



Lëtzebuurger
Vëlos-Initiativ

LVI-Info

Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ
www.lvi.lu

No 115
3/2019



NEW APP

MOBILITEIT.LU

Le meilleur choix
pour vos trajets



**LE TOUT RELIÉ
EN TEMPS RÉEL !**

- BUS
- TRAM
- TRAIN
- MARCHE À PIED
- VOITURE
- P+R
- COVOITURAGE
- ÉLECTROMOBILITÉ
- VÉLOS EN LIBRE SERVICE
- VÉLO



mobilités
zentral



Disponible sur tous les app stores

Verkehrsplanung in Luxemburg: immer noch Luft nach oben

Das Positive vorweg: bei der Planung der Neugestaltung des Boulevard F.D. Roosevelt (im Rahmen der Weiterführung der Tramlinie zum hauptstädtischen Bahnhof und der damit einhergehenden Verlegung des Busverkehrs) wurde die aktive Mobilität nicht vergessen. Und auch der Ansatz, die Radstreifen auf der Straße durch einen durchgehenden, vom Verkehr getrennten Radweg zu ersetzen um Konflikte mit dem motorisierten Verkehr im Allgemeinen aber auch mit ein- und ausschierenden Bussen bei den Haltestellen sowie auf dem Radstreifen haltenden PKW beim Eingang des Parking Saint-Esprit zu vermeiden, ist begrüßenswert und erlaubt auch unerfahrenen Radfahrern das sichere Fortbewegen auf dem Rad.

Dennoch wurden hier abermals Chancen verpasst, eine richtungsweisende Umverteilung der Verkehrsflächen hin zur aktiven Mobilität anzustreben und somit die Herausforderungen der heutigen Mobilität (Klimawandel und Verkehrskollaps) ernsthaft anzugehen.

Dort wo die Radfahrer bislang, gelegentlich im Konflikt mit den Autos, auf zwei unidirektionalen Radstreifen fuhren, werden sie jetzt auf einen lediglich 2 m breiten bidirektionalen Radweg geleitet. Hier wird nicht nur das Kreuzen entgegenkommender Fahrräder keine Selbstverständlichkeit sein,

auch die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind mangels einer Trennung beider Verkehrsflächen bereits vorprogrammiert.

Die Frage, ob man beispielsweise die begrünte Insel, welche im Rahmen der Arbeiten sowieso verschmälert und neu bepflanzt werden muss, nicht noch etwas weiter hätte zurückbauen können um so mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen, war bereits hinfällig als die LVI Einsicht in die Pläne bekam. Der Baubeginn stand kurz bevor und für Anpassungen des Projektes war es wieder einmal zu spät.

Bleibt nur der Trost, dass die Umbauten als provisorisch und eine Neuplanung im Rahmen der Umgestaltung der Place de la Constitution bereits angekündigt wurde. Dass man nicht gleich ein definitives Projekt vorstellen konnte ist ja auch nicht verwunderlich wenn man bedenkt, dass zur Planung des Projektes Luxtram nur läppische 10 Jahre zur Verfügung standen.

Wie fahrradtauglich die Achse Bahnhof - Avenue de la Gare - Passerelle „Al Bréck“ - Boulevard Roosevelt im Endeffekt tatsächlich sein wird bleibt abzuwarten, zukunftsweisende Verkehrsplanung allerdings sieht anders aus. Unser Artikel zur Verkehrsplanung in Leuven (S. 22) veranschaulicht ein solches Beispiel.



Velocenter Goedert *un service complet*

hansjohann



Une gamme de vélos et trottinettes adaptés à tous vos besoins de mobilité.

*Un service entretien complet : révision, montage à la carte,
personnalisation de vélos, réparation professionnelle.*

Marques disponibles chez Velocenter Goedert:

Achielle | Argon 18 | Bergamont | Cannondale | Early Rider | e-twow | Gocycle
GT Bicycles | Inmotion | Italjet | Micro | Puky | Schindelhauer | Viper

shop

atelier

Hollerich Tél. 48 87 66-217

www.velocentergoedert.lu



**velocenter
goedert**
love your bike

Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Nos rendez-vous	5
Statistik: Vëlosaccidenter	6
Stad Lëtzebuerg: Boulevard Roosevelt	8
Questions et réponses	10
Ville de Luxembourg	12
Réckbléck	16
Mam Vëlo vu Miersch an d'Stad	18
Internationales	20
An eegener Saach	24
Impressum	26



Bettembourg: chemin **conseillé** pour cyclistes et piétons (signalisation nouvellement introduite au Code de la Route en 2018)

Rendez-vous / Termine

31.10.2019



Soirée d'échange avec nos membres
(voir invitation p. 24)

07.11.2019

Beleuchtungs-Check

Von 17.00 - 19.00 Uhr können
Radfahrer beim Rond-point Schuman
ihre Fahrradbeleuchtung kostenlos
kontrollieren und, soweit möglich,
auch reparieren lassen.

Titelsäit: D'Beem muss net ewech fir d'Vëloen (Karikatur: Carlo Schneider)

D'Zuel vun de Vëlosaccidenter klëmmt

Traureg Noriichte gouf et dëst Joer am Mee ze vermellen. Op der järelecher Presentatioun vun de Statistiken zu den Accidenter op de Lëtzebuurger Stroossen gouf bekannt, datt am Joer 2018 3 Cyclisten zu Lëtzebuerg hiert Liewe verluer hunn, den héchste Wäert zanter 1995. Weider 14 Vëlosfuerer goufen 2018 schwéier blesséiert (eng liicht Baisse am Verglach mat de Virjoren). Déi 3 Doudeger sti besonnesch eraus wann ee bedenkt, datt tëscht 2012 an 2017 nëmmen een doudege Vëlosfuerer (2016) ze bekloe war.

Och an onsen Nopeschlänner ass d'Situatioun fir d'Vëlosfuerer net evident. An Däitschland sinn d'lescht Joer ronn 11 % méi Vëlosfuerer veronglëckt wéi dat Joer virdrun. 445 Persounen hunn dobäi hiert Liewe gelooss - en Héchststand zanter 2009. Allgemeng weist deen Trend tendenziell no uewen zanter dem Déifststand vun 2013 (354 Doudeger) an och an den éischte 6 Méint vun 2019 ass dëst leider net anescht (+11,3 %). A Frankräich sinn 2018 167 Cycliste gestuerwen an domat 6 männer wéi d'Joer virdrun, allerdéngs ass dëst ëmmer nach eng däitlech Hausse am Verglach zum Déifstwäert vun 141 (2011) an



Sécher Vëlosféierung op enger Kräizung zu Vancouver, Kanada (Copyright: Madi Carlson)

der Moyenne vun den 10 Joer virdrun (~155). An och a Frankräich ass d'Hallefjoresbilanz fir 2019, besonnesch no engem schlimme Februar, net positiv.

Natierlech kann een déi Zuelen deelweis relativéieren. Genee wéi an onsen Nopeschlänner ass och zu Lëtzebuerg de Vëlo konstant um Virmarsch (d'Vëlozielstatiounen an der Stad Lëtzebuerg z.B. weisen zanter Joren en Zouwuess am zweestellige Beräich) an



Tëscht 2016 an 2018 goufen 58 Vëlosfuerer schwéier blesséiert, 117 liicht an 10 koumen ouni Blessuren dovun; een Drëttel ass gestuerwen oder gouf schwéier blesséiert. D'Vëlosfuerer stellen 3 % vu sämtlechen Accidentsaffer a 5% vun den Doudesaffer während dëser Period duer. Vun den am Ganzen 189 blesséierte Vëlosfuerer ware 84 % Männer. An der Moyenne hatten se 43 Joer an 80 % ware lëtzebuergesch Résidenten. (Quell: Stateg)

déi zousätzlech gefuere Kilometer erhéijen natierlech och den Accidentrisiko.

Ausserdeem gesäit een och um Interessi un eise Vëlosschoulen, datt ëmmer méi Mënschen de Vëlo, och wéinst der Popularitéit vum elektresche Vëlo, als Transportmëttel fir sech entdecken, ma besonnesch ufanks oft net déi néideg Erfahrung a Sécherheet hunn, fir sech am Verkéier zurecht ze fannen (mol ofgesi vun deenen, déi Infarktione vum Code de la Route bewosst a Kaf huelen).

Ëmsou méi wichteg ass et, datt d'Politik déi aktiv Mobilitéit nach méi staark ënnerstëtzt an dëst ganz besonnesch duerch d'Schafe vu séchere Vëloinfrastrukturen, déi getrennt vum motoriséierte Verkéier och manner erfuerene Vëlofuerer d'Méiglechkeet gi fir sech angscht a risikofräi fortzebeweegen. Dëst dréit

nämlech dann och dozou bäi eng „kritesch Masse“ u Vëlofuerer ze erreechen, déi, wéi d'Beispiller Holland oder Dänemark weisen, dann och d'Sécherheet fir de Vëlo generell verstärken - och do wou d'Infrastrukturen net sou optimal sinn oder feelen. Hei schwätze mir da vun der sougenannter „Safety by numbers“, déi doduerch entsteet, datt eng flächendeckend Präsenz vu Cyclisten dat generell Bewosstsinn fir hir Präsenz bei den Automobiliste stäerkt.

Déi vum Statec publizéiert Zuele baséieren op Accidenter, déi kierperlech Schied verursaacht hunn a bei deenen d'Police mat abezu gouf. Net gemellten Accidenter konnten demno net consideréiert ginn.



VENNBahn

MEHR ALS EINE GEWÖHNLICHE FAHRRADTOUR



Machen Sie sich bereit für ein wahres grenzüberschreitendes Fahrraderlebnis! Zwischen Aachen (D) und Troisvierges (L) haben Sie die Möglichkeit sich auf 125 km eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft im deutsch-belgisch-luxemburgischen Grenzgebiet zu erradeln.

Weitere Infos:

www.vennbahn.eu • www.visit-eislek.lu



Neugestaltung des Boulevard Roosevelt: der Konflikt zwischen Radfahrer und Fußgänger wird weiter geschürt

Nachdem bereits im Frühjahr eine autofreie Neugestaltung der Place de la Constitution „Gëlle Fra“ angekündigt wurde, hat das Mobilitätsministerium, zusammen mit der Stadt Luxemburg, am 22. August Pläne zur Umgestaltung des angrenzenden Boulevard F.D. Roosevelt vorgestellt. Da im Zuge der baldigen Tramführung durch die Avenue de la Liberté der Busverkehr zukünftig durch die Avenue de la Gare sowie über den Boulevard Roosevelt verkehren soll, ist hier eine Neuaufteilung des Straßenraums vorgesehen. Geplant ist, neben dem Erhalt der Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr sowie der Einrichtung einer Busspur zu beiden Seiten des Boulevards, ebenfalls ein bidirektionaler Radweg sowie eine Verbesserung des Komforts für die Fußgänger. Die Baustelle soll bereits Anfang November 2019 (!) abgeschlossen sein. Es wurde jedoch betont, dass die derzeitigen Pläne provisorisch seien und im Zuge der Neugestaltung der Place de la Constitution nochmals überarbeitet werden würden. So weit, so gut.

Bei genauerer Betrachtung der Pläne wird allerdings schnell klar, dass wieder einmal halbherzig versucht wurde es allen Verkehrsteilnehmern recht zu machen statt klare Prioritäten zu setzen und nachhaltige Mobilitätsformen konsequent zu fördern. Ganz im Gegenteil: von einem Komfortgewinn kann weder für Radfahrer noch für Fußgänger die Rede sein! Die derzeit bestehenden Radstreifen beidseitig des Boulevards sollen zwar durch einen bidirektionalen, vom Autoverkehr getrennten Radweg ersetzt werden, dieser befindet sich jedoch auf gleicher Höhe und direkt angrenzend an den Fußgängerbereich. Eine klare (bauliche) Trennung zwischen Rad- und Gehweg ist nicht erkennbar. Da die Breite beider Bereiche zudem nur knapp



Radfahrer und Fußgänger teilen sich zukünftig den heutigen Gehweg (Quelle: MMTP, Ville de Luxembourg, Projektvorstellung vom 22.08.2019)

den empfohlenen Minimalanforderungen entspricht sind Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern bereits vorprogrammiert.

Aufgrund der beengten Verhältnisse und des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens auf dem Boulevard Roosevelt fordert die LVI eine klare Trennung beider Verkehrsflächen. Angesichts der vorgesehenen Baustellenagenda bleibt zu diesem Zeitpunkt aber wohl nur noch zu hoffen, dass der geplante Radweg zumindest nicht benutzungspflichtig wird (eine Beschilderungsoption, die anlässlich einer Aktualisierung der Straßenverkehrsordnung im Mai 2018 eingeführt wurde) und den Radfahrern weiterhin die rechtmässige Möglichkeit bleibt, auf der Straße zu fahren statt sich im Schrittempo zwischen Fußgängern durchzuschlängeln.

Irritiert sind wir ebenfalls über die Raumaufteilung auf der Passerelle „Al Bréck“. Auch hier musste zwecks Einrichtung einer Busspur der Radweg verlegt werden. Obwohl uns die Erhaltung eines 2,80 m breiten

getrennten Radweges zugesichert wurde, zeigen die nun veröffentlichten Pläne einen scheinbar nur 2 m breiten Radweg und eine Trennung zum Gehweg ist auch hier nicht erkennbar.

Es ist mehr als bedauerlich, dass der motorisierte Individualverkehr immer noch oberste Priorität hat. Mehr Lebensqualität, weniger Stress, Stau und Luftverschmutzung in unseren Städten erreichen wir aber nur durch die konsequente Förderung und den Ausbau der aktiven Mobilität sowie der öffentlichen Transportmittel. Eine neue Raumaufteilung zu Gunsten der Radfahrer und Fußgänger ist hierzu unabdingbar.

In einer Stadt, in der immer noch neue Parkhäuser errichtet und Bestehende vergrößert werden scheint diese Einsicht allerdings noch nicht angekommen zu sein. Und so bleibt weiterhin nur der neidvolle Blick auf jene Städte und Regionen, welche bereits erkannt haben wie zukunftsorientierte Raumplanung funktioniert.

(Pressemitteilung vom 16.09.2019)

Link zur Projektvorstellung:

www.gouvernement.lu/dam-assets/documents/actualites/2019/08-aout/PK-bd-Roosevelt-commun.pdf



agence de voyages vélos - boat and bike tours
voyages à vélo sur mesure en Europe
guides et cartes cyclotouristiques - sacoches pour vélos
accessoires réfléchissants

velosophie sàrl

144, av. de la Faïencerie
L-1511 Luxembourg

ouvert mercredi de 12h00 à 18h30
samedi de 10h00 à 16h00 (mai - septembre)
et sur rendez-vous
tel: +352 26 20 01 32
velosophie@pt.lu

Questions et réponses

Lettre à la Ville de Luxembourg, 25.04.2019	Réponse de la VdL
Objet: Aménagement d'une liaison cyclable entre le pont Adolphe et la gare <i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 114 p. 10</i>	Le sujet a été abordé lors d'une entrevue avec la Ville de Luxembourg en date du 12 juillet 2019 (v. p. 12).
Lettre à l'Administration communale de Strassen, 25.04.2019	Réponse de l'AC Strassen
Objet: Piste cyclable dans la rue des Romains <i>Extraits de la lettre voir LVI-Info 114 p. 12 (voir également p. 6-7 pour plus d'informations sur l'historique du dossier)</i>	Le conseil communal de Strassen a décidé, le 20 juin 2019, d'autoriser la circulation des cyclistes à contre-sens pour une période d'essai d'un an. Suite à la réception des autorisations ministérielles nécessaire, ce règlement temporaire a été mis en vigueur mi-août 2019.
Lettre à l'Administration communale de Dalheim, 25.04.2019	Réponse de l'AC Dalheim, 22.07.2019
Objet: Piste cyclable sur l'ancienne route romaine Kiem <i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 114 p. 12</i>	<p>(...) nous tenons à vous informer que le collège échevinal a soumis au vote du conseil communal (...) un règlement de circulation visant à appliquer les mesures nécessaires à la sécurité publique. (...)</p> <p>—</p> <p>Lors de sa séance publique du 21 juillet 2019, le conseil communal a rejeté la proposition d'interdire toute circulation sauf riverains, vélos et machines agricoles et de limiter à 50 km/h la vitesse sur le chemin rural «Stengener Boesch» entre Dalheim et Welfrange.</p>
Lettre à l'Administration communale de Contern, 02.05.2019	Réponse de l'AC Contern, 04.09.2019
Objet: Blocs de béton sur les chemins agricoles <i>Extraits de la lettre voir LVH-Info 114 p. 13</i>	<p>(...) je vous prie de noter que l'administration communale n'a pas encore installé des blocs en béton ou autres obstacles sur les chemins agricoles à Contern. Jusqu'à maintenant uniquement le règlement de circulation a été adapté par le Conseil Communal.</p> <p>Actuellement nous sommes en train de chercher, ensemble avec la commission des chemins ruraux, des alternatives pour limiter la circulation</p>

Réponse de l'AC Contern (suite)	
sur les chemins en question. Vos propositions du 2 mai 2019 seront prises en considération lors des discussions. (...)	
Lettre au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, 20.06.2019	Réponse du MMTP
<p>Objet: Rue des Celtes entre Merl et le C.R.178</p> <p>(...) nous nous permettons de prendre position par rapport à la demande du 22 mai 2019 de l'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS LOCAUX BELAIR-MERL ASBL dont une copie nous a été transmise.</p> <p>Vu l'exhaustivité des arguments en faveur d'un passage souterrain de la voirie ferroviaire dédié exclusivement à la mobilité douce qui y sont présentés nous aimerions prononcer notre soutien à la position de l'association précitée et de la Ville de Luxembourg qu'une réouverture de la rue des Celtes pour le trafic motorisé devra être évitée et irait d'ailleurs à l'encontre de la stratégie de mobilité actuelle du gouvernement.</p> <p>Nous souhaitons cependant souligner l'importance d'une réouverture sélective pour la mobilité douce, notamment en vue de la réalisation du «Wunschnetz» élaboré lors de l'étude de cyclabilité DICI au nom de votre Ministère en 2016.</p> <p>(...)</p>	<p>Dans sa question parlementaire du 22 mai 2019, le député Carlo Back informe que lors de la séance du Conseil communal de la Ville de Luxembourg du 6 mai 2019, le Collège échevinal aurait précisé que «la Ville souhaiterait ne pas réouvrir le futur passage souterrain au trafic motorisé, après 7 ans de fermeture du passage à niveau et le fonctionnement en impasse depuis 2012. Le Collège échevinal favoriserait plutôt un passage réservé à la mobilité douce et essayerait de convaincre le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics qui (...) voudrait réouvrir ce passage à la circulation normale».</p> <p>Dans ce contexte, Carlo Back demande au ministre de la Mobilité et des Travaux publics à qui incombe la décision concernant la réouverture ou non de la rue des Celtes au trafic motorisé et quelle est la solution favorisée par le MMTP.</p> <p>Dans sa réponse du 15 juillet 2019, François Bausch informe que la «rue des Celtes fait partie de la voirie communale» et que «sa réglementation incombe à la Ville de Luxembourg». Le ministre serait «néanmoins disposé à soutenir toute initiative de la Ville de Luxembourg interdisant le trafic motorisé individuel de transit».</p> <p>Entretemps, le conseil communal de Leudelange, de même que le Syndicat d'Intérêts Locaux de Cessange se sont adressés au MMTP revendiquant la réouverture de la rue des Celtes au trafic motorisé.</p> <p>Affaire à suivre donc.</p>

Ville de Luxembourg

Mi-juillet a eu lieu une entrevue entre la Vélos-Initiativ et Patrick Goldschmidt, échevin à la mobilité de la Ville de Luxembourg ainsi que plusieurs représentants du service de la circulation municipale. Les sujets et revendications suivants ont été discutés.

Passerelle pour piétons et cyclistes Cents-Weimershof/Kirchberg

M. Goldschmidt informe que la Ville se réjouit du feed-back très positif lors de la présentation publique du dernier projet de passerelle en juin 2019 et souhaite réaliser l'ouvrage le plus vite possible. Le Collège échevinal espère pouvoir soumettre un projet définitif pour la rentrée 2020 au Conseil communal. Sachant que la Ville est en possession des terrains nécessaires, le projet pourrait débuter dès son approbation et devra être réalisé endéans 18 à 24 mois.

Circulation cycliste dans le quartier de la Gare

Suite aux diverses interventions de la LVI concernant la situation dangereuse des



Passerelle Cents-Weimershof/Kirchberg
(Source: Ville de Luxembourg)

cyclistes notamment le long de la Place de la Gare, le service de la circulation affirme que les chantiers actuels y rendent difficile l'aménagement d'une voie cyclable sécurisée. Face aux doléances de la LVI concernant le manque de visibilité de la déviation cycliste ainsi que le passage difficile entre la gare des bus AVL et la piste cyclable de l'Avenue de la Gare, la Ville a déclaré vouloir réanalyser la situation.



Situation de la passerelle projetée entre les quartier Cents et Kirchberg
(Source: Etude de faisabilité présentée le 27.06.2019 par la Ville de Luxembourg)



NATURATA

Fair a kooperativ mat de Bio-Bauern

Bio
Marché

1 Rollingergrund

- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio-Metzlererei Quintus

2 Merl

- ✓ Bio Marché

3 Munsbach

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

4 Erpeldange

- ✓ Bio Marché

5 Marnach

- ✓ Bio Marché
- ✓ Bio Boucherie

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

*Goûtez le bio.
goûtez la vie!*



Äre Spezialist fir Bio- an Demeter-Liewesmëtter

www.naturata.lu

Ville de Luxembourg

Réaménagement de la Place Dargent

La LVI s'informe des infrastructures cyclables projetées au niveau de la Place Dargent, actuellement en chantier. M. Goldschmidt explique qu'il s'agit d'un chantier de travaux de réseaux et que la réglementation de la circulation restera inchangée.

A moyen terme, un réaménagement de la Place Dargent serait pourtant prévu et notamment la sécurisation des piétons tiendrait particulièrement au coeur de la Ville.

Infrastructures cyclables au Limpertsberg

La LVI félicite le projet d'une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle sur l'Avenue Pasteur présentée lors d'une réunion d'information dans le quartier en juillet 2019, s'enquiert cependant de la possibilité de prioriser davantage la mobilité active sur cet axe.

La LVI rend également attentif au problème du stationnement abusif sur la piste cyclable longeant l'Allée Scheffer, qui ne sera certainement pas résolu par la mise en place de grillages mobiles.

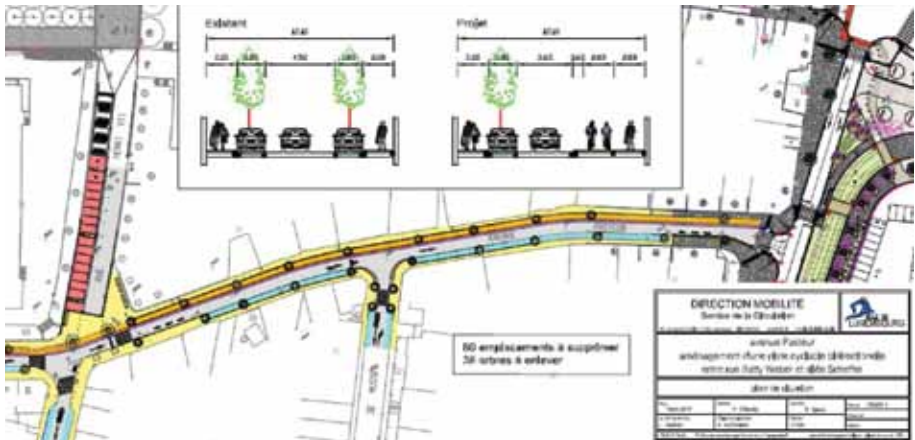
Aménagement de «rues cyclables» et introduction de la nouvelle signalisation lumineuse pour cyclistes

L'inauguration d'une première «rue cyclable» (accès motorisé limité aux riverains et fournisseurs, priorité aux cyclistes qui peuvent emprunter la largeur totale de la voie et qui ne doivent pas être dépassés) sur le territoire de la ville de Luxembourg avait été annoncée pour la semaine de la mobilité en septembre, devra pourtant être reportée à une date ultérieure.

En ce qui concerne le «feu orange clignotant» qui autorise le cycliste de franchir le signal rouge selon l'orientation de la flèche, la Ville informe que la mise en pratique, pour des raisons de sécurité, s'avère plus compliquée qu'imaginée.



La mise en place de la nouvelle signalisation lumineuse pour cyclistes (introduite au Code de la Route en mai 2018) se fait attendre.



Avenue Pasteur, Limpertsberg: proposition de projet d'une piste cyclable bidirectionnelle (orange)
(Source: Ville de Luxembourg, Présentation publique du 09.07.2019)

PC1 - Rue Laurent Ménager, Pfaffenthal

Suite à l'achèvement des travaux au niveau de la Porte d'Eich, la PC1 y a été réouverte en juillet, mettant fin à une déviation pluriannuelle du type «vélo à la main».



Rue Laurent Ménager: la PC1 passe par la Porte d'Eich vers l'ascenseur du Pfaffenthal

La LVI a demandé auprès de la Ville de Luxembourg la réouverture à contre-sens de la Rue Laurent Ménager entre l'ascenseur et les Rues Sosthène Weis/Montée de Pfaffenthal pour les cyclistes. Ceci leur éviterait le détour par les pavés de la Rue Mohrfels.



Rue Laurent Ménager: l'ouverture à contre-sens faciliterait aux cyclistes l'accès à l'ascenseur du Pfaffenthal.

Boulevard Konrad Adenauer, Kirchberg

Depuis 2015, le Syndicat d'Intérêts locaux Kirchberg (SILK) et la LVI sont intervenus auprès du Fonds Kirchberg, de la Ville de Luxembourg et du MDDI afin d'autoriser les cyclistes à circuler sur le trottoir longeant la Banque européenne d'investissement. Suite à la signature d'une «convention d'occupation précaire et révocable d'un terrain à usage de déambulation publique limitée à la mobilité lente» entre le Fonds Kirchberg et la BEI en janvier 2019, la nouvelle signalisation a enfin été mise en place en septembre.



Depuis septembre 2019, les cyclistes sont de nouveau autorisés à circuler sur le côté nord du Boulevard K. Adenauer.

Réckbléck

VeloMai 2019

Ayant pour objectif la promotion de l'usage du vélo auprès de ses employés, la Commission européenne organise depuis deux ans la campagne VeloMai.

Afin de motiver les participants à enfourcher le vélo aussi souvent que possible durant un mois, une appli a été spécialement conçue pour enregistrer les prestations individuelles. En 2019, 3.301 employés à travers le monde ont participé à l'action, dont 138 personnes employées au Luxembourg. Au total, 100.303 trajets d'une distance totale de 590.264 km ont été faits, dont 3.541 (26.612 km) au Grand-Duché.

La LVI a soutenu l'action au Luxembourg en conseillant les cyclistes et en participant à une conférence de midi sur le sujet de la sécurité routière et les dispositions du Code de la Route concernant les cyclistes.

Mam Vëlo op d'Schaff oder an d'Schoul

Am 18. September hatte der Verkéiersverbond die Freude, die Gewinnerteams der 12. Auflage der Aktion MVOS in der Coque auf dem Kirchberg zu begrüßen. Gilles Dostert, Generaldirektor des Verkéiersverbond, und die Sponsoren der Aktion überreichten am Abend die Preise im Gesamtwert von 16.000 € an die Gewinner.

Seit 2008 hat die Aktion kontinuierlich neue Fahrradfans motiviert und so gezeigt, dass die aktive Mobilität in Luxemburg immer beliebter wird. Vom 15. Mai bis zum 31. Juli 2019 haben 3.482 Teilnehmer, verteilt auf 1.165 Teams, zusammen 1.102.861 Kilometer geradelt und so 245.653 kg CO₂ gespart.

Promenade à vélo

Plus de 1000 cyclistes ont participé à la 4^{ème} édition de la promenade à vélo organisée par la Ville de Luxembourg le 10 juillet 2019. Ayant pour objectif de promouvoir l'usage de



Promenade à vélo sur le Boulevard Royal

la bicyclette en ville, cette balade conviviale d'une dizaine de km était, grâce à une escorte policière bloquant le trafic motorisé, l'occasion de découvrir la ville et ses grands axes routiers d'une manière différente, bien plus calme et paisible que lors d'un mercredi soir ordinaire. Il faut cependant constater que les organisateurs ont soigneusement veillé à éviter les axes actuellement en chantier ou certains points noirs tels la Place de la Gare qui auraient certainement donné un aperçu plus réel des conditions que les cyclistes rencontrent au quotidien.

Autofräien Sauerdall

15. September 2019

Bei wonnerschéinstem Wieder konnten d'Vëlosfuerer déi autofräi Streck tëschen Ierpeldeng/Sauer a Méchela genéissen.





ENTDECKEN SIE DIE GUTTALAND REGION MIT DEM RAD DÉCOUVREZ LA RÉGION GUTTALAND À VÉLO



Office Régional du Tourisme
Centre/Ouest
+352 28 22 78 62
info@visitguttland.lu
www.visitguttland.lu



VELOTOUR GOURMAND – GEFÜHRTE RADTOUR IN DER REGION MÜLLERTHAL

Preise und Informationen finden Sie in unserer
Broschüre MÜLLERTHAL GUIDED TOURS 2020.

Foto: Th. Bichler

Tourismusverband Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz
Tel.: (+352) 72 04 57-1 | info@mullerthal.lu | www.mullerthal.lu

Mam Vëlo vu Miersch an d'Stad

Pour promouvoir le vélo comme moyen de transport au quotidien, même sur des distances un peu plus importantes, la LVI avait invité ce 17 septembre, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, à parcourir le trajet de la gare de Mersch jusqu'à la Place Guillaume II au centre de la ville de Luxembourg, sur une distance de 20 km, en utilisant les deux pistes cyclables nationales, PC1 et PC15.

Une quarantaine de cyclistes ont joint cette 7^{ème} édition de la manifestation pour rouler ensemble au travail à vélo. Pour la première fois, la commune de Bissen a soutenu l'action en organisant de leur part un départ commun à Bissen afin de rejoindre le groupe à Mersch. Ici, le rassemblement s'est fait dès 6h30 à la gare, d'où le groupe est parti pour rejoindre la capitale. Les échevins Patrick Goldschmidt et Maurice Bauer y ont accueilli les cyclistes et félicité le succès de l'événement en offrant une petite collation aux participants.

L'action est née en 2012, lorsque la LVI avait contacté, en collaboration avec le Verkéiersverbond, les partenaires de la «Convention Uelzechtdall», à savoir le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) et les communes de Walferdange, Steinsel, Lorentzweiler, Lintgen et Mersch, ainsi que la Ville de Luxembourg afin de remédier aux déficits quant à la sécurité et au confort des cyclistes sur l'itinéraire Mersch - ville de Luxembourg. Le but des travaux entrepris depuis était la



Une quarantaine de cyclistes ont participé à l'action 2019.

promotion de l'usage du vélo dans la vallée de l'Alzette à travers la réalisation d'une infrastructure cyclable de haute qualité.

Au cours des dernières années, nombre d'efforts ont été entrepris à ce sujet (construction du tronçon manquant de la PC15 entre Lorentzweiler et Lintgen et de certains raccords vers le centre des localités, élimination de divers obstacles, installation d'emplacements de stationnement pour vélos, éclairage de la PC15 à Steinsel, réparations du revêtement etc.) et les trois compteurs automatiques installés sur la PC15 en 2013 documentent en effet une augmentation constante du trafic cycliste.

Bien que la liaison cyclable entre Mersch et Walferdange soit actuellement assez confortable et sécurisée, la LVI recommande cependant certaines mesures d'amélioration supplémentaires.



A l'arrivée, les cyclistes ont été accueillis par Patrick Goldschmidt, échevin à la mobilité de la Ville de Luxembourg.

En effet, les détours de la piste cyclable par rapport à la route nationale N7 sont par endroits considérables et il serait souhaitable de créer des liaisons plus directes et rapides, notamment pour le trafic cycliste quotidien. Le projet de réaménagement de la N7 présenté par le ministre du Développement durable et des Infrastructures en juillet 2017 constituerait un pas important dans cette direction, mais sa réalisation se fait attendre.

Un des points noirs le plus important reste pourtant la sécurisation de la PC1 au niveau des Kromm Längten à Walferdange et de la Rue des Hauts Fourneaux à Dommeldange. Concernant ce dernier tronçon, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics prévoit actuellement une mise en site propre de la piste cyclable le long des rails, projet qui lui aussi tarde à se concrétiser.

Un autre point négatif concerne l'installation de barrières fixes, censées ralentir les cyclistes, à l'entrée du parc Laval (Weimerskirch). Se situant en haut d'une montée et l'espacement entre les barrières étant assez restreint, lesdites barrières rendent le passage très difficile, surtout aux cyclistes se dirigeant du parc vers la Rue Stavelot ou encore aux vélos équipés de remorques, aux vélos cargo, aux tricycles et autres vélos spéciaux.

Reste à noter du côté positif la réouverture de la PC1 au niveau de la «Echer Paart» (v. p. 15) ainsi que la fréquentation impressionnante de l'ascenseur du Pfaffenthal d'un côté et du pôle d'échange Pfaffenthal/Kirchberg de l'autre. Impliquant un trafic cycliste croissant entre ces deux infrastructures et la PC1, notamment au niveau de la Rue Vauban, une sécurisation de cette liaison serait toutefois souhaitable.



RESTAURANT BIOLOGIQUE SALON DE THE



3, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg

Tel.:+352 26196182

www.casafabiana.lu

**ouvert du lundi au vendredi de 10.00 à 17.00 h
samedi de 10.00 à 16.00 h
le vendredi soir à partir de 19.00 h
les autres soirs sur réservation
à partir de 12 personnes**

service traiteur sur demande

Internationales

Cycling: what's happening in Europe?

From the newly elected members of the EU Parliament 75 (10 % of the total 751 MEPs) pledged to support cycling during their 2019-2024 term in the pre-electoral campaign that was carried out by the European Cyclists' Federation (ECF) and its national members such as the LVI.

These are good news, particularly in regard to two important EU documents that could have a substantial impact on cycling conditions and safety: the formal approval of the provisional political agreement for the revised General Safety Regulation (see LVI-Info 114 p. 24) as well as the validation of the preliminary Road Infrastructure Safety Management (RISM) Directive. But of course the EU's active mobility investment targets for the 2021-2027 financial period, which will be fixed in the coming years, and where ECF aims at a doubling of the 1,5-2 billion € of the 2014-2020 period, are equally important.

So far for the EU as a whole, but what about the progress in the individual member states?

The German Ministry of Transport is taking steps towards changing the traffic paradigm in a country often considered a "car nation", not least due to the pressure and input from the ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club). With the planned updates of both the Road Traffic Regulations (StVO) and the Road Traffic Law (StVG) they could put a stop to the primacy of the car in order to give equal weight to all traffic participants as well as taking health, climate and environment properly into consideration. Many provisions in the draft text are actually similar to those that found their way into the update of Luxembourg's Code de la Route in 2018.

An earlier milestone was reached in Germany's capital Berlin, where a mobility law was signed already in June 2018 after years of lobbying by the so-called "Volksentscheid Fahrrad" that

started in 2015. While the administration is still struggling to put the measures of the new law into practice and promote safe active mobility accordingly, it has inspired inhabitants of dozens of other cities throughout Germany to follow in the footsteps of Berlin by demanding their own mobility laws.

All the while, advocacy organizations in France, particularly FUB, have not been less busy and achieved their own success with the passing of a mobility orientation law in June 2019, which recognizes the importance of cycling in future mobility. This law for example encompasses the compulsory maintenance and creation of cycle routes during road renovations (a petition demanding a similar regulation in Luxembourg is currently collecting signatures for a debate in the Parliament) or an educational program that insures any kid knows how to bike after elementary school and contributes thus to a cultural change towards mobility choices.

Ambitions seem even higher in Portugal: the National Strategy for Active Cycling Mobility 2020-2030, which should be adopted by the end of this year, aims at cultural, environmental, educational and legislative changes through a set of over 50 measures to promote cycling, as well as a whopping quintupling of their current 2.000 km of bike paths to a 10.000 km network by 2030.

MUBi and FPCUB, two ECF member organizations which were strongly involved in the development of this strategy also pushed the government to launch an incentive program for electric assisted bicycles in the form of a 250 € subsidy for their purchase.

Apart from these, there are of course a multitude of other developments that we can't expand on here, such as the progressing Flemish cycle highway network or Ireland's commitment to invest 10 % of current transport infrastructure programs on cycling, to name but a few.

Internationales

A new look for www.eurovelo.com

The website www.eurovelo.com is the main cycle tourism web portal in Europe, with more than 5 million page views, 1 million new unique visitors in 2018 and an annual average growth of 20 %. It is jam-packed with ideas and suggestions relating to cycling tourism in all European countries and provides a wealth of information for those wishing to cycle the 16 routes in the European cycle route network.

A brand-new version of the website has been launched in June during the Velo-city 2019 in Dublin. The new website boasts significant improvements on the previous version featuring an attractive and modern design, interactive maps of all EuroVelo

routes (more than 70.000 km of cycling routes) and a user-friendly interface that adapts to different devices.

Besides the website, a **new EuroVelo smartphone application** has been released as well. The experience-based app provides overview information, links to national/regional websites and interactive maps for EuroVelo 3 (Pilgrims Route), EuroVelo 5 (Via Romea Francigena, which passes through Luxembourg), EuroVelo 8 (Mediterranean Route), EuroVelo 10 (Baltic Sea Cycle Route) and EuroVelo 13 (Iron Curtain Trail).

For more information visit eurovelo.com and eurovelo.org.



Ardennes

Dikrich

mëlldall

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 Mëlldall

www.rentabike-melledall.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.



Internationales

Louvain (B) - Succès du nouveau plan de circulation

La ville de Louvain (Leuven) a introduit, en 2016, un nouveau plan de circulation, qui semble désormais porter des fruits.

Les autorités de Louvain, ville d'environ 100.000 habitants et donc comparable en taille à la capitale luxembourgeoise, ont éliminé le trafic motorisé individuel de transit de l'intérieur de l'agglomération en subdivisant celle-ci en une zone piétonne centrale entourée de cinq secteurs (voir illustration), qui sont tous séparés les uns des autres et qui ne peuvent donc être rejoint par voiture seulement à partir de la route périphérique (ring) entourant la ville. Voulang passer d'un secteur à un autre, les voitures sont ainsi toujours contraintes de retourner vers le périphérique.

Les sections, qui ont été soit fermées au trafic motorisé soit aménagées en rues à sens unique, restent pourtant entièrement perméables aux flux de vélos et du transport publique afin d'éviter des détours à la mobilité durable.

Cette planification, d'ailleurs appliquée de façon similaire dans les villes de Houten et Groningue (Pays-Bas), a engendré, un an après sa mise en œuvre, une augmentation du trafic cycliste de 32 % et une amélioration



Le centre de Leuven a été subdivisé en zone piétonne (violet) et 5 secteurs (bleu, vert, rouge, orange, jaune). Pour se déplacer en voiture entre les secteurs, il faut utiliser le périphérique. (Source: www.ecf.com)

sensible de la qualité de l'air au centre-ville. De même, les mesures prises ont contribué substantiellement à remporter le «European Green Leaf Award 2018».

Une telle réorganisation de la circulation n'est certes pas transférable partout, mais il serait pourtant souhaitable de voir émerger, également au Luxembourg, des solutions innovantes priorisant clairement la mobilité durable.

Plus d'infos: www.leuven.be



Tiensestraat, avant et après son réaménagement en zone piétonne (Source: www.ecf.com)

VELO^o SPORT LENTER



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^oVILLE**

 **Bakfiets.nl**

EINLADUNG / INVITATION



Nachdem die Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ 2004 ihre Vereinsstatuten offiziell definiert hat, ist mittlerweile die ein oder andere Aktualisierung fällig. Auch unseren Vereinsnamen möchten wir bei dieser Gelegenheit überdenken.

Vielleicht haben Sie ja Ideen oder Anregungen hierzu? Oder Sie haben Lust mit uns zu diskutieren?

Dann laden wir Sie herzlich ein zu einem Informations- und Gedankenaustausch am

Donnerstag, den 31. Oktober 2019 um 18:00 Uhr
im Oekozynter Pafendall, 6 rue Vauban.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir Sie freundlich um eine Anmeldung, die aber nicht zwingend ist.

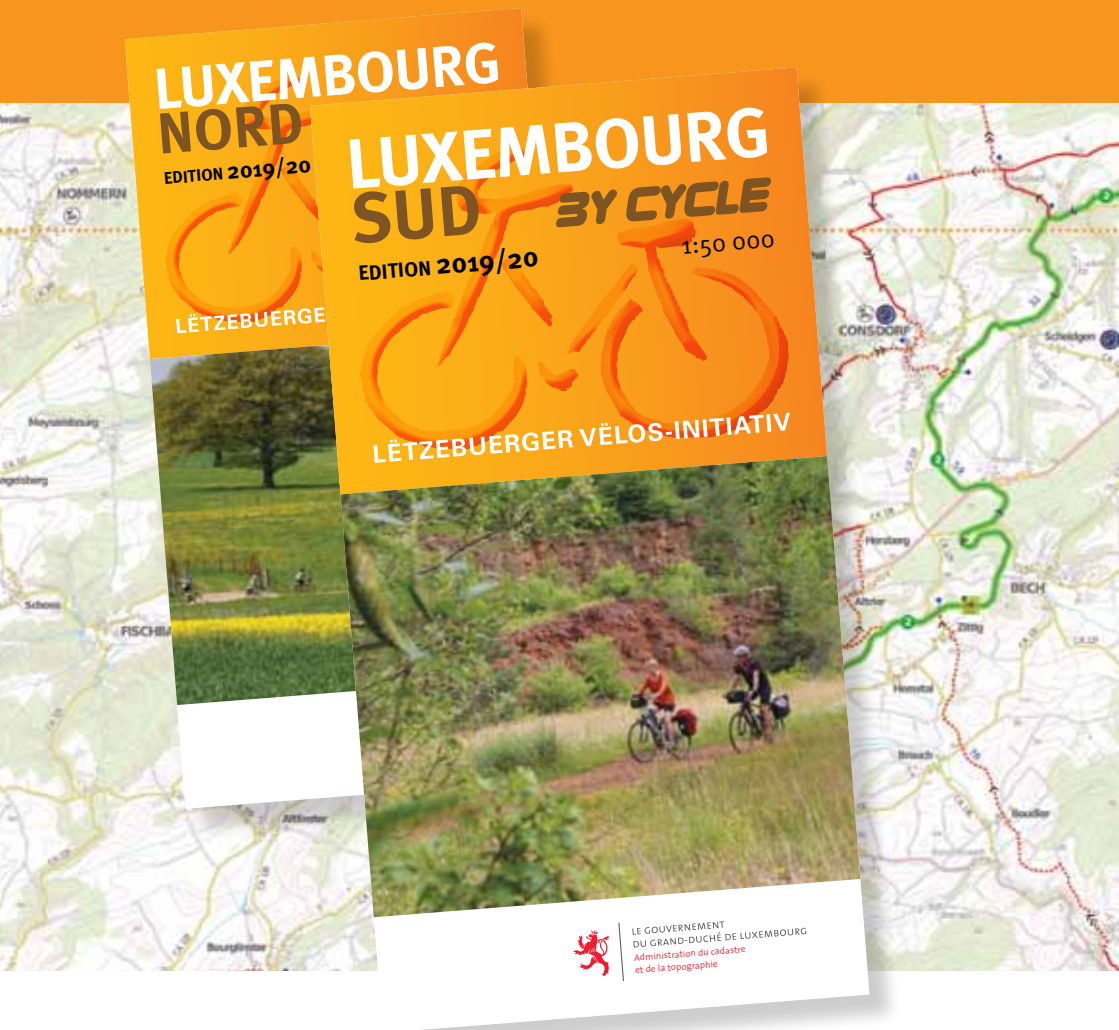
Après définition officielle de ses statuts en 2004, la Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ prévoit entre-temps leur actualisation. Par la même occasion, nous aimerions reconsidérer le nom de notre association.

Vous avez éventuellement des idées ou suggestions à cet égard? Ou vous avez envie de discuter avec nous?

Alors nous vous invitons à une soirée d'information et d'échange le

jeudi, 31 octobre 2019 à 18h00
à l'Oekozynter Pafendall, 6 rue Vauban.

Pour des raisons d'organisation pratique, nous vous saurions gré de nous communiquer votre participation, sans en faire une obligation.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration du cadastre
et de la topographie

2-teiliges Kartenset der Radwege Luxemburgs

1:50.000

mit deutscher/englischer/französischer Legende

Preis: 9,00 € (ohne Versandkosten)



erhältlich in Buchhandlungen und bei der
Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ a.s.b.l.

6, rue Vauban L-2663 Luxembourg

Tel. (+352) 43 90 30 29

Fax. (+352) 20 40 30 29

www.lvi.lu

lvi@velo.lu

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, la LVI 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 die LVI 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 (lvi@velo.lu).

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

Impressum

Heft Nr. 115	3/2019 - September 2019
Auflage:	1000 Exemplare
Herausgeber:	LVI a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon/Fax:	(+352) 43 90 30 29 / (+352) 20 40 30 29
Internet:	www.lvi.lu www.facebook.com/letzebuerger.velosinitiativ
E-Mail:	lvi@velo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos:	LVI Archiv, Eischen Lilly, Georg Samantha, Muller Camille, Sartor Mike, Schieres Paul
Druck:	Printing Ossa, recycliertes Papier



La LVI
est membre
de la



SE DÉPLACER DU BOUT DES DOIGTS AVEC L'APPLI CFL MOBILE



**ACHETER
MON TICKET**



**CRÉER
MES ALERTES**



**PLANIFIER
MES VOYAGES**



**CRÉER
MES ENDROITS
FAVORIS**



**PARTAGER
MES RÉSULTATS**



Prenez un autre chemin avec etika !

Vous êtes un entrepreneur ou un particulier qui cherche à financer un projet écologique et/ou social. En partenariat avec la Banque et Caisse d'Épargne de l'État, Luxembourg (BCEE), etika propose une offre de crédit à taux réduit pour soutenir de tels projets au Luxembourg. Contactez-nous pour en savoir plus et économisez sur vos intérêts bancaires !

