PROVELO *Info*

Nr. 123 **03/2021**

NATURATA Bio Marché

Fair a kooperativ mat de Bio-Baueren

1 Rollingergrund
- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie

2 Merl
- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie

3 Munsbach
- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie
- ✓ Restaurant & Catering
- ✓ beauty & culture
  Naturkosmetik, Geschenkartikel, Bücher, Haushaltswaren etc.

4 Erpeldange
- ✓ Bio Marché

5 Marnach
- ✓ Bio Marché

6 Dudelange
- ✓ Bio Marché

7 Esch-Belval
- ✓ Bio Marché

8 Rollingen (Mersch)
- ✓ Bio Haff Buttek

9 Windhof
- ✓ Bio Haff Buttek

10 Howald
- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie

11 Altrier/op der Schanz
- ✓ Bio Haff Buttek

Goûtez le bio, goûtez la vie!

www.naturata.lu

Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëttel

La santé mentale au centre de la semaine de mobilité

Lors de l'édition 2020 de la « European Mobility Week » (EMV), le nombre de villes européennes participantes était au 2e rang depuis le début de la campagne il y a 20 ans. Elle se déroulait dans le contexte de pandémie qui nous a emmené à réfléchir sur notre vie privée et sociale, dont également nos moyens de déplacement au quotidien. L'édition de cette année-ci se déroulait dans un cadre différent : beaucoup de gens ont (re)découvert le vélo ou la mobilité douce comme alternative, mais le trafic motorisé individuel a repris lui-aussi et un statu quo avec embouteillages s'est vite rétabli au Luxembourg.

Sous le slogan « Move Sustainably, Stay Healthy », l'EMV 2021 mettait l'accent sur la santé physique et mentale ainsi que la sécurité collective pour souligner encore les épreuves et opportunités de la pandémie. Parmi celles-ci, ProVelo aimerait surtout relever les atouts du cycle sur le bien-être psychologique dans le contexte des défis actuels et futurs au Luxembourg.

Quelques chiffres : En avril 2021, le Statec avait annoncé que « Le Luxembourg fait partie des pays de la zone euro où les trajets domicile-travail sont les plus longs. Seul 55% des employés (..) ont un trajet aller de moins de 30 minutes ». Une autre étude à son tour relève que les trajets quotidiens de 60-90 minutes ont un impact très négatif sur le bien-être mental. Troisièmement, selon le MMTP, 50% des chemins en voiture au Luxembourg sont réalisés sur des distances de moins de 5 km.

Tenant compte de ces faits, la mobilité à vélo semble une solution efficace pour remanier à ces problèmes. Le vélo n'est pas seulement un moyen de transport rapide, flexible et bon marché, mais il a été démontré que le cyclisme journalier réduit le stress et peut même agir préventivement contre des sentiments d'angoisse et de dépression. C'est peut-être pour ces raisons que le vélo est devenu un symbole de résilience pendant la pandémie.

Cette résilience se reflète aussi au niveau sociétal : Des villes faisant des choix politiques en faveur du vélo se dirigent vers plus de vivre-ensemble et plus d'espace vital. Au Luxembourg, les compteurs de cycles ne cessent de dépasser les records depuis le début du Covid. Mais pour aboutir au revirement nécessaire, il faut des changements de mentalité au niveau individuel, sociétal et politique. C'est le moment de tracer les grandes lignes d'une mobilité orienté vers le futur, en développant l'offre multimodale et en construisant les infrastructures nécessaires même si cela signifie d'enlever, de temps en temps, une partie de l'espace public au trafic motorisé individuel.

© Marc Lazzarini

Visit Guttland

ENTDECKEN SIE DIE GUTTLAND REGION MIT DEM RAD

DÉCOUVREZ LA RÉGION GUTTLAND À VÉLO

DE

Neben den zahlreichen, gut befahrbaren nationalen Radwegen, bieten Ihnen sowohl die thematischen Wege, als auch die Mountainbike-Routen Action und Fahrspaß!

FR

En plus des nombreuses pistes cyclables nationales, des pistes thématiques ainsi que les itinéraires VTT vous offrent action et plaisir sur le vélo !

> 130 km Fahrradwege/ pistes cyclables

Office Régional du Tourisme Centre/Ouest

+352 28 22 78 62
info@visitguttland.lu

visitguttland.lu

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Revue: semaine de la mobilité	6
Bürgerforum zur Av. Pasteur	8
New infrastructure in Lux. city	8
Vëlocity 2021	10
Fahrraddemonstration in Diekirch	12
Ein neuer Mobilitätsplan für die Stadt Lux.	13
Oekofestival 2021	14
Paräis: Flächendeckend Tempo 30	18
La nouvelle application "Visit Lux."	19
Vëloscafé / Afterwork "Vëlo"	19
Questions et réponses	20
Superblocks in Barcelona	24
RAVel : "European Greenway of the Year"	25

Rendez-vous / Termine

08/11 Vëloreparaturatelier Débutant

09/11 Luuchtencampagne

15/11 Vëloreparaturatelier Avancé

29/11 Vëloreparaturatelier Débutant

Titelsäit: ProVelo Manifestatioun vum 5. Juni 2021

Revue: La semaine de la mobilité

Kidical Mass in Roeser

Die „Kidical Mass“ ist eine weltweite Bewegung, die seit 2017 auch in Deutschland von der Initiative „Kinder aufs Rad“ vertreten wird. 2021 hat sie dafür den Ersten Platz des deutschen Fahrradpreises in der Kategorie Kommunikation erhalten. Die Vision des Netzwerkes ist ganz klar : *„Die Kidical Mass hat die Vision, dass sich alle Kinder und Jugendliche sicher und selbständig mit dem Fahrrad bewegen können. Sie gibt den Kindern eine Stimme im Verkehr, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Radszene hinaus.”* Am Wochenende des 18. und 19. Septembers, im Rahmen der Mobilitätwoche, fanden in Zusammenarbeit mit Kinderaufsrad an 135 Orten mehr als 200 lokale “Kidical Masses” statt.

Hier in Luxemburg hat unser Comitémitglied Matthias im Namen von ProVelo eine solche Aktion in seiner Gemeinde Roeser ins Leben gerufen. Am Freitagmorgen des 17. Septembers radelte er mit mehr als 20 Kindern und einer Vielzahl von Erwachsenen in Begleitung der Polizei und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde von der Rue Jean Jaminet in Peppange bis zur Grundschule in Krautem. Warum wurde genau diese Strecke von ungefähr zwei Kilometern gewählt ? Seit Jahren besteht bei vielen Einwohnern der Gemeinde der Wunsch, zwischen den beiden Dörfern Peppingen und Krautem entlang der CR132 einen gesicherten Fahrradweg anzulegen um die Dörfer zu verbinden, damit Kinder zur Schule und ihre Eltern unter anderem mit dem Fahrrad zum Bäcker können. Seit 2017 ist die Strecke Teil des national geplanten Fahrradnetzwerkes, allerdings fehlt es der Gemeinde immer noch an einem Grundstück entlang dieser Strecke um den Fahrradweg realisieren zu können. Sowohl Kinder, Erwachsene als auch die Gemeinde selbst wollten also mit dieser Aktion ein gemeinsames Zeichen dafür setzen, dass das Transportministerium und lokale Grundbesitzer sich mit ihnen zusammen setzen sollen damit das Projekt endlich realisiert werden kann.

Fotos : ProVelo.lu

Karte : Orten an denen eine "Kidical Mass" stattgefunden hat, Copyright : kinderaufsrad.de

Mam Vëlo vu Miersch / Diddeleng an d'Stad

Den 21. September war et rëm sou wäit : Fir de Schluss vun der Mobilitéitswoch huet ProVelo invitéiert den Aarbeschtswee fir Moies an d'Stad zesummen mam Vëlo zréck ze leeën. Des Kéier gouf et nieft eiser traditioneller Equipe, déi de Wee vun Miersch aus fiert, awer och Verstäerkung vun engem zweete Grupp, dee vun Diddeleng aus an Zesummenaarbecht mat VELO Diddeleng gestart ass. De Schluss vun der Aktioun war wéi all Joer um Knuedler, wou mir am Gemengenhaus mat Mëtschen a Kaffi vum Schäfferot empfaange gi sinn an eis mat hinnen ausgetosch hunn.

Mir hunn och schonn vun villen vun eisen Memberen Feedback kritt, des Aktioun d'nächst Joer nach ze vergréisseren an weider lokal Gruppe mat an d'Boot ze huelen, fir a Form vun enger "Stärefaart" an d'Stad ze kommen – mir kënnen eis gutt virstellen, d'nächst Joer Equipen vun z.B. Mamer a Jonglënster aus z'organiséieren. Mir hoffen dofir, eis Veteranen, mee och vill nei Gesichter 2022 erëm dobäi ze hunn.

Treffpunkt op der Mierscher Gare

Arrivée vun den zwou Equipen um Knuedler

D'Diddelenger Equipe op hierem Wee an d'Stad

E Kaddo fir de Vëlo 2021

Eine neue Mobilitätswoche, ein neues "Kaddo fir de Vëlo". Der "Verkéiersverbond" (mittlerweile eingegliedert in das Mobilitätsministerium) die Stadt Luxemburg und ProVelo haben am Morgen des 16. September wieder an vier verschiedenen Stellen die Radfahrer der Hauptstadt mit Jutebeutel beglückt, in denen kleine Gadgets und Informationsmaterial rund um das Fahrrad enthalten waren. Ziel der Aktion war es wie immer den Personen zu danken, die für ihren Arbeitsweg auf ihr Auto verzichten und sich mit dem Fahrrad in die Stadt begeben.

Bürgerforum zur "Avenue Pasteur"

Den 13. September war am Tramsschapp op Invitatioun vun der Stad Lëtzebuerg eng Virstellung mat uschléissender Diskussiounsronn ronderëm d'Neigestaltung vun der Avenue Pasteur. Hei huet d'Buergermeeschtesch Lydie Polfer d'Pläng vun der Stad virgestallt déi virgesinn, eng Säit vun den Parkplazen souwéi d'Beem ewechzehuele fir eng Vëlospiste do ze bauen.

Net nëmmen d'Vëlosfuerer an d'Awunner vum Quartier ware mat dësem Plang onzefridde – och d'Restaurateuren an d'Caféen, déi an der Strooss leien hätten heiduerch hir Terrasse verluer, wärend den Duerchgangsverkéier nach ëmmer net ënnerbonne wier. Als ProVelo vertriede mir ganz kloer d'Positioun vun enger Verkéiersberouegung an der Avenue Pasteur, fir des Strooss méi zougänglech fir d'douce Mobilitéit ze gestalten. Dëst ass, an eisen Aen, am einfachsten mat oofsenkbaren Polleren z'areechen, déi d'Strooss nëmmen nach fir Awunner an Livraisounen zougänglech maachen, net awer fir den Transitverkéier. Dës Verkéiersberouegung géing jidderengem zegutt kommen : den Awunner vum Quartier, der doucer Mobilitéit souwéi den Terrasse vu Restaurationsbetriber. Mir sinn an deem Kontext frou doriwwer, dass d'Gemeng hier Neigestaltung noom Feedback vun de Bierger nach eng Kéier iwwerdenkt.

Installation of new security measures in Luxembourg city

Over the last few months, the Luxembourg - city officials made some nice punctual improvements to certain areas that used to be very dangerous for cyclists.

At the beginning of September, after the month-long installation of the pop-up lane in the Avenue Marie-Thérèse, the curve leading from the Route d'Esch towards the said street was elevated and cut off in order to ensure that cars no longer drive on the bike lane when turning at the tight corner. Thus, this most dangerous spot in the Av. M.-Th. was made more secure for cyclists- we hope that a further permanent installation will be implemented for the rest of the street leading up until the Pont Adolphe.

October saw the installation of flowerbeds in the rue Jean Origer, whose biketrack was an infamous "parking spot" for cars. In our opinion, this is an elegant solution which secured this last missing link from the city center towards the central station.

The corner towards the Avenue Marie-Thérèse

The Rue Jean Origer- Photos: Ville de Luxembourg

ACL - NOUS GARANTISSONS VOTRE MOBILITÉ

ACL

25 €/an

L'ACL BIKE ASSISTANCE

L'ASSISTANCE ROUTIÈRE ACL 24/7 POUR VÉLOS ET VÉLOS ÉLECTRIQUES

ASSISTANCE I CONSEILS ET EXPERTISE I SERVICES MOBILITÉ I VOYAGES ET LOISIRS

Vous vous déplacez essentiellement à vélo, électrique ou classique et vous n'êtes pas encore membre de l'ACL ?

La formule d'adhésion au Club, ACL Bike Assistance, est ce qu'il vous faut. Bénéficiez de l'assistance routière 24/7 exclusivement pour vélos et vélos électriques, et ce pour seulement 25 € par an.

Nos mécaniciens sont formés pour réparer les vélos classiques et, grâce à nos véhicules d'intervention équipés d'une borne de recharge mobile, la batterie de votre vélo électrique peut être rechargée sur place. Ainsi votre mobilité est rétablie au plus vite.

Si vous êtes déjà membre de l'ACL, sachez que vous bénéficiez d'une assistance routière multimodale 24/7, non seulement pour votre voiture ou moto, mais également en cas de panne de vélo ou vélo électrique.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.acl.lu/bike ou contactez-nous par téléphone au 45 00 45 - 1

DISPONIBLE SUR Google Play Télécharger dans l'App Store **www.acl.lu**

Velocity 2021

After last year's Velocity conference scheduled in Ljubljana was cancelled (or rather postponed to 2022) for Covid reasons, the 2021 edition was for a long time uncertain. It finally took place from September 6th to 9th as a hybrid event with 750 participants in Lisbon, and another 1000 that could join livestreams of the plenary sessions online.

While the success of the event is thus probably more difficult to measure, the joy of being able to gather in person and the fire in participants' eyes could not be overseen and the plans and stories of presenters from various countries and cities, to move cycling forward, were as always truly inspiring.

A mix of plenary sessions, round tables, exhibitions and presentations tackled the five main themes of this year's conference, with bicycle diversity&urban mobility being at the forefront, followed by economy&tourism, reshaping cities&politics, community building, co-creation&inclusion and last but not least health&climate resilience, while being rounded off with field trips to show what improvements Lisbon has been making in these domains in the past years.

Lisbon was of course not the only example portraying how fast improvements can be achieved if politicians are ambitious and (a bit) fearless and their planners try to come up with solutions for putting in bike infrastructure rather than excuses for maintaining the status quo. This even more when one is able (and modest enough) to acknowledge all the while that one still has a long way to go compared to "champion cities" like Copenhagen or many cities in the Netherlands. One of the highlights was of course the bike parade on the closing evening of the conference where the participants as well as inhabitants of the city were joining a police-escorted parade from the conference location to the city centre some eight kilometres further, thus having hundreds of cyclists in the street underlining the demand for more space and infrastructure for bikes in cities.

Text and photos : Phillipe Herkrath

ZESUMMEN ËNNERWEE

10 Tipps fir e respektvollen Ëmgang tëschent Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

1. Lénks zu Fouss, riets mam Vëlo: Foussgänger sollen sech op der lénker Säit vum Wee halen. Vëlosfuerer sollen sech op der rietser Säit vum Wee halen.

2. Vitesse upassen: Et ass wichteg zu all Moment op ënnerschiddlech Situatioune reagéieren ze kënnen an ëmmer d'Kontroll iwwer de Vëlo ze behalen.

3. Ofstand suergt fir Sécherheet: Vëlosfuerer solle beim Iwwerhuele genuch Ofstand zu Foussgänger an anere Vëlosfuerer halen. Foussgänger sollen de Vëlosfuerer och genuch Plaz loosse fir laanscht ze fueren.

4. Schelle virum Iwwerhuelen: Duerch d'Schelle soll de Vëlosfuerer de Foussgänger mat genuch Distanz op sech opmierksam maachen. Esou erschreckt de Foussgänger net, wann de Vëlo vun hanne kënnt.

5. Bléckkontakt: Bléckkontakt zu sengem Géigeniwwer schaaft Vertrauen a Sécherheet. Duerch de Bléckkontakt kann ee sécher sinn, dass ee vu sengem Géigeniwwer gesi gëtt.

6. Moien a Merci: Fir e respektvollt Mateneen dinn e "Moien" an e "Merci" ëmmer gutt.

7. Richtungswiessel ukënnegen: Richtungswiessel vum Vëlosfuerer solle mat entspriechenden Handzeechen ugekënnegt ginn. Duerch kloer Zeechesprooch weist de Vëlosfuerer de Foussgänger an anere Vëlosfuerer wat e maache wëll.

8. Haart Musek an Handy vermeiden: Am Verkéier ass et wichteg op säin Ëmfeld opzepassen. Dofir soll ee vermeiden ze oft op den Handy ze kucken oder haart Musek ze lauschteren.

9. Den Hond un d'Léngt: Net jidderee weess wéi en Hond reagéiert an en Hond un der kuerzer Léngt gëtt jidderengem méi Sécherheet.

10. D'Ëmwelt respektéieren: Vëlosfuerer a Foussgänger sollen näischt an d'Natur geheien.

Fahrraddemonstration in Diekirch - 09.10.2021

Am Samstag, den 9. Oktober, fand in Diekirch eine Fahrraddemonstration statt, die von der Nordstadtregionale des Mouvement Ecologique in Zusammenarbeit mit ProVelo organisiert wurde. Mehr als 120 Fahrer*innen waren bei sonnigen Wetter in der Nordstadt auf den Strassen unterwegs , um gegen die am 19. Juli verabschiedete neue Straßenverkehrsordnung zu protestieren, mit der die Benutzung von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung verboten wird, obwohl dies seit mehreren Jahren erlaubt war. Dies würde das Radfahren in Diekirch zunehmend gefährlicher machen, weil die Radfahrer nun stärker befahrene Straßen nutzen müssten. Folgende Kommunikation wurde von uns an die Presse getragen :

Keine Ausnahmen mehr für Gegenverkehr in Einbahnstraßen - Eine schlechte Entscheidung! (...) Es sind gerade diese Ausnahmen in der Verkehrsordnung, die es erlauben, dass der umweltfreundliche Verkehrsteilnehmer auf kurzen Wegen zu seinem Ziel kommt und die vielbefahrenen Haupt- und Nebenstraßen großteils vermieden werden können (...) .

In allen fortschrittlichen Ortschaften Europas, vom kleinsten Dorf bis zur größten Stadt (z.B. Paris), sind die meisten Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung offen und dies kann nicht mit einer Häufung von Unfällen in Verbindung gebracht werden.

Um den Forderungen Druck zu verleihen, stellten sowohl die Nordstadtregionale des MECO als auch ProVelo eine Nachfrage für eine Unterrednung mit dem Diekircher Schöffenrat. Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern die sich an diesem Tag für die sanfte Mobilität stark gemacht haben und somit auch ein klares Zeichen dafür gesetzt haben, welchen Stellungswert das Fahrrad in dem kürzlich vorgestellten Mobilitätskonzept 2035 der Nordstadt haben sollte.

Foto : Provelo.lu

Ein neuer Mobilitätsplan für die Stadt Luxemburg

Am Mittwoch, dem 13. Oktober wurde im Studio des Großen Theaters der Prozess zur Ausarbeitung des zukünftigen Mobilitätsplans für die Hauptstadt vorgestellt. In den nächsten 15 Monaten soll "Onse Mobilitéitsplang fir muer, vernetzt, innovativ, nohalteg" zusammen mit den Bürgern ausgearbeitet werden. Ziel ist es eine Lösung zu finden, wie die Mobilität im Jahre 2035 in Luxemburg-Stadt organisiert sein soll. An der Ausarbeitung des neuen Mobilitätsplan wirken vier verschiedene Expertenbüros sowie ein Mobilitätsrat, welcher aus Vertretern der Wirtschaft, Politik sowie administrativen Stellen besteht, mit. Wir als ProVelo sind auch Teil dieses angesprochenen Molibitätsrates. Der erste Schritt der Bürgerbeteilgung besteht aus einer Umfrage, welche bis zum 14. November ausgefüllt werden kann.

Dieser Fragenkatalog soll Aufschluss geben über das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bürger innerhalb der Grenzen der Stadt Luxemburg. Interessierte Bürger können den Fragebogen auf der Internetseite der Stadt Luxemburg finden. (www.vdl.lu).

Grafik: vdl.lu

Oekofestival 2021

De Weekend vum 24. a vum 25. September war ProVelo op der dësjäreger Editioun vum Oekofestival vertrueden, déi am Pafendall stattfonnt huet. Gemeinsam mat Vëlo Diddeleng a MECO Nordstad hu mir ons am “Vëlo-Corner” mat de Leit beroden an ausgetosch.

Moies hat eis Präsidentin d’Monique Goldschmit eng Tour guidée um Vëlo (“vëlosfrëndlech Stad”) ugebueden, bei där mir op Problemplazen, mee och op alternativ Routen opmierksam gemaach hunn.

Och soss gouf et um Festival villes ze entdecken : vun Musik Acts, op Kanneranimatioun bis hin zu de 4 verschiddenen thematesche Corneren – Solidaresch Landwirtschaft, Biodiversitéit, Reuse/Repair an natierlech de Vëlo, waren insgesamt méi wéi 20 Associatiounen op deem Dag vertruede fir iwwert hir Aarbecht opzeklären. Nieft eisem “Bike Café”, wou sech de ganzen Dag iwwer op labber Aart a Weis iwwert de Vëlo ausgetosch ginn ass, hat VELO Diddeleng ënner anerem e Greenscreen matbruecht deen et erlaabt huet d’Visiteuren op en Hannergrond vun hirem Choix ze projezéieren.

Insgesamt war de gemeinsame Message bei de Visiteuren gutt ukomm : an enger zukunftsorientéierter, nohalteger Gesellschaft ass de Vëlo en wichtegt Transportmëttel an den Ausbau vun der dozougehéireger Infrastruktur e wichtege Schrëtt. Mir hoffe bei der nächster Editioun erëm kënnen mat dobäi ze sinn!

Fotoen vun der Entrée, dem Vëlocorner an der "Vëloswand"

VELO SPORT CENTER

ENTRETIEN ET REPARATIONS

www.vsc.lu

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

SCOTT

URBAN ARROW

BROMPTON

RIESE & MÜLLER

VELO & VILLE

La campagne LISA Car (LIght and SAfe Car)

En 2008, le Conseil européen pour la sécurité des transports a donné l'avis suivant : « *Pour les conditions de trafic existants aujourd'hui, la majorité des voitures sont trop puissants concernant les conditions dans lesquelles elles sont utilisées réellement.* »

En 2014 la charte du LISA a vu le jour, faisant appel à réduire la masse des véhicules motorisés produits au futur. Ce sont deux ONGs belges qui ont lancé l'initiative : Inter-Environnement Wallonie et Parents d'enfants victimes de la route. De nombreux organes privés et d'institutions publics s'y sont joints depuis lors.

Le constat : La production de voitures toujours plus massives nécessitant plus de consommation est une contradiction dans un contexte où on veut réduire les émissions ainsi que les accidents routiers mortels. Les voitures tels les SUVs ne sont pas seulement les plus grands pollueurs parmi le trafic motorisé individuel, mais occupent également plus de place dans l'espace public et sont plus dangereux en cas de collisions avec piétons.

La charte LISA postule donc, entre autre :

« *Une LISA Car est une voiture dont la masse, la puissance, la vitesse de pointe et la conception de la face avant sont optimisés afin de limiter sa dangerosité et ses émissions (CO2 et polluants locaux) tout en assurant la fonction de transport d'une à neuf personnes sur le réseau routier à des vitesses de maximum 130 kilomètres par heure. Les signataires de cette charte (..) considèrent donc que, en 2030, 100% des voitures neuves vendues en Europe devraient correspondre à cette définition (..)* »

La charte souligne par la suite que seul un cadre réglementaire peut garantir ces moyens, et fait appel à la commission européenne d'élaborer une législation appropriée. (L'entièreté de la charte est consultable sur www.lisacar.eu)

	2001	2019	Evolution
Mass in running order (kg)	1 268	1 415	+ 11.6 %
Power (kW)	74	102	+ 37.8 %
Top speed (km/h)	100	193	+ 7.2 %
Power to mass ratio (kW/ton)	58.4	72.1	+ 23.5 %
Front surface (m²)	2.52	2.78	+ 10.3 %

Some characteristics of the new cars sold in the EU (average values reported by ICCT)

Increased mass and power lead to higher CO_2 emissions

	Mass (kg)	Power (kW)	Top speed (m/h)	Front surface (m²)	CO_2 emissions (g/km)
Germany	1 469	113	202	2.79	128
Belgium	1 405	95	192	2.80	116
Netherlands	1 314	93	187	2.68	107

Relationship between the mass, power, top speed and front surface of cars on the one hand and their CO_2 emissions on the other hand. New cars sold in 2018 (average values reported by ICCT)

Graphiques : www.lisacar.eu //

LUXEMBOURG BY CYCLE 2021

Set de 2 cartes du réseau cyclable 1:50.000

avec légende trilingue (FR, EN, DE)

Disponible dans les librairies et chez ProVelo.lu a.s.b.l.
pour **10 euros** (frais d'envoi non inclus)

www.provelo.lu

Paräis : Flächendeckend Tempo 30 säit Enn August

No Bréissel (Januar 2021) a ganz Spuenien (Mee 2021) zitt elo och Paräis no an huet säit dem 30. August flächendeckend Tempo 30 a quasi der kompletter Metropol agefouert.

Dës Moossnam gëtt iwwerdeems zu Paräis vu bal 2/3 vun den Awunner guttgeheescht a bett sech an der Madamm Hidalgo hier Strategie an, fir Paräis méi liewenswäert ze maachen andeems d'Autoen zu Gonschte vu méi ëmweltfrëndlechen a plazspuerende Mobilitéitsformen zeréckgedrängt ginn.

Och beim Vëlo huet Paräis jo an de leschte Jore probéiert sech als Virbild ze weisen, ugefaange mat engem Mobilitéitsplang deen 2015 ausgeschafft gouf an säitdeem ënnert anerem zu Stroossespärrungen um Seine-Ufer gesuergt huet fir déi Plaz der aktiver Mobilitéit ëmzewidmen.

En Ableck an de Progrès dee Paräis säitdeem gemaach huet, an och wéi d'Coronakris genotzt gouf fir déi Transformatioun ze beschleunegen, konnt een den 16. September zum Optakt vun der Mobilitéitswoch op enger Konferenz zu Schëtter kréien. Den Här Christophe Najdovski – deen an der vergaangener Legislaturperiod fir d'Mobilitéit zu Paräis an der Märei zoustänneg war an och d'Amt vum President vun der European Cyclist's Federation (ECF) hat – mat dobäi fir hir Strategie an Approche ze presentéieren.

velosophie.lu

agence voyages à vélo
15, rue St Ulric
L-2651 Luxembourg

magasin ouvert du mercredi au vendredi de 13h00 - 18h30
samedi de 11h00 à 17h00 et sur rendez-vous
tel: +352 26 20 01 32 - info@velosophie.lu

Wir machen Ihre Radreise zum Genuss
Radtouren | Radwanderkarten | Fahrradtaschen

Saison 2021: Mam Vëlo ënnerwee heiheem

Mir organiséieren lech Äer individuell Vëlosrees zu Lëtzebuerg.

Kuckt eise Programm vun de guidéierten Touren op eiser Homepage

Bei eis am Stadtgronn (15, rue St Ulric) fannt dir Vëloskoarten aus ganz Europa.
E grousse Choix vu Vëlosposchen fir d`Rees an den Alldag woart op lech.

La nouvelle application "Visitluxembourg"

L'application “Visitluxembourg”, disponible en langue allemande, anglaise ou française, a été lancée récemment. Elle offre de nombreuses informations sur des lieux d’intérêts comme par exemple des visites culturelles, des endroits gastronomiques et des activités sportives.

Pour les touristes, l’application donne la possibilité de planifier un voyage entier et de créer des itinéraires avec les lieux et endroits qu’on désire fréquenter. En même temps, les modes de transports nécessaires au déplacement sont aussi indiqués et toute réservation pour une activité peut se faire à travers l’application.

L’application donne également le moyen d’acheter une “Luxembourg Card” qui peut servir comme moyen de payement dans tous les établissement proposés – le seul point de critique : le bouton d’achat pour cette carte se trouve toujours sur l’écran et dérange en naviguant sur l’app.

Pour les cyclistes et randonneurs, l’aspect le plus intéressant sont sans doute les routes et randonnées proposées.

A travers le bouton “tours”, l’application propose les autopédestres ainsi que des randonnées cyclables, triables par régions et type de terrain. Malgré une navigation facile et pratique, il faut pourtant souligner que le nombre de tours est encore assez faible– nous espérons que d’autres suggestions y seront ajoutés au cours de prochains mois. Peut-être serait-il envisageable de permette aux utilisateurs de soumettre eux-mêmes des tours qui seront publiés sur l’app après évaluation ?

Photo : gouvernement.lu

Vëloscafé / Afterwork "Vëlo"

On October 14th, ProVelo hosted its first bicycle afterwork. In the very cosy and bike-themed "Café Grupetto", more than 30 of our members as well as other interested cyclists joined in to get to know each other as well as the work of ProVelo.lu better.

While our political projects and our efforts in cyclists' safety continue being important to us, socialising and building a cycling community is something we want to spend more energy on in the near future. Indeed, many good projects often start by exchanging ideas with all of you in less formal gatherings, and direct feedback is always useful in order to further our work as an association.

We want to thank all the cyclists joining in for a beer and a chat and hope to see all of you (and many more) for our next casual meetup.

Photo : ProVelo.lu

Questions et réponses

Lettre au collège des bourgmestre et échevins du 01.07.2021	Réponse de la Ville de Luxembourg du 05.10.2021
Objet: Avenue Pasteur: ProVelo für einfache, pragmatische Lösung (...) Seit Jahren erhebt ProVelo die Forderung nach einer sicheren Fahrradverbindung auf dem Limpertsberg zwischen dem Glacisfeld und den Schulen im nördlichen Teil. Dabei haben wir stets die zentral gelegene „avenue Pasteur“ als beste Verbindung bevorzugt und gefordert, dass diese weitgehend der sanften Mobilität (Fuss- und Fahrradverkehr) vorbehalten werden soll. (...) Durch absenkbare Poller sollten nur noch Anlieger Zugang zu den bestehenden Tiefgaragen erhalten. Auf dem nahegelegenen Glacisfeld könnten Parkplätze für die Geschäfte im unteren Teil der avenue Pasteur reserviert werden, um somit den Kunden weiterhin den bequemen Einkauf zu ermöglichen. Durch eine solche Massnahme könnte der Radverkehr in beide Richtungen gut funktionnieren und zudem reichen diese Überlegungen im Sinne einer anderen urbanen Raumgestaltung weit über einen reinen Radweg hinaus. Die von uns vorgeschlagene Lösung bietet – gegenüber dem von der Stadt geplanten Radweg- noch andere Vorteile. Außer dem Einbau der Poller sind wenig Infrastrukturarbeiten nötig: es bräuchten keine Bäume gefällt zu werden und die - im Zuge der COVID Maßnahmen - aufgebauten neuen Terrassen vor den Gaststätten könnten bestehen und sogar ausgebaut werden. (...)	J'ai l'honneur de revenir à vos maints courriers, par lesquels vous étiez intervenue en faveur de l'amélioration des itinéraires cyclables en ville. En tant qu'administration communale, la Ville ne peut procéder qu'à la mise en place d'infrastructures cyclables qui remplissent et garantissent entièrement les normes de sécurité requises. Vous comprendrez donc qu'il est de notre responsabilité d'éviter de matérialiser des aménagements qui risquent d'induire en erreur les cyclistes et de provoquer des situations conflictuelles et dangereuses. Considérant ensuite le fait qu'il est primordial de prendre en considération la mobilité entière sur tout notre territoire, et non pas un moyen de locomotion isolé, j'ai le plaisir de vous apprendre qu'un un bureau spécialisé a été mandaté à élaborer un plan urbain du développement de la mobilité. Au sujet des infrastructures cyclables temporaires « pop up » mises en place du 18 juillet 2021 au 29 août 2021, je puis vous faire savoir que cette période nous sert actuellement comme base d'étude pour l'évaluation d'aménagements éventuels et futurs, comme par exemple la sécurisation récente de la voie cyclable au coin de la route d'Esch avec l'avenue Marie-Thérèse. Quant à votre proposition en aménagement d'une infrastructure cyclable temporaire en contresens en l'avenue Pasteur, je suis au regret de vous apprendre que le gabarit restreint ainsi que la présence des nombreuses terrasses n'ont pas permis de retenir cette proposition. L'avenue Marie-Thérèse est selon la hiérarchie routière une voie principale dont la fonction consiste à évacuer de fortes charges véhiculaires et à fluidifier le trafic tout en reliant ——————>

Réponse de la Ville de Luxembourg du 05.10.2021 (continuation)

le Centre- Ville aux régions périphériques ainsi qu'aux différentes grandes voiries. Compte tenu de ceci, il me convient de souligner la nécessité de maintenir sur le tronçon situé entre le boulevard Royal et le boulevard Prince Henri deux voies de circulation, dont une exclusivement pour les maneuvres de tourne-à-droite afin de ne pas risquer d'engendrer des remontées de fil pouvant perturber la circulation du tram.

Au vu du fait que la rue Notre-Dame ainsi que la rue du Fossé ont récemment fait l'objet de diverses mesures pour y permettre un apaisement du trafic et une circulation des cycles en contresens, une intervention supplémentaire en faveur des cycles n'est donc pas requise.

Le boulevard Roosevelt constitue un axe principal et l'itinéraire primordial des autobus en Ville. De ce fait, la suppression d'une de ses voies de circulation n'est nullement envisageable.

Considérant en outre le fait que ledit boulevard dispose d'un itinéraire cyclable bidirectionnelle en site propre, aucune adaptation en faveur des cycles n'est présentement nécessaire.

La rue St. Mathieu, une voie permettant la circulation bidirectionnelle du trafic et des transports en commun, est, d'après la hiérarchie de routes, une voie collectrice du 2 ordre qui aide à évacuer le trafic. D'après les recommandations de la Commission de circulation de l'Etat, la vitesse maximale autorisée doit être de 50 km/h afin d'éviter que les automobilistes n'empruntent les rues des quartiers à circulation apaisée. En conséquence, une limitation de la vitesse à 30 km/h en cette rue ne sera donc pas envisageable.

Finalement et en ce qui concerne votre analyse pour un aménagement cyclable au boulevard Prince Henri, je suis au regret de vous apprendre que l'instauration d'une infrastructure cyclable bidirectionnelle, en supprimant une des deux voies de circulation pour ne disposer que d'une seule où le trafic individuel et les autobus y circuleraient ensemble, n'est pas concevable en raison des répercussions et des perturbations que cela porterait sur la circulation des moyens de transport en commun. Dans cette même optique, il n'est pas possible d'intégrer la bordure longeant la rampe d'accés/sortie au parking Monterey au boulevard Prince Henri, alors qu'il s'agit d'un dispositif de sécurité destiné à garantir une certaine distance entre le mur et la voie de circulation. Sa suppression, en vue d'y établir une piste cyclable, constituerait un danger pour tous les usagers de celle-ci.

En outre, vous n'êtes pas sans savoir que la Ville a pris soin de réglementer la circulation cycliste passant par le parc municipal, de sorte à ce qu'une liaison sécurisée pour ce tronçon existe désormais. Tout en espérant que ces informations vous seront utiles, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

La Bourgmestre, Lydie Polfer

Questions et réponses

Lettre à la Ville de Luxembourg, 02.04.2021	Réponse de la Ville de Luxembourg , 30.09.2021
Objet : Réhabilitation du pont Bech Madame Beissel, Monsieur Goldschmidt, Dans la réunion du conseil communal du 29 mars 2021 le conseil a voté un projet de réhabilitation du pont Bech au Kirchberg. Dans ces discussions ProVelo constate que cette réhabilitation entraînera une réduction de 20 cm de la largeur des voies cyclables à cet endroit. ProVelo regrette que le conseil ait décidé de prendre cette mesure sans regarder l'ensemble de la situation pour la mobilité douce avec la connection vers le « bd Adenauer ». Nous aimerions donc vous adresser les questions suivantes: - Quelle est votre justification pour réduire l'espace disponible à la mobilité douce ? - Est-il prévu dans le cadre de ce projet d'améliorer la liaison entre le pont Bech et le bd Adenauer où il y a actuellement absence d'infrastructure cyclable, ayant par conséquent été qualifié comme « missing link » dans l'étude du bureau Gehl ? Nous sommes persuadés que lors de projets de réhabilitation d'infrastructure au Kirchberg l'étude du bureau Gehl devrait trouvez sa place. Nous aimerions par conséquence vous demander de nous transmettre d'urgence les informations/plans quant à ce projet pour que nous puissions nous renseigner sur les dimensions exactes des espaces prévus pour les différentes catégories d'usagers de la route à cet endroit. (...) nous vous prions d'agréer, Madame Beissel, Monsieur Goldschmidt, l'expression de notre très haute considération.	Madame, Par la présente, je me permets de revenir à votre courrier du 2 avril 2021, par lequel vous aviez souhaité des renseignements quant à l'amélioration de la liaison cyclable entre le pont Bech et le boulevard Adenauer. Renseignements pris en interne, je suis en mesure de vous apprendre qu'il sera procédé à un rétrécissement d'un total de 20 cm par voie afin de permettre un entrecroisement de deux véhicules à grand gabarit suivant les normes en vigueur. En effet, les voies cyclables présenteront dorénavant un gabarit de 1,25m ce qui parfaitement conforme aux prescriptions en la matière et la chaussée sera assez large sans que le trafic motorisé soit obligé d'empiéter sur les voies cyclables. A noter qu'à l'heure actuelle un projet visant à rehausser les voies cyclables au niveau du trottoir est en cours d'élaboration. Dans ce contexte et pour assurer une liaison sécurisée avec les infrastructures cyclables existantes des travaux de réaménagement seront nécessaires du côté du plateau du Kirchberg. Cette partie du territoire urbain tombe pourtant sous la seule compétence du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau du Kirchberg, qui a d'ores et déjà été informé des travaux à effectuer de leur part dans ce cadre. Tout en espérant que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée. Le Bourgmestre

Faszinierende Landschaften, Grenzlandflair, Vennbahn Geschichten

Durch den nördlichen Teil des Éislek schlängelt sich die mehrfach international prämierte Vennbahn. Von Troisvierges aus, einmal quer durch Ostbelgien bis nach Aachen in Deutschland, erwarten Dich auf 125 km eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft. Der Radweg, mit insgesamt 6 Etappen, durchquert das einmalige Hochmoor Hohes Venn. Los geht's!

www.vennbahn.eu
www.visit-eislek.lu

Éislek App

Rent a Bike

Ardennes
Dikrich
mëllerdall
miselerland

Rent a Bike Ardennes
www.touristinfowiltz.lu
(+352) 95 74 44
Rent a Bike Dikrich
www.rentabike.lu
(+352) 26 80 33 76
Rent a Bike Miselerland
www.rentabike-miselerland.lu
(+352) 621 21 78 08
Rent a Bike Mëllerdall
www.rentabike-mellerdall.lu
(+352) 621 473 441

A vélo, découvrez les régions du Luxembourg de manière conviviale!

Pratique, familial, économique, écologique, Rent a Bike est un service de location de bicyclettes pour les petits et les grands.

Mit dem Fahrrad die Regionen Luxemburgs bequem entdecken!

Praktisch, einfach, günstig und umweltschonend ist Rent a Bike ein Fahrradmietservice für Jung und Alt.

"Superblocks" in Barcelona

Während der Pandemie haben weltweit Städte versucht ein Gefühl der Normalität wiederherzustellen. Maßnahmen wie die Erlaubnis, Terrassen auf Parkstreifen zu errichten um dort zu essen, der Bau neuer Fahrradwege und die Sperrung ganzer Straßenzüge für den Autoverkehr zeigten den Stadtbewohnern, wie schön verkehrsarme (oder verkehrsfreie!) Gebiete sein können.

Barcelona, die Hauptstadt Kataloniens, ist dabei, eine Vision der Urbanität im 21. Jahrhundert in die Tat umzusetzen – eine Vision, die das Auto zurückdrängt und das Gemeinschaftsgefühl der Bürger wiederherstellt.

Begriffe wie "Grün" und "Nachhaltigkeit" verbindet man bislang selten mit der Stadt Barcelona: zu viel Verkehr, zu dichte Bebauung, zu starke Luftverschmutzung. Doch Barcelona steuert gegen - mit sogenannten Superblocks.

„Superblocks“: vier bis neun benachbarte, durch Autofreiheit verbundene Wohnquartiere. Innerhalb dieser Superblocks haben Fußgänger und Fahrradfahrer Vorrang.

Die meisten Straßen wurden in fußgängerfreundliche öffentliche Räume verwandelt. Bei zweispurigen Straßen wird den Autos eine Spur weggenommen: Kinder können hier spielen, Anwohner auf neu errichteten Parkbänken Kaffee trinken und plaudern.

Das triste Grau der Straße wird durch bepflanzte Hochbeete, Blumenkübel und Bäume ersetzt. Autoverkehr ist auf den verbleibenden Einbahnstraßen - wenn überhaupt - nur mit 10 bis 20 km/h erlaubt. Die einzigen, die mit dem Auto innerhalb der Blocks fahren dürfen, sind seine Bewohner. Die Folge: Die Straßen werden zum erweiterten Wohnzimmer. Man hört Kinderlachen statt Autolärm, atmet frische Luft statt Abgase ein, begegnet entspannten Anwohnern, die miteinander ins Gespräch kommen. Ziel ist es, aus den bereits vorhandenen 5 Superblocks ganze 500 zu machen.

In den bis bisher gestalteten Superblocks, die im gesamten Stadtgebiet entstanden sind, ist das befürchtete Geschäftssterben ausgeblieben. Im Gegenteil: die Anzahl der lokalen Läden stieg sogar um 30 Prozent.

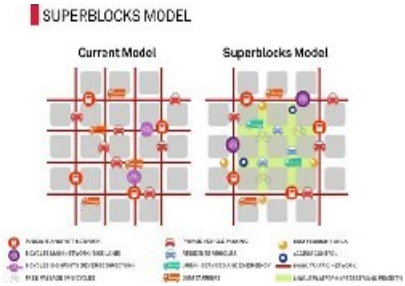
Jedoch stellen die Superblocks die Stadt Barcelona vor zwei große kurzfristige Herausforderungen. Der erste ist der Verkehr, die Gefahr, dass das Herausschieben von Autos aus Superblocks nur die umliegenden Straßen verstopft. Die zweite ist die Gentrifizierung, die Gefahr, dass die Mieten in Superblocks steigen und die Langzeitbewohner vertrieben werden.

Die Lösung muss es sein, den gesamten Autoverkehr zu verringern, vor allem durch die Erleichterung der Fortbewegung auf andere Weise, wie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Derzeit werden nur drei Prozent der Fahrten in Barcelona mit dem Fahrrad unternommen, so dass hier das wohl größte Potenzial besteht. Barcelona hat dies erkannt und baut intensiv die Fahrradinfrastruktur aus, zum Beispiel durch vom Autoverkehr getrennte Fahrradwege, die um Superblocks herum geformt sind.

Zudem wird das Bicing, das beliebte lokale Fahrrad-Sharing-System, erweitert. Der kumulative Effekt all dieser (und anderer) Bemühungen führt hoffentlich zum Ziel, den Anteil der Autofahrten in der Stadt zu verringern.

Die zweite Gefahr der Gentrifizierung hofft man mit der Bereitstellung von Sozialwohnungen und einer Mietregelung bekämpft zu können.

Mittlerweile interessieren sich weltweit auch andere Städte für dieses Konzept. Barcelona als Vorbild in Sachen nachhaltige Stadtentwicklung? Barcelona hat sich zumindest als Ziel gesetzt die erste Post-Auto-Metropole der Welt zu werden – ein Ort, an dem die meisten Straßen nicht für Autos sind und die meisten Menschen keines haben.



Le RAVel : "European Greenway of the Year"

En septembre, les lignes RAVel 38 et 39 en Wallonie, reliant Liège à Aix-la-Chapelle et faisant partie de l'Eurovelo 3 ont reçu le prix du "European Greenway of the Year", conféré par "L'association européenne des voies vertes".

C'était seulement en juillet de cette année que deux nouvelles sections ont été ouvertes sur cette route, mettant fin à un projet dont le budget s'élevait à 8.400.000 euros.

Vu la proximité géographique, nous encourageons tous les amateurs de vélo du Luxembourg à essayer ce parcours saisissant.

Une partie de la nouvelle section sur la ligne 38 du RAVel - Photo : ECFEurovelo

Place au vélo!

Le vélo est un moyen de transport flexible, bon marché et durable et constitue donc une réponse moderne aux problèmes de trafic, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Une mobilité intelligente à laquelle on prend plaisir!

Depuis 1985, ProVelo défend les intérêts des cyclistes et a pour objectif l'amélioration des conditions de sécurité et la promotion du vélo comme moyen de transport, ainsi que la promotion du cyclisme de loisirs. Nous nous engageons pour une cohabitation respectueuse de tous les usagers de la route.

Afin de donner le poids nécessaire à nos revendications, nous avons besoin de votre soutien, que ce soit en tant que membre, par vos cotisations ou par des dons!

Merci pour votre participation.

Platz für das Fahrrad!

Das Fahrrad ist ein flexibles, preiswertes und nachhaltiges Transportmittel und bietet somit eine zukunftsorientierte Alternative zu Verkehrschaos, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung. Intelligente Mobilität, die dazu noch Spaß macht!

Seit 1985 vertritt ProVelo die Interessen der Radfahrer mit dem Ziel, die Sicherheit im täglichen Straßenverkehr zu verbessern und somit das Fahrrad als Transportmittel sowie als Freizeitgestaltung zu fördern. Wir engagieren uns für ein gleichberechtigtes und rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Um unseren Forderungen das nötige Gewicht zu verleihen brauchen wir Ihre Unterstützung, ob als Mitglied, über Beiträge oder Spenden!

Herzlichen Dank, dass Sie dabei sind.

Souhaitez-vous recevoir notre courrier par voie électronique? Alors envoyez-nous votre nom et votre adresse e-mail (info@provelo.lu).

Möchten Sie unsere Post lieber als E-Mail empfangen? Dann schicken Sie uns Ihren Namen und Ihre E-Mail-Adresse (info@provelo.lu).

Impressum

Heft Nr. 122	3/2021 - Octobre 2021
Auflage:	1000 Exemplare
Herausgeber:	ProVelo a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(+352) 43 90 30 29 / (+352) 20 40 30 29
Internet:	www.provelo.lu www.facebook.com/ProVelo.lu
E-Mail:	info@provelo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos:	ProVelo.lu Archiv, Klein Jo, Meyer Yves, Monique Goldschmit, Herkrath Philippe
Druck:	Printing Ossa, recycliertes Papier

ProVelo.lu
est membre
de la

ECF
EUROPEAN CYCLISTS´ FEDERATION

EXPLOREZ LE LUXEMBOURG AVEC LES CFL

Profitez des forfaits attrayants de

CFL evasion

Plus d'informations:
www.cflevasion.lu
ou
+352 4990 4845

CFL MOBILE

© Renata Lusso

VISIT LUXEMBOURG

www.cfl.lu

75 1946-2021

CFL

Velocenter Goedert
un service complet

- Révision & montage à la carte
- Personnalisation de vélos
- Réparation professionnelle

shop atelier

Hollerich Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu

velocenter goedert
love your bike