmitten unter den Radlern überlassen werden, denn der Auto- und Lastverkehr nimmt den diesen weißen Streifen kaum wahr, der ihre Fahrbahn von der Radpiste und den Bussen auf dem Bürgersteig trennt.

Umweg durch die „Vulgas“

Es bleibt aber noch ein anderer Weg: Der dunklere, eingeschotterte Radweg vor dem Bahnhofsgelände. Dieser lässt sich zwar in Höhe der Haltestellen des hauptstädtischen Busdienstes wieder im Luft auf, führt dann aber zum Beginn der Avenue de la Gare auf dem Bürgersteig weiter.

Nach wenigen Metern biegt er dann in die Rue du Fort Neipperg ein. Hier ist die Fahrt mit dem Rad in beide Richtungen erlaubt. Doch auch dieser Weg ist keine sehr

praktische Lösung. Die Strecke endet nämlich an der Avenue Claudes de Galle. Und von hier über den Boulevard d'Avanches zur Radpiste am Viaduc zu gelangen, müssen Radfahrer drei Fußgängerüberwege nacheinander bewältigen. Die Wartezeit an diesen Verkehrsknotenpunkten ist für gewöhnlich länger als die gesamte Fahrzeit vom Bahnhof zur Oberstadt.

Viele Radfahrer, die den Weg über die Rue du Fort Neipperg einschlagen, nutzen daher die Rue du Fort Wallis, um zum Boulevard d'Avanches zu gelangen. Der längere Weg ist dann verbietenweise engeren der Fahrtrichtung auf dem am Bürgersteig eingeschotterten Radweg zurück zum Avenue. Empfehlenswert ist das nicht, denn auch hier könnte es durchaus vorkommen, dass die Polizei einmal kontrolliert.

„Auf den Bürgersteig gezwungen“

Lëtzebuurger Vélosinitiativ fordert schnellen und sicheren Radweg vom Bahnhof zur Oberstadt

VON STEVE REMESCH

Kurzfristig wird sich im Bahnhofsviertel für Radfahrer nichts ändern. Erst mit dem Abschluss der anstehenden Bauarbeiten am Viaduc und der Tramtrasse wird es für sie einen direkten und sicheren Weg geben.

Nach einer Polizeikontrolle, die am Mittwochmorgen Radfahrer in der Avenue de la Gare ins Visier nahm, die verbotenerweise auf dem Bürgersteig fahren, hält die Diskussion über die fehlende Infrastruktur für Radfahrer im Bahnhofsviertel weiter an. Es schält sich dabei deutlich heraus, dass viele Radfahrer keine sichere Alternative zur Fahrt auf dem Bürgersteig erkennen können.

Die Präsidentin der Lëtzebuurger Vélosinitiativ bringt das Problem auf den Punkt: Es gibt keine gute, schnelle und direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Fahrradweg am Viaduc“, so Monique Goldschmidt.

Verantwortung auf Gemeindeebene

Es gibt lediglich einen Radweg vor der Avenue und einen danach, auf der Brücke zur Oberstadt. Es bleibt nur die Möglichkeit, das Bahnhofsviertel weitläufig zu umfahren, um legal und sicher ans Ziel zu gelangen.

Die Verantwortung für die Infrastruktur im Bahnhofsviertel liegt laut Infrastrukturministerium einzig und alleine auf Gemeindeebene, also bei der Stadtverwaltung. Das Ministerium ist ausschließlich für nationale Radwege zuständig und hat in diesem Sinne auch die Fahrradbrücke realisiert und wird auch den Radweg bauen, der entlang mit der Tramtrasse durch die Avenue de la Liberté führen wird – Fertigstellung im Frühjahr 2020.

Nach dem Pont Adolphe der Viaduc

Das Infrastrukturministerium ist zudem auch Bauherr für den in Kürze anstehenden Umbau der Al Brück. Und auch der künftige sich problematisch für Radfahrer an: Denn kurz nachdem die Fahrradbrücke unter dem Pont Adolphe wieder eröffnet wird, realisiert der Viaduc für lange Monate voll gesperrt. Die Brücke wird verbreitert, um dort eine zusätzliche Busspur im Gegenverkehr einzurichten. Mittelfristig sollen nämlich in der Avenue de la Gare nur noch Busse verkehren.

Radfahrer, Fußgänger, Autos und Busse müssen sich während dieser Bauzeit den Pont Adolphe als einzige Direktverbindung zwischen Gare und Zentrum teilen. Und zum Pont Adolphe führt ebenfalls kein direkter Radweg vom Bahnhof aus. Es wird lediglich eine Umleitung zwischen beiden Brücken geben. „Wir haben schon vor Monaten in einem Brief



Schluss nach hundert Metern: Zwischen Bahnhof und Viaduc gibt es keinen direkten Radweg. (FOTO: MORIS KEMD)

an die Bürgermeisterin auf dieses Problem hingewiesen“, betont LVI-Präsidentin Goldschmidt. Eine positive Antwort sei allerdings ausgeblieben.

Vorerst keine Änderung

Gegenüber dem „Luxemburger Wort“ stellt der Mobilitätschöpfer der Stadt Luxemburg, Patrick Goldschmidt am Freitagabend klar, dass in der derzeitigen Konfiguration der Avenue de la Gare die Einrichtung einer den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Radpiste nicht möglich sei. „Fahrradverkehr auf dem Bürgersteig entsprechend der Etude Concept Piétons zu reglementieren, ist derzeit ebenfalls nicht möglich, weil die Breite des Gehwegs durch die Stadtmöbel und die Terrassen der Gaststätten eingeschränkt ist“, so Patrick Gold-

schmidt. „Die gesamte nutzbare Fläche des Bürgersteigs muss auch tatsächlich genutzt werden, um die sichere Abwicklung des hohen Fußgängerandrangs zu garantieren.“ Fußgänger seien immerhin die schwächste Kategorie der Verkehrsteilnehmer.

Für die Fahrt mit dem Fahrrad zwischen Bahnhof und Oberstadt verweist der Stadtschöpfer auf den im März 2013 eingerichteten Radweg im Gegenverkehr zum Bahnhof in Richtung Oberstadt bis in Höhe des Arbed-Gebäudes auch für Radfahrer freigegeben. Buse dürfen auf diesem Teilstück ohnehin kaum schneller als mit 30 km/h unterwegs sein und Radfahrer demnach keine schwerwiegende Verkehrsbehinderung darstellen. Ab der Rue Heinrich Heine könnte der Radweg dann entlang des Boulevard de la Pétrusse zum Pont Adolphe führen.

und Superstruktur für den Bahnhof und die Seitenstraßen erstellt. Doch bis dahin werden noch viele Radfahrer sich einen möglichst schnellen Weg zwischen Bahnhof und Oberstadt suchen – laut Anzeigetafel an sonstigen Tagen weit mehr als 1000.

Dabei liegt eine schnelle Lösung eigentlich nahe: Die Stadtverantwortlichen müssten dafür lediglich die Busspur vom Bahnhof in Richtung Oberstadt bis in Höhe des Arbed-Gebäudes auch für Radfahrer freigeben. Buse dürfen auf diesem Teilstück ohnehin kaum schneller als mit 30 km/h unterwegs sein und Radfahrer demnach keine schwerwiegende Verkehrsbehinderung darstellen. Ab der Rue Heinrich Heine könnte der Radweg dann entlang des Boulevard de la Pétrusse zum Pont Adolphe führen.

Platz für Radfahrer

Die derzeitige Situation ist für die LVI nicht weiter haltbar und ein Gesamtkonzept der Stadt will man auch nicht erkennen. „Für die Radfahrer gibt es immer mehr „Einschnitte“, betont Monique Goldschmidt. „Den innerstädtischen Radverkehr gibt es offenkundig und der braucht Platz. Und der wird einfach nicht geschaffen. Die Verantwortlichen zwingen die Radfahrer quasi, den Bürgersteig zu benutzen, um sich sicher fortzubewegen.“

Außerdem würden, wenn überhaupt, dann auch noch falsche Entscheidungen getroffen. „An den Zuwegen zu den neuen Radwegen entlang der Tramtrasse wird wieder nur auf eine gemischte Nutzung der Bürgersteige gesetzt“, erklärt Monique Goldschmidt. „Damit werden immer mehr Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern provoziert.“

Ville de Luxembourg: Liaison cyclable Gare - Ville-Haute

Depuis 2017: revendication d'une déviation cyclable sécurisée (Rue Sainte Zithe) dans le cadre du chantier de réaménagement de la passerelle «Al Bréck»



Lettre de la VdL, 22 janvier 2018:

Concernant votre proposition de faire dévier la piste cyclable vers la rue Ste Zithe, je suis au regret de vous annoncer, qu'il n'est pas possible d'y installer un contre sens cyclable à cause de la présence de deux voies de circulation à hauteur de l'immeuble n°26. En effet, compte tenu des directives étatiques, le gabarit disponible à cet endroit est malheureusement insuffisant

Neuer Radweg kommt

Stadt Luxemburg will Verbindung zwischen Bahnhofsviertel und Oberstadt verbessern

VON RITA RUPPERT

Die Mobilität in der Hauptstadt war eines der Hauptthemen beim gestrigen City Breakfast, dem monatlichen Meeting des Schöffengerates mit der Presse. Daneben ging es auch um den Parking Royal-Hamilius und eine Zeitreise in die Vergangenheit.

Seit den Arbeiten zur Verbreiterung des Viadukts begonnen haben, tun sich die Radfahrer schwer, den ausgeschilderten Umleitungen zu folgen. „Der Weg ist länger und die Leute sind unzufrieden“, stellt Mobilitätschöffe Patrick Goldschmidt (DP) fest. „Wir können aber keine Fahrräder auf den Bürgersteigen akzeptieren, dadurch werden die Fußgänger gefährdet.“ Die Einrichtung eines Radweges ist denn auch schon beschlossene Sache, umso mehr, da die Stadt Luxemburg die Busspur in der Avenue de la Liberté nicht für die Radfahrer freihält.

Bald sollen in der Avenue de la Gare, linksseitig bis zur Rue Bourbon, Parkplätze und Bäume verschwinden und ein Radweg angelegt werden. Von der Rue Bourbon aus geht es dann für die Radfahrer via die Place de Paris und die Rue Ste-Zithe – wo nahe dem Rousseglerchen ebenfalls Autoabstellplätze für den bidirektionalen Radweg entfernt werden –, durch die Passerelle unter dem Pont Adolphe in die Oberstadt.

Apropos Fahrrad: Die 100 ersten Bürger, die morgen, am Tag der Einführung der elektrischen Leihfahrräder Vel'oh!, das Rad ausprobieren, werden mit einem Geschenk belohnt: Sie erhalten ein Jahresabonnement zum Nulltarif.

Neue Tiefgarage: weniger Besucher als erwartet

Bereits zwei Monate ist der Parking Royal-Hamilius im Stadtzentrum geöffnet. Da die Tiefgarage laut Bürgermeisterin Lydie Polfer (DP) nicht so gut besucht ist wie erwartet, werden Bemühungen in puncto Preis und Beschilderung unternommen (siehe auch LW von gestern, Seite 2).

In den beiden ersten Monaten haben durchschnittlich 331 Fahrzeuge an einem Arbeitstag dort

geparkt, 771 samstags und 272 sonntags.

Eine weitere Neuheit ist das Pilotprojekt „Virtual Reality Time-travel“, das die Stadt Luxemburg im September 2017 mit dem Unternehmen UrbanTimeTravel und dem Service des technologies de l'information et de la communication gestartet hatte. Nach einer Testphase ist das Projekt jetzt auch für die Bürger zugänglich, wie der Erste Schöffe Serge Wilmes (CSV) bekannt gab. Die zwei Stunden dauernde geführte Besichtigung wird jeweils sonntags um 13.30 und 14.30 Uhr angeboten.

Die Tour startet beim Luxembourg City Tourist Office (LCTO) auf dem Knechteler und führt durch die Stadt hinunter ins Dillechen, wo die Teilnehmer in einem Kleinbus, ausgestattet mit einer 3D-Brille, ins Jahr 1867 zurückversetzt werden.

Die Tickets sind für 15 Euro (Erwachsene) beziehungsweise zehn Euro (Kinder ab acht Jahren und Jugendliche) beim LCTO erhältlich, wo man auch zusätzliche Informationen (Telefon 222-80, E-Mail: touristinfo@lcto.lu) erhält.

Wie Wilmes weiter erklärte, haben mittlerweile drei neue Ge-



In der Aal Avenue werden Parkplätze und Bäume für einen Radweg weichen.

(FOTO: GERRY HUBERTS)

schäfte in der Rue Louvigny, wo monatelang Leerstand herrschte, eröffnet. Ladeninhaber aus dieser Straße und der Altstadt hätten sich unterdessen zusammengetan, um eigene Initiativen zu entwickeln, worüber sich die Stadtverantwortlichen freuen.

Freude bereite auch der dritte Platz der schönsten Weihnachtsmärkte Europas für Luxemburg-Stadt, so Wilmes. Er wies in diesem Zusammenhang auf den überdeckten Chréstmaart auf dem Theaterplatz hin. Künftig könnte ebenfalls ein Wochenmarkt dort abgehalten werden, sei es in Kiosken oder in einer Halle. Dies könne aber erst der Fall sein, nachdem die Tiefgarage Theaterplatz renoviert wurde.

Ein Hotel im ehemaligen Postgebäude?

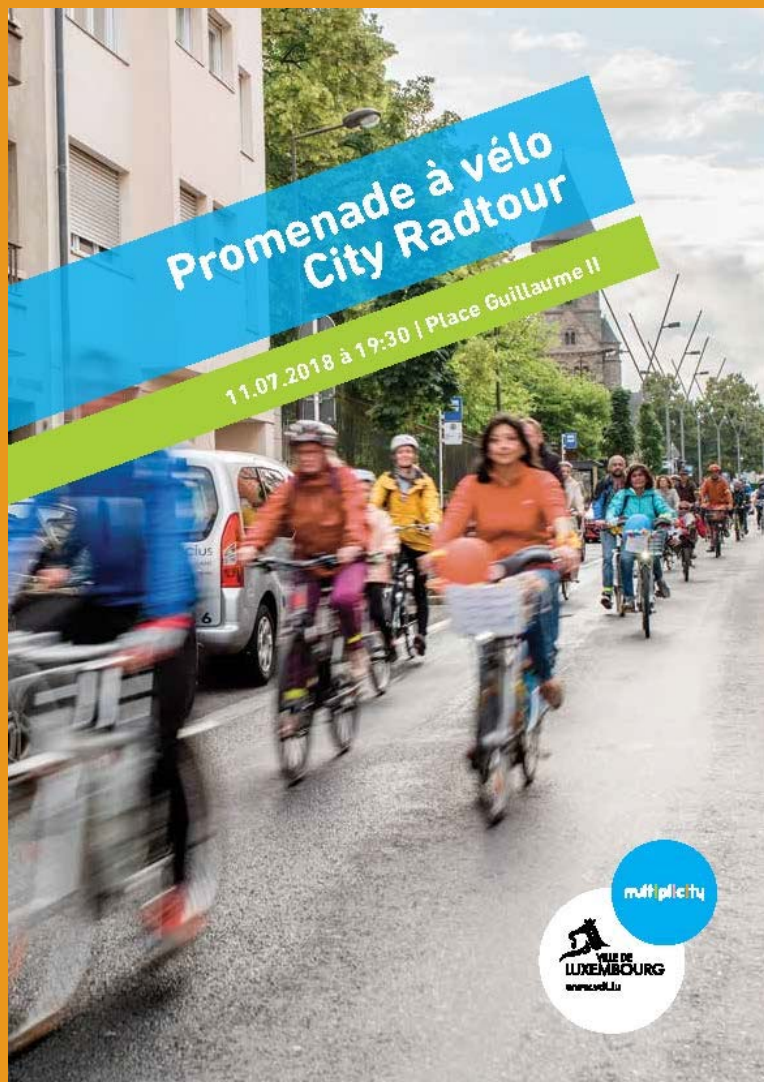
Ginge es nach Lydie Polfer, würde das ehemalige Postgebäude in der Rue Aldringen zu einem Hotel umgestaltet. Der Standort ist ideal, wenn die Tram bis zum Flughafen fährt. Wenn die neue Regierung stehe, werde sie mit dem Ressortminister über die Zukunft des Gebäudes sprechen, so die Bürgermeisterin. Die Entscheidung obliege natürlich dem Postunternehmen.

Zur Frage, wie die Stadtverantwortlichen zum kostenlosen öffentlichen Transport stehen, wie in den Koalitionsverhandlungen angekündigt, wollte Polfer – die selbst an den Beratungen teilnimmt – nichts sagen. Sie werde Stellung beziehen, wenn die Frage sich stelle.

Luxemburger Wort, 29.11.2018

Promenade à vélo

11 juillet 2018



Organisée par la Ville de Luxembourg

Luxtram

27 juillet 2018: Inauguration du second tronçon de tramway
(Pont Rouge - Place de l'Étoile)



Rond-point Schuman

Revendications de la LVI:

- couloirs des cyclistes / espaces d'attente aux feux rouges devront être libérés de tout mobilier urbain
- **élargissement maximal des bandes cyclables** bidirectionnelles au niveau des passages pour piétons et cyclistes
- solution **bidirectionnelle** pour les cyclistes aux **passages pour piétons et cyclistes** entre le Grand Théâtre et le Glacis respectivement entre le Grand Théâtre et le côté sud du Pont Grande-Duchesse Charlotte
- **réduction du temps d'attente** pour la mobilité douce aux feux rouges



Mam Vëlo duerch d'Regioun Mëllerdall

16 septembre 2018



Elections législatives



Elections législatives 2018

Recommandations de la Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv aux partis politiques

Juin 2018



Die Wunschliste der Radfahrer

Gefahrten und geschützte Radwege zum Arbeitsplatz der Wunschliste der Radfahrer

www.wort.lu, 27.06.2018

Lebendige Städte statt Motorenlärm

Die Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv hat zwölf konkrete Empfehlungen an die Parteien

VON JACQUES GANSER

Nach den Diskussionen um abgestrafte Radfahrer in der Avenue de la Gare wird klar, dass auch diese Gruppe eine laute Stimme braucht, die ihre Interessen vertritt. Die Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv LVI übernimmt diese Rolle mit einer Reihe von Forderungen an die Politik.

Die Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv (LVI) geht in die Offensive und verlangt endlich prioritäre Lösungen für die saubere Mobilität. Im Vorfeld der Parlamentswahlen und im Anschluss an die Plenarität um Verkehrsverbände einzelner Radfahrer hat die Interessensvertretung der Radler einen insgesamt zwölf Punkte umfassenden Forderungskatalog aufgestellt. Die Planung und der Ausbau der Stadtradrasterstrukturen sollen demnach endlich weg von einer automobilbezogenen Priorität, die dem motorisierten Verkehr den Vorrang gibt und damit elektrische Wünsche auf populistische Weise bedient.



Mehr Platz fürs Fahrrad durch bessere Infrastrukturen: Die Interessenvertretung der Radfahrer hat klare Vorstellungen.

Ausbau des Radwegenetzes

Konkret wünscht sich die LVI die konsequente Umsetzung des Gesetzes vom 28. April 2015. Dieses sieht den Ausbau des nationalen Radwegenetzes und die Absicherung von Gefahrenpunkten vor. Dabei sollen nicht nur touristische Aspekte berücksichtigt werden, sondern auch der Gebrauch des Fahrrades als tägliches Verkehrsmittel. Dazu müssen die Randgebiete systematisch an die Nordstadt, die Stadt Luxemburg und Esch angebunden werden.

Über einen großformatigen Verkehrsschild sollen die Gemeinden Behörden erhalten, um ihre eigenen Radwegenetze auszubauen. Zudem wird das Einfahren einer

besseren Integration des Rads in die Mobilitätskette des öffentlichen Transportes und die Erreichbarkeit sämtlicher öffentlicher Gebäude per Fahrrad sind eine weitere Forderung.

Mehr Arbeitsplätze

Parallel dazu sollen an sicheren öffentlichen Gebäuden und leicht erreichbare Arbeitsplätze für Radfahrer geschaffen werden, dies sowohl für die Arbeitnehmer als auch für Besucher. Das Benutzen des Fahrrades soll zudem mit steuerlichen Vergünstigungen verbunden sein. Arbeitgeber sollten ihren Mitarbeitern Umkleide- und Waschanlagen zur Verfügung stellen und dafür mit steuerlichen Anreizen ermutigt werden. Zugleich könnten Vorteile für Dienstwagen abgeschafft werden. Damit der

Spaß am Radfahren schon den Jüngsten vermittelt wird, soll es in das Sportprogramm an den Schulen eingebunden werden. Dazu gehört auch die weitere Verbreitung des sogenannten Velobus, also das gemeinsame Nutzen des Fahrrades für den Schulweg.

Schließlich verlangt die Vëlos-Initiiv eine nationale Marketingstrategie, um den Radtourismus weiter voranzutreiben. So sollen zusätzliche Radverleihstationen geschaffen werden und ein fächerübergreifendes Transportsystem auf die Beine gestellt werden, das das Gepäck der Radtouristen von Hotel zu Hotel bringt. Regelmäßige Sensibilisierungskampagnen sollen dafür sorgen, dass das Thema Fahrrad weiterhin in der gesellschaftlichen Diskussion akzeptiert wird.

Priorité aux piétons et cyclistes

Recommandations de la Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv aux partis politiques dans le cadre des élections législatives

La Lëtzebuurger Vëlos-Initiiv (LVI), créée le 29 mars 1985, compte aujourd'hui plus de 1500 membres. Depuis sa fondation, elle met son expertise au service de la ville pour que la ville reprenne le rôle de capitale cyclable. La LVI engage ses forces à l'échelle de la ville, mais aussi à l'échelle de la région, afin d'assurer la sécurité et la qualité de la vie des citoyens et de la ville.

Plusieurs engagements politiques ont été pris par la LVI, notamment en matière de sécurité, de développement des infrastructures cyclables, de promotion du vélo, de formation des citoyens et de sensibilisation des entreprises.

Pour que chacun puisse se déplacer à vélo, il est nécessaire de créer des conditions de sécurité, de développer des infrastructures cyclables, de promouvoir le vélo, de former les citoyens et de sensibiliser les entreprises.

La LVI souhaite que les politiques prennent en compte les besoins des citoyens et des entreprises, et qu'ils travaillent ensemble pour améliorer la mobilité et la qualité de la vie.

Une autre recommandation est de créer des conditions de sécurité, de développer des infrastructures cyclables, de promouvoir le vélo, de former les citoyens et de sensibiliser les entreprises.

La LVI souhaite que les politiques prennent en compte les besoins des citoyens et des entreprises, et qu'ils travaillent ensemble pour améliorer la mobilité et la qualité de la vie.

La LVI souhaite que les politiques prennent en compte les besoins des citoyens et des entreprises, et qu'ils travaillent ensemble pour améliorer la mobilité et la qualité de la vie.

La LVI souhaite que les politiques prennent en compte les besoins des citoyens et des entreprises, et qu'ils travaillent ensemble pour améliorer la mobilité et la qualité de la vie.

woxx, 21.09.2018

Forum, septembre 2018

Luxemburger Wort, 28.06.2018



Une voirie avec un signal de la circulation à l'entrée de la ville. Le passage sous le pont de la Gare.

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS 7

6 REGARDS

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

www | 21.09.2018 | N° 1404

REGARDS

Elections législatives

Table ronde - 18 septembre 2018



«Vëlopolitik zu Lëtzebuerg
Wéi fuere mir weider?»



Mam Vëlo op d'Schaff



Autofasten - Le jeûne automobile

14 février - 31 mars 2018



E Kado fir de Vëlo

17 septembre 2018

**MAM VËLO
OP D'SCHAFF
ODER AN D'SCHOUL
11. EDITION UN
15. MEE - 31. JULI**

Tour du Duerf

17 septembre - 7 octobre 2018



Mam Vëlo vu Miersch an d'Stad

20 septembre 2018



National EuroVelo Coordination Centres Meeting

Hasselt (B), 26 septembre 2018



EuroVelo and Cycle tourism conference

Hasselt (B), 27 septembre 2018

Passerelle «Al Bréck»

Eine Busspur auf dem Viadukt

Arbeiten an der Passerelle in Luxemburg-Stadt beginnen im Frühjahr



Die im Volksmund Passerelle oder auch Al Bréck genannte Kreisbogenbrücke entstand 1861. Sie wird bereits zum zweiten Mal verbreitert.
(FOTO: G. KAHARA)

VON RITA RUPPERT

Ganze 2,40 Meter breiter wird die Al Bréck in Luxemburg-Stadt sein, wenn die Arbeiten nach rund zwei Jahren abgeschlossen sein werden. In der Hauptsache profitieren davon der öffentliche Transport und die sanfte Mobilität.

Die gute Nachricht gleich vorne weg: Auch während der Verbreiterungsarbeiten am Viadukt in Luxemburg-Stadt wird der Straßenverkehr auf dieser wichtigen Verbindung zwischen Bahnhofsviertel und Oberstadt weiter fließen, allerdings mit Einschränkungen. Hauptzweck der Verbreiterung ist der öffentliche Transport. Nach Fertigstellung der Arbeiten, wird es eine drei Meter breite Busspur in Richtung Bahnhofsviertel geben. Die beiden Fahrschienen für Autos werden um je zehn Zentimeter auf drei Meter ausgedehnt.

Sicherheitsgeländer statt Brüstung

Was die sanfte Mobilität angeht, so werden sich Radfahrer und Fußgänger auf der rechten Seite eine grüne Spur von 4,50 Meter Breite teilen - bidirektional und in der Mitte getrennt. Auf der linken Seite wird der Bürgersteig 20 Zentimeter breiter. Er darf nur von Fußgängern genutzt werden.

Anstelle der aktuellen Brüstung wird ein Sicherheitsgeländer wie jenes auf der Raut Bréck angebracht. Alles in allem wird die Brücke so von 15,30 auf 17,70 Meter verbreitert. Interessant ist, dass es sich dabei nicht um die erste Erweiterung handelt. Die Passerelle war bereits in den Jahren 1999 bis 1960 von 7,5 auf 15 Meter verbreitert worden.

Beginnen werden die Arbeiten im Frühjahr. Die Bauzeit ist auf insgesamt 41 Arbeitstage veranschlagt. Für die Verbreiterung auf der Ostseite, die in sieben Phasen durchgeführt wird, sind 271 Arbeitstage vorgesehen. Für die Revalorisierung des Bürgersteigs auf der Westseite sind 140 Arbeitstage geplant. Zu einer totalen Verkehrssperre wird es in Etappe 5 kommen, allerdings wird sie nur nachströben gelten.

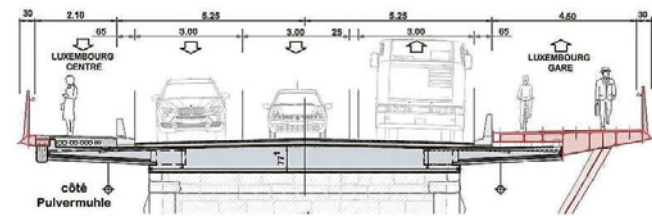
Bauherr ist das Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen beziehungsweise die Division des ouvrages d'art der Straßenbauverwaltung. Für Konzept und Planung zeichnen TR Engineering und Christian Bauer & Associés Architectes verantwortlich. Das Budget beläuft sich auf 9,1 Millionen Euro.



Einen 4,50 Meter breiten Bürgersteig werden sich Fußgänger und Radfahrer teilen.
(Grafik: CHRISTIAN BAUER & ASSOCIÉS ARCHITECTES/TECH-ENGINEERING)

Viadukt, Passerelle, Al Bréck

Der Viadukt, im Volksmund auch Passerelle oder Al Bréck genannt, wurde von 1859 bis 1861 erbaut. Die Brücke überspannt das Petrus-Tal in einer Höhe von 45 Metern und besteht aus 24 Bögen mit Spannweiten von acht und 15 Meter. Die Brückenspieler sind bis zu 30 Meter hoch und die Gesamtlänge der Brücke beträgt 290 Meter. Den leichten Kurvenrücken in der Mitte verdankt der Viadukt übrigens früheren strategischen Überlegungen. Der Brückenverlauf erschlusste nämlich einen direkten Kanonenlängsschuss von der Heilig-Geist-Bastion aus. Den Namen Al Bréck erhielt die Kreisbogenbrücke Anfang des 20. Jahrhunderts, als der Pont Adolphe gebaut wurde. Dieser erhielt damals den Namen Na Bréck.



Aktuell sind auf dem Viadukt zwei Fahrschienen für den motorisierten Verkehr vorhanden. Nach der Verbreiterung der Brücke wird es auch eine Busspur in Richtung Bahnhof geben.
(Grafik: CHRISTIAN BAUER & ASSOCIÉS ARCHITECTES/TECH-ENGINEERING)

Chantier de réaménagement: octobre 2018 - fin 2019

Extrait de la lettre de la LVI au MDDI, 29 octobre 2018:

(...) nous nous permettons de réitérer notre revendication, déjà formulée lors de notre entrevue en date du 4 janvier 2018, d'une **séparation architecturale entre le trottoir et la piste cyclable**. De même, nous nous opposons clairement à un rétrécissement de l'espace dédié aux cyclistes et nous réclamons l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle **d'une largeur minimale de 2,80 m** (situation actuelle) (...)

Réponse du MDDI, 08 novembre 2018:

En réponse à votre lettre du 29 octobre 2018 concernant l'objet sous rubrique, je vous informe que je suis d'avis que le nouveau projet devrait maximiser l'espace utilisable pour les cyclistes sans pour autant réduire, par rapport à la situation qui a précédé le chantier, celui destiné aux piétons. Conformément aux nouvelles recommandations pour aménagements cyclables publiées en octobre 2018, les deux devront être séparés, dans la mesure du possible par une délimitation physique.

L'Administration des ponts et chaussées a été mandatée au début du mois d'octobre pour optimiser le projet en ce sens.

Loi relative au réseau cyclable national

Freie Fahrt für schnelle Radler

Fahrradfahrer sollen künftig über Expresswege bedeutend zügiger an ihr Ziel gelangen

VON MAXIMILIAN RICHARD

Luxemburg soll ein neues Radwegegesetz bekommen – und das nur drei Jahre, nachdem der Ausbau des Radwegenetzes beschlossen wurde. Eine der wichtigsten Neuerungen ist die Planung von sogenannten Expresswegen.

Sie sind mindestens 3,5 Meter breit, haben kaum Steigungen und sind nur in Ausnahmefällen für den motorisierten Verkehr zugänglich. Sogenannte Radschnellwege sollen das Fahrrad hierzulande zukünftig als Transportmittel immer attraktiver machen – auch auf längeren Distanzen.

Ein neues Gesetzesprojekt, das gestern von Infrastrukturminister François Bausch vorgestellt wurde, sieht die Umsetzung von zwei solchen Wegen vor. Sie sollen in den kommenden Jahren die Hauptstadt mit Esch/Alzette und mit Bettendorf verbinden. Die Projekte sollen parallel mit dem Ausbau der Autobahn A4 beziehungsweise der A3 umgesetzt werden. Bis die Strecken befahrbar sind, wird es somit noch einige Jahre dauern.

Fahrradwegenetz soll weiter wachsen

Der neue Text passt das bestehende Radwegegesetz aus dem Jahr 2015 an. Erst vor drei Jahren beschloss die Regierung einen Ausbau des damals etwa 600 Kilometer langen Netzwerks auf bis zu 1200 Kilometer: Alte Routen sollten überarbeitet und verbunden werden sowie die Anzahl der Strecken von 23 auf 41 wachsen.

Daran ändert sich auch nichts mit dem neuen Gesetzesprojekt. Allerdings wurden einige neue Projekte festgehalten. Neben den Expresswegen ist zum Beispiel der Bau eines durchgängigen Fahrradwegs neben der N7 vorgesehen, der vom motorisierten Verkehr abgetrennt ist. Die Strecke entsteht im Zusammenhang der Umgestaltung der Nationalstraße.

Insgesamt sind 196 Kilometer neue Radwege im Vergleich zum Gesetz von 2015 vorgesehen. Zurzeit befinden sich etwa 360 Kilometer Strecke in einer konkreten

Planungsphase. Alle geplanten Routen sollen an wichtigen Knotenpunkten wie Bahnhöfen vorbeiführen und somit das einfache Umsteigen auf andere Transportmittel ermöglichen.

Die Anzahl der vorgesehenen Gesamtkilometer sinkt allerdings mit dem neuen Text auf 1102 Kilometer. Dadurch sollen Radler allerdings schneller von A nach B gelangen. Denn durch die Kürzung werden einige Streckenabschnitte gerader und direkter gestaltet.

Routen sollen alltagstauglich werden

Ein Problem des bestehenden 630 Kilometer langen Radwegenetzes ist nämlich, dass manche der Wege nicht unbedingt für das alltägliche Fahrradfahren geeignet sind. Das erste Radwegesetz aus dem Jahr 1999 sah nämlich im Fahrrad kein vollwertiges Transportmittel, sodass einige Routen zwischen den Ortschaften mehrere Schleifen und rechte Winkel haben. Demnach sind sie so ausgelegt, dass sie vor allem für einen Wochenendausflug oder für Touristen attraktiv sind.

Die wichtige Rolle der Fahrradwege für den Tourismus will François Bausch den Routen aber nicht absprechen. So sollen künftig wichtige europäische Tourismusradwege wie zum Beispiel die Vennbahn hierzulande ausgebaut werden.

Das Nachhaltigkeitsministerium ist allerdings nur für die nationalen Routen zuständig. Um die Wege in den Gemeinden müssen die Kommunen sich in der Regel selbst kümmern. Der Entwurf sieht allerdings in diesem Zusammenhang wie das Gesetz von 2015 eine Unterstützung der Gemeinden vor. Entsprechende Projekte zur Verbesserung oder zum Aufbau einer Radinfrastruktur können bis zu 30 Prozent subventioniert werden. In diesem Zusammenhang sollen mit dem neuen Text allerdings die Verfahren vereinfacht werden.

Der Gesetzestext wurde gestern im Parlament eingereicht. Über das Gesetz kann somit erst in der nächsten Legislaturperiode abgestimmt werden.



Der Gesetzesentwurf erweitert das bestehende Radwegenetz um einige neue Projekte.

(FOTO: PIERRE MATGE)

Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015, déposé à la Chambre des Députés le 12 octobre 2018

- Extension et sécurisation du réseau cyclable national
- Création de liaisons cyclables «express» (Radschnellwege)
- Clarification de la répartition des compétences pour le réseau national
- Ajustement des conditions d'octroi de subventions pour les communes
- Clarification des procédures relatives aux permissions de voirie

Réseau cyclable national prévu: 1100 km

Planification des aménagements cyclables

Recommandations pour aménagements cyclables au Grand-Duché (MDDI)

- **Simulateur en ligne**
- **Fiches techniques («Facts sheets»)**

→ www.veloplängen.lu

Neue Wege aufzeigen

Online-Tool bietet Lösungen für den Ausbau von Fahrradwegen auf bestehenden Infrastrukturen

VON MAXIMILIAN RICHARD

Das Fehlen von sicheren Radwegen schreckt viele Menschen davon ab, ihr Rad im Alltag zu nutzen. Ein kostenloses Hilfsmittel soll nun die Planung von solchen Infrastrukturen vereinfachen.

Das Fahrrad soll sich hierzulande mehr und mehr zu einem vollwertigen Transportmittel entwickeln. Damit dies gelingt, sind vor allem genügend entsprechende Infrastrukturen notwendig. Denn das Fehlen von sicheren Radwegen schreckt zahlreiche Menschen davon ab, ihr Fahrrad im Alltag zu nutzen.

Um die Umsetzung der Wege voranzutreiben, hat das Infrastruktur- und Nachhaltigkeitsministerium das kostenlose Online-Tool „veloplängen.lu“ entwickelt. Mit dem Hilfsmittel sollen Verkehrsplaner, Gemeinden und Privatpersonen prüfen können, wie ein Fahrradweg in eine bereits bestehende Straßeninfrastruktur integriert werden kann. „Wir wollen



Aufgrund von fehlenden Fahrradwegen lassen viele Personen ihr Rad lieber zu Hause stehen. (FOTO: LEX KLEREN)

beweisen, dass es eigentlich für alle Situationen Lösungen und Möglichkeiten gibt“, so der Nachhaltigkeitsminister François Bausch

gestern bei der Vorstellung des Tools.

Der Teufel steckt im Detail

Die Nutzer können mit dem Tool eine Simulation durchführen und erhalten entsprechende Lösungsvorschläge. Diese werden anhand sogenannter Fact Sheets im Detail vorgestellt.

Bei der Ausarbeitung wurden die Vorgehensweisen mehrerer europäischer Länder wie den Niederlanden und Österreich analysiert und an die luxemburger Verkehrsregeln angepasst.

Die Internetseite soll und kann die Detailplanung allerdings nicht

ersetzen, so Bausch. Mit den Fact Sheets könnten sich die Nutzer aber bereits an ein Bureau d'Etude für die Umsetzung eines Projekts wenden.

Für Vorhaben zur Verbesserung oder zum Aufbau einer Radinfrastruktur können Gemeinden eine Subvention von bis zu 30 Prozent erhalten. Erst am vergangenen Dienstag wurde ein Entwurf für ein neues Radweggesetz im Parlament eingereicht. Der Text sieht unter anderem die Vereinfachung solcher Unterstützungsanträge und die Umsetzung von zwei Fahrradschnellwegen vor.

■ veloplängen.lu

Luxemburger Wort, 09.10.2018

Campagne «éclairage»

08 novembre 2018

Ein sichtbarer Erfolg

Beleuchtungscheck der Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ

Luxemburg. Bereits zum fünften Mal führte die Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ (LVI) einen Beleuchtungscheck durch. Von 17 bis 19 Uhr hatten sämtliche Radfahrer, die beim Verteilerkreis Schuman vorbeifuhren, die Möglichkeit, ihre Fahrradbeleuchtung vor Ort kontrollieren und, soweit möglich, auch reparieren zu lassen.

Die Polizei war ein wichtiger Partner bei dieser Aktion. Sie hielt die Radfahrer an, die ohne oder mit mangelhafter Beleuchtung unterwegs waren. Ziel war die Sensibilisierung, nicht die Bestrafung. Es ging vielmehr darum, die Radfahrer auf die Gefahren aufmerksam zu machen, denen sie sich gerade jetzt durch die Zeitumstellung und die kurzen Tage mit nicht vorhandener oder unzureichender Beleuchtung aussetzen. Zudem wurden die Radfahrer auf die Wichtigkeit von heller und reflektierender Kleidung aufmerksam

gemacht, um ihre Sichtbarkeit zu erhöhen.

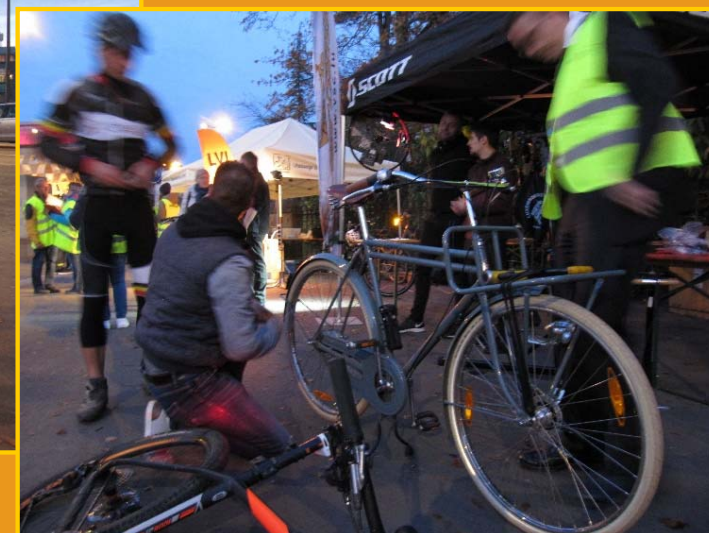
In der Tat überschätzen die Fahrradfahrer oft ihre Sichtbarkeit den Autos und anderen Straßenverkehrsteilnehmern gegenüber.

In knapp zwei Stunden konnten 152 Radfahrer dem Check unterzogen werden. Dabei war fast die Hälfte der Fahrräder richtig ausgestattet. Bei den meisten mangelhaft ausgestatteten Fahrrädern fehlten die vorgeschriebenen Reflektoren. Vergleicht man diese Zahlen mit denen der vergangenen Jahre, so stellt man eine durchaus positive Entwicklung fest. So waren 2012 und 2013 noch lediglich ein Viertel der anlässlich des LVI-Beleuchtungschecks kontrollierten Fahrräder richtig ausgestattet, während dies sich in den Folgejahren auf bis zu 48 Prozent steigerte.

■ www.lvi.lu



Die Hälfte aller kontrollierter Fahrräder war richtig ausgestattet.



152 vélos contrôlés

→ 44 équipés correctement

→ 12% sans feux avant/arrière

VELO SPORT CENTER



Vel'Oh

Novembre 2018

Räder mit Antrieb

Mit fünfmonatiger Verspätung sind die ersten 60 vel'OH!-Stationen der Stadt Luxemburg nun mit Pedececs ausgestattet

VON NADINE SCHARTZ

Gestern wurden die ersten vel'OH!-Stationen mit elektrisch betriebenen Fahrrädern in Luxemburg-Stadt in Betrieb genommen. Bis Mitte Dezember wird die Hauptstadt ihr Fahrradverleihsystem komplett umgestellt haben.

Nach langem Warten ist es endlich so weit: Die ersten 60 vel'OH!-Stationen in Luxemburg-Stadt sowie in einigen Nachbargemeinden sind seit gestern mit Rädern mit Elektroantrieb ausgestattet. Insgesamt 94 Standorte sollen es bis Mitte Dezember sein.

Die Fahrräder mit einer Autonomie von 30 bis 40 Kilometern haben ein Gewicht von 28,6 Kilogramm, verfügen über eine Dreigangschaltung, ein USB-Aufladegerät am Lenker sowie einen Korb, in dem sich problemlos Taschen oder Einkäufe verstauen lassen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Bis die Räder überhaupt in Betrieb genommen werden konnten, mussten einige Hürden überwunden werden. Der Betreiber JCDecaux hielt nämlich sowohl den ersten Termin vom 1. Juli als auch die zweite Frist vom September nicht ein. Der Grund: Die Nachfrage an den Elektroantrieben ist so groß, dass JCDecaux die erforderlichen Batterien nicht im vorgesehenen Zeitrahmen erhielt. Eine Verzögerung, die für den Betreiber auch Folgen hat: Er muss der Stadt Luxemburg nämlich eine Geldstrafe zahlen.



Die elektrisch betriebenen Fahrräder sind mit drei Gängen ausgestattet und erreichen eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h. (FOTO: LEX KLEBEN)

Trotz allem zeigten sich Stadtbürgermeisterin Lydie Polfer und Mobilitätschöffe Patrick Goldschmidt gestern Vormittag bei der offiziellen Inbetriebnahme mehr als zufrieden mit dem Ergebnis. Mit Begeisterung wurde darauf hingewiesen, dass Luxemburg wohl die erste Stadt ist, die ihr Fahrradverleihsystem zu 100 Prozent auf Elektro umgerüstet hat beziehungsweise dies in den kommenden Wochen tun wird.

Die 34 noch verbleibenden Stationen sollen bis Mitte Dezember umgestellt werden. Dafür werden

diese nach und nach gesperrt und mit den neuen Fahrrädern ausgestattet.

Leichte Preiserhöhung

Mit den vel'OH!s der zweiten Generation wurde das Angebot ebenfalls erweitert. So stehen die Pedececs nun auch in Pulvermühle, Hamm und Cents sowie in den Gemeinden Hesperingen und Strassen zur Verfügung.

Eine leichte Änderung gibt es allerdings bei den Preisen. So wird das Jahresabonnement von 15 auf 18 Euro erhöht. Ein Preis, der laut

Patrick Goldschmidt noch niedrig gehalten sei. Dies zumal die Umstellung auf die elektrischen Räder und deren Betrieb die Stadt rund 14 Millionen Euro koste. Bis dato hätte man das vel'OH!-System durch Werbung finanziert, was bei der zweiten Generation nicht der Fall sei. „Dies heißt aber nicht, dass wir das im Nachhinein nicht doch in Erwägung ziehen werden“, so Goldschmidt.

Die Stadt erhofft sich, dass das Fahrrad durch das neue Angebot noch mehr an Attraktivität gewinnt. Zumindest gestern war das

Interesse nicht zu übersehen. Denn wie angekündigt, hatten die ersten 100 Anwesenden die Gelegenheit, ein kostenloses Jahresabo zu ergattern. In diesem Sinne standen denn auch schon gegen 10.30 Uhr die ersten Interessenten Schlange.

Nützliche Details

- Wer ein Fahrrad ausleihen möchte, muss zuerst ein Konto via die mobile App oder der vel'OH!-Webseite erstellen.
- Dann folgt die Wahl zwischen einem Jahresabo für 18 Euro, einer Tageskarte für zwei Euro oder einem Ticket für drei Tage zum Preis von fünf Euro.
- An der Säule muss der Nutzer die Taste „vel'OH! Freigabe“ sowie die Nummer des gewünschten Rads drücken. Danach werden diese Schritte auf der App wiederholt.
- Vor dem Start gilt es zu überprüfen, ob Sattel, Pedale, Korb, Klingel, Bremsen und das Licht in einwandfreiem Zustand sind. Danach kann die Fahrt losgehen.
- Für die Rückgabe kann man auf der App die nächstgelegene Station suchen und das Fahrrad dort in das Verriegelungssystem drücken, wobei ein Ton ertönt und das grüne Sicherheitslampe aufleuchtet.
- Für weitere Fragen ist die Hotline 8006 1100 von montags bis freitags zwischen 8 und 22 Uhr, samstags von 9 bis 22 Uhr sowie sonntags und an Feiertagen von 9 bis 19 Uhr in Betrieb.

■ www.veloh.lu



Luxemburger Wort, 01.12.2018

> 100 stations (VdL, Hesperange et Strassen)

bed+bike

En 2018, le Luxembourg comptait 93 établissements affichant le label «bed+bike».



bed+bike Luxembourg

www.bedandbike.lu • info@bedandbike.lu

visitluxembourg.com

VISIT LUXEMBOURG

Liste des établissements
Betriebsverzeichnis 2018

www.lvi.lu

La LVI est coordinatrice de ce projet et se charge du conseil et du contrôle des établissements.

Les labels sont décernés par la Direction générale du tourisme (Ministère de l'Economie).

Certification de 5 établissements en 2018:

- Hôtel + Bistro Muppentrupp, Consdorf
- Auberge de Jeunesse Esch-sur-Alzette
- Camping Kautenbach
- Hôtel Saint-Nicolas & Spa, Remich
- Camping Belle-Vue 2000, Berdorf

Parcours d'adresse

En 2018, notre parcours d'adresse pour enfants a été loué 14 fois.



Randonnées 2018

La balade à vélo...
un plaisir exquis !



LVI-Kalenner 2018
Lëtzebuurger Vélos-Initiativ
www.lvi.lu



Mam Vëlo ënnerwee...

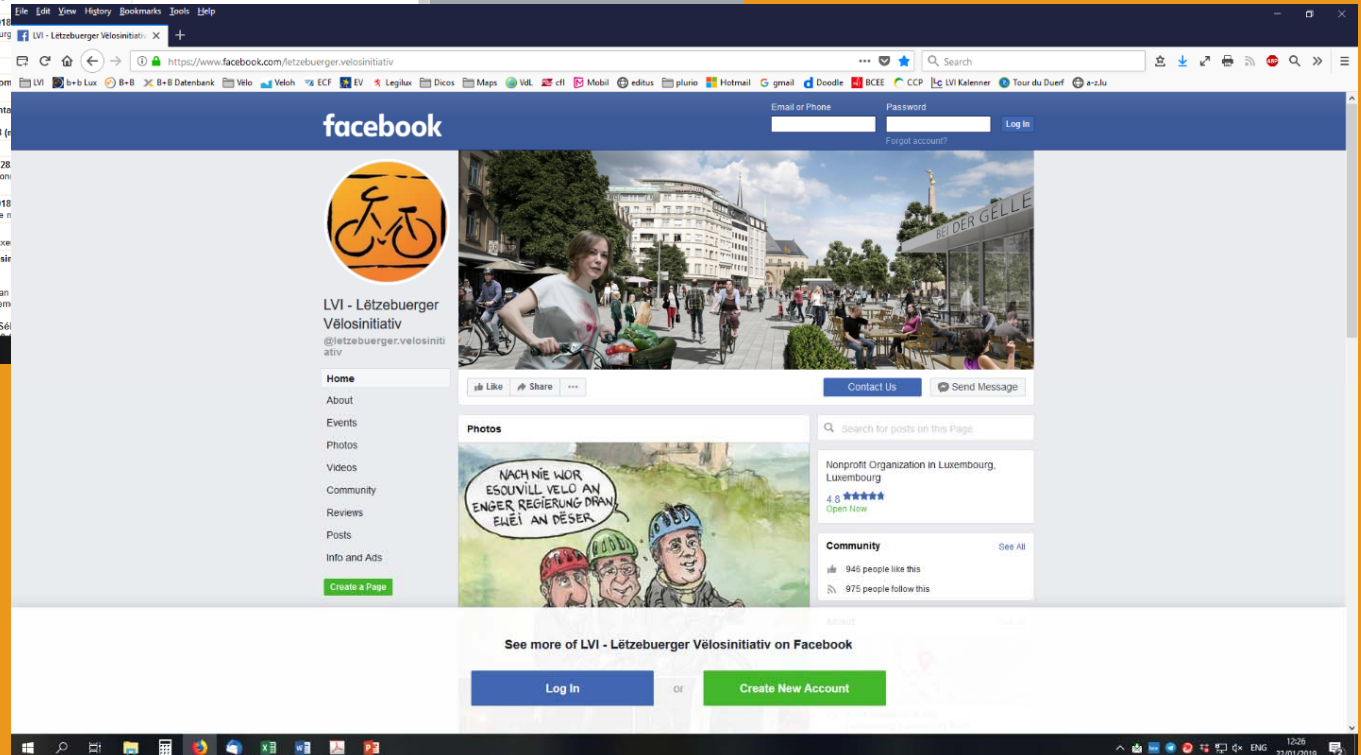


LVI-Info



Un lien important avec nos membres

LVI - Internet



MERCI

Membres

Nous remercions tous nos membres qui, par leur fidélité, nous encouragent à poursuivre nos revendications et activités.

Sans leur appui le vélo n'aurait pu reprendre la place qui lui est due.

Donateurs

Un merci spécial à tous ceux qui, par leurs dons, continuent à financer les postes rémunérés auprès de notre association.

Sans leur appui cette professionnalisation n'aurait jamais pu être réalisée.

Bénévoles

Un grand merci à tous nos bénévoles qui, au cours de l'exercice 2018, nous ont prêté main forte dans tous les domaines imaginables qui peuvent se présenter dans nos activités.

Sans leur appui nous ne saurions réaliser tant de projets.

Comité

Un grand merci aux membres du comité et spécialement à notre personnel.

Au risque d'oublier l'un ou l'autre

Un grand merci pour une bonne collaboration en 2018

- Automobile Club du Luxembourg (ACL)
- ADFC, bed+bike
- Administrations communales de Beaufort, Clervaux
- Administration du cadastre et de la topographie
- Administration des ponts et chaussées - Division de la mobilité durable
- Ambassade du Royaume des Pays-Bas au Luxembourg
- Casa Fabiana, CAJL, CFL, Etika, Inform, Naturata, RentaBike Ardennes, Dikrich, Möllerdall, Miselerland, Touristinfo Vëlo's Statioun, Velocenter Goedert, Velo Sport Center, Velosophie
- Centre de formation pour conducteurs (CFC)
- Commission européenne
- Cours de Justive de l'Union européenne
- Croix-Rouge (Mosaïque Club)
- Dirks Jeroen
- Equidlic asbl
- European Cyclists' Federation (ECF)
- Klima-Bündnis Lëtzebuerg
- Luxembourg for tourism
- Lycée technique des Arts et Métiers
- Ministère de la Culture
- Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Cellule mobilité douce,
- Ministère de l'Economie - Direction générale du tourisme
- Ministère de la Santé
- Naturpark Our
- Nei Aarbecht
- Oekozer, Mouvement écologique, Oekofonds
- ORT Ardennes, Möllerdall, Miselerland, Guttland, Sud
- Pic'Art
- Police Grand-Ducale
- Vélo en ville
- Verband der Radfahrlehrer moveo·ergo·sum e.V.
- Verkéiersverbond et Mobilitéitszentral
- Ville de Luxembourg



ainsi qu'aux innombrables personnes qui, au courant de l'année 2018, nous ont soutenus dans notre travail.