



PROVELO *Info*

Nr. 128 04/2022

Hierschtzaït: D'BLIEDER...AN D'VÉLOE FALEN



LUXEMBOURG BY CYCLE 2021



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

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

Editorial

Große und weite Ziele für das Fahrrad und ProVelo

„ProVelo muss sich selbst als Organisation, sowie dem Fahrrad als Verkehrsmittel, große und weite Ziele setzen“ – so brachte ein Teilnehmer unseres „Visionstages“ Ende November sein Anliegen auf den Punkt. Alle Anwesenden teilten zudem die Meinung, dass ProVelo als grösste Fahrradlobby des Landes einer der Hauptakteure der Mobilitätswende ist und bleiben muss.

Konkret wurden sich an diesem Tag folgende Fragen gestellt: Welche Funktion muss ProVelo in Zukunft einnehmen, damit die vom PNM (Plan national de mobilité) für das Jahr 2035 gesteckten Ziele für das Fahrrad erreicht werden? Aus dem lebendigen Austausch wurden unter anderem folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- In erster Linie wird sich ProVelo in den kommenden Jahren bemühen, die Rolle eines „Dachverbandes“ für regionale bzw. lokale Radinitiativen zu übernehmen. ProVelo will diese lokalen Partner mit fachlichem Know-How unterstützen, sie bei der Ausarbeit und der Kommunikation von politischen Forderungen begleiten, sowie die Vernetzung von allen Akteuren untereinander fördern. Diese lokalen Partner sind äuert wichtig für ProVelo,

da sie nicht nur die lokalen Probleme am besten kennen sondern auch mit ihren Grassroot Aktionen, die „Causa“ des Fahrrads vorantreiben.

- Gleichzeitig wird ProVelo versuchen, sich zunehmend in relevante politische Arbeitsgruppen und Expertengremien einzubringen, um sowohl planungs- als auch sensibilisierungstechnisch für das Fahrrad auf nationaler Ebene eine wegbestimmende Referenzrolle zu übernehmen.

- Zuletzt wurde hervorgehoben, dass der Stellenwert des Benevolats auch für unsere Organisation immer noch sehr wichtig ist. Eine erfolgreiche Gewerkschafts- und Lobbyarbeit erfordert engagierte und informierte Mitglieder, einen regen Austausch, produktives Feedback, und vor allem mutige, neue Ideen. Viele unserer bereits stattfindenden Aktivitäten und diejenigen, welche wir in Zukunft planen, sind nämlich ohne die Unterstützung unserer freiwilligen Helfer nicht möglich.

Eine wohl utopische, aber doch sehr wünschenswerte Vision der Zukunft äußerte an jenem Tag auch unsere Präsidentin Monique Goldschmit : Wäre es nicht toll, im Jahr 2035 solch eine effiziente, sichere und durchgehende landesweite Radinfrastruktur zu haben, dass ProVelo sich als Interessenverein auflösen könnte, da wir überflüssig geworden sind?

In diesem Sinne laden wir Sie, werte(r) Leser(in), herzlich zu unserer Generalversammlung am 20. Januar 2023 in Strassen ein, wo wir gemeinsam auf das Jahr 2022 zurückblicken, uns gleichzeitig das kommende Jahr 2023 vorbereiten und unser Belangen fürs Fahrrad als beste Alternative zum Auto gemeinsam vorantreiben wollen.



Save the date: Assemblée Générale ProVelo, 20.01.2023

Nous sommes heureux de vous annoncer que vendredi, le 20 janvier 2023 notre Assemblée Générale aura lieu à 19h00 au Centre culturel Paul Barblé à Strassen. Après deux années d'AGs à distance, nous nous réjouissons de relancer cet événement amical en présentiel pour vous présenter nos projets de 2022 et ceux pour 2023. De son côté, notre invité, le Ministre François Bausch fera le bilan de la politique des transports des 10 dernières années. Après les présentations, ce sera également l'occasion pour s'échanger, comme c'est la tradition, lors d'un verre de vin et d'un plateau de fromage.

We are pleased to announce that on Friday, 20 January 2023, our General Assembly will take place at 7pm at the Paul Barblé

Cultural Centre in Strassen. After two years of remote GAs, we are looking forward to relaunching this friendly event face to face and present our projects from 2022 as well as those for 2023. Our guest, Minister François Bausch, will present the results of the transport policy of the last 10 years. After the presentations, there will also be an opportunity to exchange views, as is the tradition, over a glass of wine and a cheese platter.



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



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



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@visitgutland.lu

visitgutland.lu



Sommaire / Inhalt

Editorial	3
Save the date: AG ProVelo	5
Bilan de l'action éclairage	6
La position de ProVelo sur les voies suggestives	7
Open Letter "Path"	8
Ratgeber "Pedelec" auf Oekotopten	9
Bilan: Groupes de travail de ProVelo.lu	11
Avenue Pasteur auf Limpertsberg - Spielplatz für Verkehrsplaner?!	12
ReVELOtion am LTEtt!	13
Etude Locatioun vu Véloen/Bilan Vélosummer	14
1,1 Milliarden Radinfrastruktur in den Niederlande	15
Happy Birthday Eurovelo!	16
Merci Charel!	16
Questions, réponses et communiqués	17
Ist die neue Escher Fahrradbrücke zu teuer?	20



Rendez-vous / Termine

20.01.2023 Assemblée Générale 2023, Centre culturel Paul Barblé Straassen

Page de garde : Caricature Carlo Schneider

Que la lumière soit! Bilan de l'action «éclairage vélo» du 8 novembre 2022

Mardi, le 8 novembre 2022, ProVelo a de nouveau lancé sa «Campagne éclairage» annuelle au Rond-Point Schuman. Dans le cadre de cette campagne qui a eu son début en 2012, ProVelo a réalisé, au fil des années, presque 900 contrôles de vélos.

Le but de l'action est de rappeler aux cyclistes les dangers auxquels ils s'exposent sans éclairage approprié, particulièrement lors des saisons automnales et hivernales quand les jours se raccourcissent. En effet, les cyclistes tendent à surestimer leur visibilité par rapport aux autres usagers de la route.

ProVelo tient à rappeler que l'équipement correct du vélo consiste, selon le code de la route, de réflecteurs blancs/jaunes dans les roues et sur les pédales, d'un réflecteur rouge arrière, d'un feu arrière rouge et d'un feu avant blanc/jaune ainsi que d'une sonnette. En outre, le port de gadgets ou vêtements clairs et réfléchissants peut encore améliorer la visibilité des cyclistes.

Lors de cette action, les cyclistes pouvaient faire contrôler leur visibilité et l'équipement des lumières de leur vélo par nos bénévoles sur place. Le bilan de la campagne 2022 est le suivant :

- 171 vélos ont été contrôlés
- 57% étaient équipés de façon complète en ce qui concerne l'éclairage prévu par le code de la route
- 28% manquaient seulement des réflecteurs
- 11% manquaient des lumières et des réflecteurs
- 4% manquaient des lumières mais avaient des réflecteurs

En total, 310 vélos et Vel'Oh's sont passés au Rond-Point Schuman entre 17h00 et

19h00. Ce chiffre, ainsi que celui des 171 vélos contrôlés et des 57 % de vélos correctement équipés, représentent tous des nouveaux records pour l'action. Ceci ne dresse non seulement un bilan très positif de notre événement mais également de l'utilisation du vélo au quotidien au sein de la ville de Luxembourg.

Nous voudrions remercier nos partenaires de la Croix-Rouge qui étaient sur place pour distribuer des gilets réflecteurs dans le cadre de leur action « Sécher duerch all Verkéier ».

Un grand Merci également à la Ville de Luxembourg qui nous a mis à disposition du matériel sur place ainsi que des réflecteurs et autres gadgets que nos bénévoles ont distribués aux cyclistes.



Photos: Paul Schieres

La position de ProVelo sur les voies suggestives - la peinture peut elle rivaliser l'infrastructure?

Chez les activistes du vélo, un hashtag fait le tour ces dernières années sur les réseaux sociaux: #paintisnotinfrastructure (la peinture n'équivaut pas à l'infrastructure). Ce mouvement critique la tendance de simplement peindre de nouveaux « aménagements » pour vélos sur la chaussée pour se vanter de la mise en place d'infrastructures cyclables, sans trop entraver la circulation du trafic individuel motorisé et surtout sans trop devoir mettre en question la distribution de l'espace public de façon plus générale.

Les problèmes principaux des voies suggestives - voies aux bords de la chaussée destinées principalement aux cyclistes, mais pouvant être empruntées par le trafic motorisé lors de situations de croisement avec d'autres véhicules - sont exemplaires à cet égard et comprennent actuellement leur largeur souvent insuffisante (minimum de 1,25m). De plus, vu la proximité aux bandes de stationnement, ces voies suggestives représentent un risque de « dooring » élevé pour les cyclistes et les vitesses du trafic motorisé sont souvent trop élevées pour se sentir en sécurité. ProVelo considère cependant que l'aménagement de voies suggestives peut être un outil important pour réaliser un plus grand nombre de liaisons cyclables, surtout à court terme, même si elles ne peuvent jamais rivaliser avec des infrastructures cyclables en site propre et séparées des piétons. Afin d'améliorer la sécurité sur les bandes suggestives et d'en faire une solution moins controversée pour les cyclistes, ProVelo revendique une adaptation des recommandations de l'aménagement des voies suggestives à l'exemple de celles des Pays-bas.

Ceci comprend les aspects suivants :

- rétrécissement de la voie centrale, réservée au trafic motorisé
- augmentation de la largeur minimale des voies suggestives
- aspect distinguant les voies suggestives clairement de la voie centrale (p.ex. revêtement alternatif ou coloration du revêtement) au lieu d'une simple ligne de séparation blanche
- diminution plus systématique de la vitesse maximale autorisée sur ces rues

Aux Pays-bas, les voies suggestives, qui y sont aménagées aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations, présentent un fort rétrécissement optique de la chaussée centrale par leur largeur et leur surface distincte - en faveur de plus de place pour les cyclistes - incitant ainsi le trafic motorisé à ralentir, à rester conscient de la présence potentielle de cyclistes et à garder ses distances lors de dépassements. ProVelo est optimiste que le même effet pourra être obtenu au Luxembourg si les recommandations concernant ce type d'aménagement seront améliorées de façon conséquente. Il s'agira toujours « que de peinture », mais elle sera ressentie de façon comparable à une infrastructure en site propre par les cyclistes et les automobilistes et permettra de sécuriser un peu plus les tronçons de route où une infrastructure séparée n'est pas (encore) réalisable.



Exemple d'une voie suggestive à longueur et marquage approprié aux Pays-Bas Source : MDDI

Open Letter by the "Partnership for active travel and Health" (PATH) concerning the COP27

As a member association of the ECF, ProVelo has signed the open letter from PATH coalition present at the COP :

On the occasion of the COP27 climate conference, the Partnership for Active Travel and Health, alongside supporters of more walking and cycling, issue this letter to governments and cities:

We call on governments and cities to invest more in walking and cycling to achieve climate goals and improve people's lives

Enabling more people to walk and cycle safely is essential to achieving the Paris Agreement on Climate Change, yet walking and cycling lack priority in the transport and mobility mix and the wider climate agenda.

A truly sustainable mobility paradigm must include a much larger share of investment in walking and cycling. Enabling a bigger share of urban trips to be walked and cycled is a quick, affordable and reliable way to significantly reduce transport emissions, traffic congestion and road casualties, and will also deliver improved public health, stronger economies and fairer societies.

Transport is responsible for 27% of global carbon emissions and is the sector with the strongest growth in emissions. Road vehicles account for nearly three quarters of transport CO₂ emissions and these numbers are not decreasing. However, the potential for replacing motorised vehicle trips with walking and cycling is huge and within our grasp.

60% of urban trips across the globe are shorter than 5 kilometres, with more than half of them currently travelled by motorised vehicles. Walking and cycling could replace a significant proportion of

these short trips. Electric bicycles expand this potential further still, and walking or cycling 30 minutes a day is enough to meet WHO minimum health requirements and reduce the risk of premature death by 20 to 30%.

With COP27 being hosted in Africa, it is worth noting that across the continent walking is already the primary mode of transport for the majority of people. Up to 78% walk every day – often because they have no other choice. And they put their lives at risk the moment they step out of their homes due to roads dominated by speeding cars, missing sidewalks, makeshift crossings and high-polluting vehicles. By 2050, low and middle income countries will own over two-thirds of the world's cars. With that comes an increasing urgency for even greater investment in safe walking and cycling infrastructure.

For all of these reasons, the Partnership for Active Travel and Health, together with the undersigned organisations, strongly appeal to national and city governments to commit to prioritising and investing in walking and cycling, through Nationally Determined Contributions and integrated and coherent strategies, including plans, funding and concrete actions for:

- Infrastructure – to make walking and cycling safe, accessible and easy to do.
- Campaigns – to support a shift in people's mobility habits.
- Land use planning – to ensure proximity and quality of access to everyday services on foot and by bike.
- Integration with public transport – to underpin sustainable mobility for longer trips.

- Capacity building – to enable the successful delivery of effective walking and cycling strategies that have measurable impact.

We are convinced that placing walking and

cycling at the very heart of global, national and local strategies to address climate change will not only contribute to meeting urgent climate goals, but will also improve the lives of people all over the world.

Signed by PATH partners:



Ratgeber „Pedelec“ auf Oekotopten.lu

Ein Drahtesel soll her? Ein illustrierter Ratgeber des Onlineportals Oekotopten.lu bietet Verbraucher:innen Orientierung bei der Entscheidung, ob es ein Pedelec oder vielleicht sogar ein E-Lastenrad oder -Fahrrad sein soll, und worauf zu achten ist.

Je nachdem, wie weit man fahren will, und wie die Beschaffenheit der vorgenommenen Strecken ist, können sich Käufer:innen zwischen einem Fahrrad oder einem Pedelec entscheiden. Egal, auf welche Variante die Wahl fällt, wird sich vor dem Kauf meistens im Internet informiert. Sollte die Wahl auf ein Pedelec fallen – mit klassischem Rahmen, als Lastenrad oder zum Falten im multimodalen Verkehr, bietet Oekotopten einen illustrierten Ratgeber, der auf die wichtigsten Aspekte in Sachen Technik (Motorleistung, Akku-Kapazität), Komfort und Sicherheit hinweist. Entscheidungshilfe beim Kauf bieten drei Infografiken, die mit QR-Code zum Online-Ratgeber leiten. Die Grafiken können unter www.oekotopten.lu heruntergeladen

werden. Das Oeko-Zentrum Pafendall betreut das Projekt in Zusammenarbeit mit dem Mouvement Ecologique.

Alle Interessierten – Fachgeschäfte, Gemeinden oder Vereine/Organisationen – können die Infografiken gerne in ihrem Empfangsbereich aushängen oder in ihren virtuellen Info-Kanälen teilen. Besonders interessant ist dies etwa für Kommunen, die Prämiens für den Kauf von Pedelecs anbieten.





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



velosophie.lu

velosophie s. à r. l.

15, rue St Ulric

L-2651 Luxembourg-Grund

info@velosophie.lu

Öffnungszeiten

Mittwoch, Donnerstag, Freitag 13:00 - 18:30

Samstag 11:00 - 17:00

sowie auf Termin tel: +352 26 20 01 32

Wir machen Ihre Radreise zum Genuss
Radtouren | Radwanderkarten | Fahrradtaschen

Sie planen eine Radreise.
Bei uns finden Sie kompetente Beratung und
viele interessante selbst ausgearbeitete
Gruppenreisen.

Gerne buchen wir Ihnen auch Ihre TraumRadrei-
se aus dem Katalog.

Radkarten, Fahrradtaschen, Fahrradkörbe, wir
haben die richtige Auswahl für Ihre Radreise
und das Fahrrad im Alltag, in unserem Laden.



Bilan: Groupes de travail et rencontres ProVelo.lu

Les derniers mois, ProVelo a organisé bon nombre de rassemblements pour ses membres et amis cyclistes. Ces réunions avaient pour but la mise en contact entre cyclistes, la préparation de nos futurs projets mais aussi la réflexion sur l'organisation interne et le travail au sein de notre association.

Le "Véloscafé" du 19 octobre au Oekosoph était un échange informel pour le grand public autour de la thématique du vélo. C'était une opportunité pour tout cycliste intéressé de se familiariser avec notre travail, s'intégrer dans nos groupes de travail et de faire la connaissance de personnes de la même longueur d'onde. Egalement présent à cette soirée était le "Happy Cyclist" qui réalisait des petites réparations de vélos. Nous prévoyons d'organiser ce genre de rencontre détendue de façon encore plus régulière dans le futur.

Au 14 novembre notre groupe de travail politique s'est réuni pour s'échanger sur les revendications concernant le vélo dans les élections communales de 2023. Après des discussions animées, nous avons pu rassembler les idées nécessaires qui constitueront la base d'un document que nous publierons au début de l'année

prochaine. A ce moment, notre groupe de travail se réunira de nouveau pour fixer alors les pistes pour les élections législatives d'octobre 2023.

Finalement, le 26 novembre a eu lieu notre traditionnelle "journée de vision" – une journée de réflexion interne sur le fonctionnement et les projets de notre organisation. Certains de nos membres ordinaires ont rejoint les membres de notre bureau et du comité lors de ce samedi pour discuter ensemble de la vision du vélo au Luxembourg jusqu'en 2035 ainsi que du rôle que ProVelo devrait jouer pour y arriver. Beaucoup d'idées ont également été rassemblées sur des activités vélos à réaliser en 2023.

Nous remercions tous nos membres, bénévoles et amis qui ont assisté à ces événements. Le feedback et les idées qui naissent lors de ces échanges sont essentielles dans l'élaboration de futurs projets et des positions de notre association et par conséquence, de la position du vélo au sein du pays. Si vous aussi désirez renforcer votre engagement au sein de notre association, nous vous invitons à nous contacter sur info@provelo.lu ou de vous informer sur notre site internet www.provelo.lu.



Avenue Pasteur auf Limpertsberg - Spielplatz für Verkehrsplaner?

Das Hin und Her im Zusammenhang mit dem Bau eines Radweges in der Avenue Pasteur ist symptomatisch für die Mobilitätspolitik der Stadt Luxemburg - eine Mobilitätspolitik ohne klare Ziele.

Der Gemeinderat hatte schon vor der Covid Pandemie ein Projekt gestimmt, welches jedoch nach einer Infoversammlung vom 13.09.2021 – aufgrund der vielen Reklamationen seitens der Teilnehmer – kurzzeitig fallen gelassen wurde, um dann trotzdem ohne Änderungen realisiert zu werden. Mit diesem Projekt waren weder die Radfahrer noch die anliegenden Gastwirte zufrieden.

Erster Versuch: Anfang 2022 wird auf dem Abschnitt zwischen der rue Henri VII und der Allée Scheffer, ein 240 m langer Zweirichtungsradweg gebaut, welcher baulich vom motorisierten Verkehr abgetrennt ist. Die Bäume auf beiden Straßenseiten mussten traurigerweise hierfür weichen. Der Bürgersteig, welcher schon immer zu schmal war, wurde nicht verbreitert. Für die Trennung zwischen Bürgersteig und Radweg wurden Separationselemente eingebaut. Ab jetzt gilt in diesem Teilstück Tempo 30.

Resultat: Der Radweg hat viele Wellen, Regenwasserpützen bilden sich an mehreren Stellen auf dem Bürgersteig. Abfalltonnen behindern Fußgänger und Radfahrer. Falschparker benutzen ohne Skrupel den Radweg. Fußgänger haben sehr wenig Platz und benutzen (logischerweise) den Fahrradweg. Mehrere Restaurants verlieren ihre Terrassen.

Zweiter Versuch: Kurz nach Ende dieser Arbeiten, stellten die Verantwortlichen fest, dass der Bürgersteig zu schmal ist, und zeichneten einen neuen Trennstrich zwischen Rad- und Fußweg ein, letzterer wird um 40cm verbreitert. Gelöst ist damit

nichts, die Situation ist genauso schlecht wie vorher.

Dritter Versuch: Am 17.10.2022 ist eine weitere Informationsversammlung seitens der Stadt Luxemburg, wo diese neue Pläne vorzuweisen hat. Hier sprechen viele Teilnehmer ihre Unzufriedenheit aus. Der Plan wird nichtdestotrotz wie geplant umgesetzt.

Ende Oktober 2022 werden auf dem ersten Teilstück einige wenige neue Bäume gepflanzt. Die Einwohner erhalten ein Infoblatt mit den nächsten geplanten Bauphasen.

Laut Infoblatt wird auf dem ersten Teilstück der Bürgersteig auf 2 m verbreitert, der Radweg entsprechend reduziert (es bleibt eine Breite von 1,80 m) und ist demnach nur noch ein Einrichtungsradweg vom Glacis aufwärts. In Richtung Glacis müssen die Radfahrer jetzt wieder die Straße zusammen mit dem motorisierten Verkehr benutzen. Die Straße soll als „Fahrradstraße“ (ohne bauliche Maßnahmen) umbenannt werden.

Auf dem zweiten Teilstück, zwischen der rue Henri VII und der rue Ermesinde (235 m), wird auf dem bisherigen Parkstreifen ein neuer Einrichtungsradweg gebaut. Radweg und Bürgersteig sollen durch Bäume getrennt werden. Wie breit Radweg und Bürgersteig werden sollen, ist nicht ersichtlich. Auch auf diesem Teilstück wird die Fahrbahn zur „rue cyclable“ umbenannt.

Das dritte Teilstück, zwischen der rue Ermesinde und rue Batty Weber (254 m), wird eine Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr (in Richtung Glacis) und ebenfalls als „rue cyclable“ umbenannt. Für Radfahrer wird auf der Fahrbahn ein Radweg (ohne Angabe einer Breite) markiert. Radfahrer fahren also auf der Fahrbahn gegen den Verkehr und entlang parkender Autos.

Fazit: Auf rund 700 m probieren seit einem Jahr Verkehrsplaner sowie die politisch Verantwortlichen der Stadt Luxemburg verschiedene Modelle von Radverkehrsinfrastruktur aus. Ein regelrechter Abenteuerspielplatz! Wenn das „Spiel“ nicht funktioniert, kann man ja - wie in der Sandkiste - einfach wieder von neu anfangen. Effiziente Planung

sieht anders aus. Wie einfach wäre es gewesen in der Avenue Pasteur eine „Zone de rencontre“ einzurichten, b.z. den Straßenabschnitt zwischen der rue Ermesinde und der Allée Scheffer für den motorisierten Verkehr (außer für Anrainer) zu schließen - Vorschläge die wir als ProVelo der Gemeinde seit Beginn des Projektes zukommen liessen.

Artikel und Fotos von Monique Goldschmit



Am 30.11.2022 haben die Umänderungsarbeiten begonnen

Bürgersteig zu schmal, Fußgänger benutzen (logischerweise) den Radweg

ReVELotion am LTETT!

„ReVELotion am LTETT“ esou heescht de Projet vum Anne Hilbert an Semion Smolenskiy deen si zesummen am Kader vun hirer 1ère Sciences Environnementales (1GSE) am Ettelbrécker Lycée maachen. Am Projet geet et drëms de Vélo der Schoulgemeinschaft méi no ze bréngen an si ze motivéiere méi dacks zum Vélo ze gräifen, fir zum Beispill an d'Schoul ze fueren. Fir de Vélo ze promovéiere ginn am Lycée vill Aktiounen duerchgefouert. D'lescht Joer ass zum Beispill eng Equipe vum LTETT déi eischt Etappe vun enger Vélosrees vu Lëtzeburg op Glasgow zur Klimakonferenz matgefuer. Dobái sinn iwwer 300 Kilometer zeréckgeluecht ginn. D'Fuerer sinn zesummegewuess, wat sech dono och an de Klasse bemierkbar gemaach huet. Ausserdeem gouf esou ville Leit bewosst, dass een och mam Vélo gréisser Distanze maache kann. An hirem Lycée hunn si och eng

Véloswoch organiséiert, wou vill verschidden Aktivitéiten ugebueude goufen. Beispillsweis goufe Vélosbusser organiséiert. All Moien sinn aus verschiddene Richtunge Gruppe vu Schüler a Proffen mam Vélo an d'Schoul gefuer, wou si dann zesumme virum Schoulufank Kaffi gedronk hunn. Et goufen och Workshops zum Thema Reparatur a Vélofueren op der Strooss ugebueden. Ofgeschloss gouf dës Woch mat engem Virtrag, wou ènner anerem d'Gemeng Ettelbréck an och ProVelo dobäi waren. 2023 geet de Projet an déi nächst Phase – déi nächst Véloswoch ass am Mäerz an do sinn erem flott Aktivitéiten geplant! Followt eis gären iwwer @ltettvelo op Instagram!

Artikel vum Semion Smolenskiy



De Vélo am Tourismussecteur zu Lëtzeburg – Etude iwwert d'Locatioun vu Véloen an Bilan vum Vélosummer 2022

Am Oktober huet den Tourismusministère agelueden, fir hir Etude iwwer d'Offer am Secteur vu Locatiounsvéloen hei am Land virzestellen – d'Zuelen déi présentiert goufe bezeien sech dobäi op den nationalen Inventaire vun de Méint vun November an Dezember 2021.

Insgesamt gëtt et zu Lëtzebuerg méi wéi 1000 Locatiounsvéloen, déi virun allem vun de verschiddene regionalen CIGR'en mee och vu privaten Acteuren ugebuede ginn. Net nëmmen d'Vélo selwer mee och d'Präisser, déi verfügbar Accessoiré souwéi de Profil vun de Véloslocatairé gi vun der Etude erfasst.

D'Zil dovun ass et nämlech, e Gesamtinventaire vun de Locatiounsvéloen opzestelle souwéi dësen an enger nächster Phase z'optimiséieren an ze verlinke fir sécher ze goen, dass d'Demande vun de Vélosfuerer beschrifteggleich ofgedeckt ass.

Dès Nofro schéngt op alle Fall émmer méi grouss ze ginn : Virun allem d'CIGR'en déi e Groussdeel vun der Offer u Véloen duerstellen, soe se wieren an der Haapsaison un der Limite vun hirem

Stock , mat op verschiddene Plaze bis zu 5000 Locatiounen an engem Joer bei enger Flott vun 300 Véloen. D'Conclusioun ass also, dass nach verstäerkts subsidéiert an informéiert muss gi fir den héijen Ufuerderungen u Material an Aarbechtskrafft gerecht ze ginn, déi dësen Tourismussecteur brauch fir wuessen ze kënnen.

Virun allem am August, während dem Vélosummer, weist sech wéi attraktiv de Vélo fir den Tourismus ginn ass : d'Locatioun vun de Véloen ass zu deem Zäitpunkt op verschiddene Plazzen nämlech em bis zu 80 % geklommen.

Fir de Bilan vum Vélosummer 2022 ze zéien hunn d'Ministere Bausch an Delles wéi all Joer am Oktober op eng Pressekonferenz invitierert. Insgesamt wiere méi wéi 29.000 Leit um Vélo énnerwee gewiescht, wat eng däitlech Hausse vis-à-vis vun de bal 20.000 Fuerer vum Joer virdrun duerstellt. Och fir den éffentlechen Transport war de Vélosummer eng Erausfuerderung : Wärend de Weekender am August wieren ém déi 6000 Véloen transportéiert ginn. 56 Gemenge waren 2022 un der Aktioune

Tableau 1
Le nombre et le type de vélos dans le système

Types de vélos	Citybikes / Trekkingbikes	VTT	e-Citybikes / e-Trekkingbikes	e-VTT	Vélos enfants	Tandems	Total
CIGR Nordstad	31	62	15	6	17		131
CIGR Canton Grevenmacher	169	3	25	4	28		229
CIGR Wiltz+		56	20	12	14		102
CIGR Mëllerdall ASBL	67	170		60			297
Delta ASBL	34	25	10	3	20	3	95
LS-Sports Sàrl			28	2		2	32
Romabikes	20	12	5		5	1	43
Tourist Center Clervaux ASBL				6	6		12
Parc naturel de la Haute-Sûre				8			8
Outdoor Freizeit Dillingen		25					25
Sightseeing.lu			16	20		2	38
Total :	321	369	137	93	86	6	1012

Grafik : Dossier Ministère de l'économie, Direction générale du tourisme

bedelegt. Wéi all Joer hoffe mir natierlech erém dass bei der Editioun 2023, déi vum 29. Juli bis de 27. August stattfënnt, nach méi Gemengen dobäi sinn. Ouni hir Mataarbecht ass et nämlech net méiglech, dem Vélo verschidde flott Tronçone fir op mannst ee Weekend zur Verfügung ze stellen. Dái zwee Bilane molen e ganz erfreelecht Bild wat de Succès vum Vélo an der Fräizäitgestaltung ubelaangt. D'Nofro ass héich well émmer méi Leit op méi

nohalteg an aktiv Forme vum Tourismus zeréckgräife wëllen. Op alle Fall hunn och déi politesch Acteuren dat enormt Potential erkannt a leeén déi néideg Weiche fir Lëtzebuerg zu enger attraktiver Destinatioun fir de Vélostourismus ze maachen.

De gesamte Bilan zum Vélosummer 2022 kënnt Dir lech énnert www.gouvernement.lu ukucken.

Auch große Fahrradnationen bauen weiterhin aus : die Niederlande investiert 1.1 Milliarden Euro in Radinfrastruktur

Mitte November gab die niederländische Regierung bekannt, dass Investitionen in Höhe von 780 Millionen Euro in die Fahrradinfrastruktur des ganzen Landes investiert werden sollen. Dazu kommen Beiträge der Gemeinden und Provinzen welche die zukünftige Gesamtinvestition in das Infrastrukturnetz auf beachtliche 1,1 Milliarden Euro bringen wird.

Diese Summe soll vor allem neue Abstellanlagen für Räder und zusätzliche regionale und nationale Transitstrecken finanzieren. Allein an den Bahnhöfen in Utrecht und Goes sollen beispielsweise mehr als 3000 neue Stellplätze geschaffen werden, damit Radfahrer einfacher und schneller auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können.

Auch werden an vielen Stellen neue Tunnels und Brücken für Radfahrer und Fußgänger entstehen, dies über vielen Landesstraßen oder unter der Eisenbahn – so z.B. in Wijchen und bei Sittard-Geleen. Dies wird es Radfahrern und Fußgängern erleichtern ein Wohngebiet auf der anderen Seite der Straße oder der Bahnlinie zu erreichen.

Der Präsident der ECF Henk Swarttouw war sehr positiv überrascht über diese enorme

Summe und zeigte sein Lob über Twitter. Auch der niederländische „Fietsersbond“ zeigt sich sehr erfreut über diese Nachricht, haben sie doch bei den Parlamentswahlen 2021 noch Finanzierungen in Höhe einer Milliarde in das nationale Radnetz gefordert.

In Betrachtung dessen, dass die Niederlande ohnehin schon über ein beachtliches Netz an Radinfrastruktur verfügen, würde ProVelo sich wünschen, dass die zukünftige luxemburgische Regierung sich dieses positive Beispiel als Maßstab setzen würde.



Henk Swarttouw
@openhenken

Unbelievable! You'd think the Dutch were done covering their country in #cycle paths, but @vivianneheijnen and @markharbers just announced that the government will invest another whopping € 1,1 BILLION in new #cycling infrastructure. Way to go! fietsersbond.nl/nieuws/ruim-mi...

[Tweet übersetzen](#)



9:10 vorm - 15. Nov. 2022 · Twitter for iPad

EuroVelo 25th anniversary

Happy Birthday EuroVelo! Our European partner association celebrated its 25th birthday in November of this year. One of the many announcements for this occasion was the fact that trips on the EuroVelo network have grown by 10% since pre-pandemic counts in 2019. Additionally, since July 25th, it is finally possible to download the GPX data of all the Eurovelo itineraries via www.eurovelo.com.

A bit of history : The “European network for cycling routes” (Eurovelo) was inaugurated on November 21st 1997 in Logrono, Spain. The very first EuroVelo Route, EuroVelo 12, which is the north sea route connecting the United Kingdom over Belgium, the Netherlands and Denmark towards Sweden was inaugurated in 2001. Now, in 2022, the network has 17 main cycling roads that unite the entirety of the European continent by bike.

Of the 90.000 kilometers of routes that are planned for the network, 64% are already entirely complete and ready to be utilized. The network functions as the backbone for cycling infrastructure throughout Europe, meaning that all countries are invited to use the existing EuroVelo connections as a point of reference in planning their national cycling ways.

ProVelo.lu is responsible for administering the EuroVelo network in Luxembourg – in fact, the EuroVelo 5 Via Romea Francigena is traversing Luxembourg from Haut-Martelange in the West to Schengen in the South-East and was actually the EuroVelo route with the third-highest bike traffic growth (15%) since 2019.

If you plan a longer cycling trip in the coming future, why not try the challenge of cycling along one of the official Eurovelo routes?



www.eurovelo.com

Merci Charel!

Vill vun eis hunn de Charel just vum Numm hier kannt, mee mir all sinn an de Genoss komm vu senger Aarbecht, déi hie fir ProVelo wärend ville Jore gemaach huet. Am Summer huet de Charel eis fir émmer verlooss. Hie wor jorelaang treie Korrekter vun eise Publikatiounen a mat senge Formulatiounsproposen, huet hien eis Texter opgepeppelt, eisen Iwwersetzung

de leschte Schléff ginn a wor émmer do fir ganz kuerzfristeg eng dringend Korrekturliesung ze garantéieren.

Mir wäerten de Charel Staudt a beschter Erënnerung behalen, a soen him Merci, dass hien eis wärend ville Joren éierenamtlech an diskret énnerstëtzzt huet.

Questions, réponses et communiqués

Objet: PC22 entre Bleesbrück et Fouhren	
Lettre de ProVelo du 13.06.22	Réponse du MMTP du 11.11.22

Monsieur le Ministre, (...) en réponse à la question parlementaire n° 6130 concernant l'aménagement de la piste cyclable entre Fouhren et la Bleesbrück (PC22) vous indiquez que l'acquisition des terrains se trouve dans la compétence du Comité d'Acquisition du ministère des finances, mais que les négociations avec les propriétaires semblent avancer. Lors d'une entrevue avec vous en décembre 2020, ProVelo avait soulevé le sujet. Nous avions été informé qu'une procédure d'expropriation – qui pourrait durer jusqu'à 2 ans – serait lancée prochainement pour ne pas perdre plus de temps concernant cette PC dont la réalisation traîne déjà depuis des années. Les négociations avec les propriétaires étaient cependant supposées continuer en parallèle, dans l'espoir de trouver un accord mutuel.

Lors de notre entrevue avec l'administration des PCH en décembre 2021, monsieur Ries nous avait informé que la procédure d'expropriation n'avait toujours pas été lancée. La PCH était à ce moment en possession d'un «compromis d'enregistrement» pour faire une dernière tentative d'acquisition des parcelles. En absence d'un accord, la procédure d'expropriation serait en principe lancée cet été.

Nous nous permettons de vous poser les questions suivantes quant à cette procédure :

- Y a-t-il eu des progrès concrets, e.g. l'acquisition de certaines parcelles depuis les réunions précitées ou sous quelle forme se reflète le progrès des négociations?
- Existe-t-il un délai concret auquel vous procéderiez au lancement d'une procédure d'expropriation pour les dernières parcelles faisant défaut pour la réalisation de la PC22 ?
- Si non, qui est responsable pour prendre la décision de lancer cette procédure, et sur base de quelles conditions cette décision pourra-t-elle être prise ?

Madame, (...) en réponse à votre lettre du 13 juin 2022 concernant l'objet cité ci-dessus, je vous informe qu'en ce qui concerne l'acquisition des parcelles nécessaires pour l'aménagement de la piste cyclable PC22 entre Bleesbrück et Fouhren, trois terrains ont pu être acquis depuis les réunions mentionnées dans votre courrier.

Cependant, à ce jour, l'acquisition des parcelles restantes n'a pu aboutir du à l'absence d'un arrangement avec les propriétaires.

Concernant le délai pour lancer une procédure d'expropriation, les négociations pour l'acquisition de parcelles sont menées au cas par cas, ne permettant pas de définir un délai concret. Avant le lancement d'une telle procédure, les propriétaires sont relancés à plusieurs reprises. Il convient toutefois de signaler qu'une procédure de cette nature devrait être évitée afin de ne pas retarder davantage le projet en question.

Il est fortement recommandé de trouver une solution à l'amiable avec les propriétaires concernés.

Le dossier en question devrait probablement être clôturé d'ici la fin de l'année 2022. Si aucun accord avec les propriétaires des parcelles restantes n'est trouvé d'ici là, le lancement de la procédure d'expropriation sera finalement envisagé.

Objet: Distribution de l'espace routier dans le Val St.Croix et la rue de l'Ouest

Lettre de ProVelo du 19.05.22	Réponse de la VdL du 11.10.22
<p>(...)Le tronçon du Val Ste. Croix (PC1) entre l'intersection avec la rue des Aubépines et le début du tronçon en site propre de la PC1, longeant l'A6 ne représentait certainement pas une telle infrastructure adéquate jusqu'ici et mettait le cycliste souvent en conflit avec le trafic motorisé.</p> <p>Une amélioration de la situation pour les cyclistes était par conséquent attendue de longue date, et le projet de réaménagement de la rue aurait permis de procéder à une sécurisation des cyclistes sur ce tronçon.</p> <p>ProVelo doit constater que lors du réaménagement cette rue semble avoir été élargie et des places de parking y ont été mis en place. Cependant, le vélo doit y circuler sur des voies cyclables, intercalées entre les voies de circulation du trafic motorisé et la bande de stationnement, et ceci même sans la mise en place d'une bande de sécurité (voir veloplangen.lu S-01). Cette infrastructure n'est donc ni sécurisé par rapport au trafic mobile ni par rapport au trafic immobile et ne remplit guère les critères pour représenter une « infrastructure adéquate » pour des cyclistes de tout age et niveau.</p> <p>De plus, la rue de l'Ouest, parallèle à ce tronçon du Val Ste Croix, qui a aussi été réaménagée récemment et qui est empruntée par de nombreux cyclistes quotidiens comme alternative à la PC1 (plus directe, meilleure visibilité, meilleur sentiment de sécurité, pas de conflits avec piétons) a aussi été équipée de bandes de stationnement (d'ailleurs déconseillées au PNM2035/Modu2.0 en faveur de stationnements centralisés) tandis que toute infrastructure/marquage cyclable y fait défaut.</p>	<p>(...) J'ai l'honneur de vous informer que le tronçon du Val Ste. Croix dont il est question a été réaménagé dans le cadre de la réalisation du PAP « Parc des Aubépines » pour lequel des plans ont préalablement été établis il y a environ 5 ans, suivant les normes et recommandations des instances étatiques. Il sied de préciser encore que la voie cyclable en question répond parfaitement aux exigences requises en matière de sécurité et sont stipulées dans les documents édités par les autorités étatiques, à savoir une voie cyclable d'une largeur de 1,5 m sur la chaussée, assortie d'une distance de sécurité de 0,5 m par rapport à la bande de stationnement en bordure de chaussée.(...)</p> <p>Toutefois, les moeurs et habitudes ont quelque peu changé depuis en matière de planification des aménagements cyclables et si le projet en question devrait être réalisé, il se ferait certainement en site propre, séparé de la chaussée.</p> <p>Dans le cas présent, il faut considérer le fait que le réaménagement de la voirie compte non seulement les travaux de superstructure mais également ceux de l'infrastructure et donc ceux réalisés sur les réseaux souterrains. Suivant les informations par notre Service Voirie, aucune modification des aménagements cyclables n'est possible sans qu'il ne soit nécessaire de déplacer des réseaux.</p> <p>Il y a lieu de retenir que les aménagements réalisés répondent entièrement aux normes de sécurité en vigueur pour les cyclistes. En sus, une modification à court terme sans devoir déplacer certains réseaux n'est pas non plus possible. En attendant la réalisation un jour du boulevard de Merl</p>

Par conséquent, ProVelo prend la respectueuse liberté de vous adresser les questions suivantes :

- Comment se peut-il qu'une rue comprenant une piste cyclable nationale soit réaménagée de façon à ni mettre en place une infrastructure en site propre pour les cyclistes, ni même respecter les recommandations de veloplangen.lu concernant la bande de sécurité entre la voie cyclable et la bande de stationnement?
- Le collège échevinal est-il conscient de l'importance de la rue de l'Ouest pour les déplacements quotidiens en bicyclette ? Si oui, pourquoi le vélo n'a-t-il pas été pris en compte ?
- Ne serait-il pas pertinent que la ville de Luxembourg tente d'intégrer le vélo désormais de façon systématique dans tout projet de réaménagement d'une infrastructure de mobilité - tel que le PNM2035 le prévoit déjà pour les routes étatiques - et ceci indépendamment de son importance actuelle en vue de créer une offre de qualité pour les cyclistes, surtout quand la place ne semble pas être un facteur contraignant comme dans cette situation ?
- Considérant que la majeure partie du trafic dans la rue de l'Ouest représente probablement un trafic « parasitaire » afin d'éviter la route d'Arlon lors des heures de pointe, la Ville de Luxembourg et la commune de Strassen ont-ils jamais discuté la possibilité de réaliser une coupure dans la rue du Kiem au niveau de la commune de Strassen afin d'inciter d'autres formes de déplacement ?
- Serait-il alternativement envisageable de limiter l'accès à cette rue aux riverains et fournisseurs (C,2) ou d'y aménager l'infrastructure de façon à être plus accueillant pour les cyclistes ?

et du raccord du Val St. Croix, la nouvelle situation peut être parfaitement maintenue d'autant plus qu'en direction du territoire de la commune de Strassen aucun site propre pour cycles n'est à l'heure actuelle présent. Une adaptation de la voirie pourra certainement être envisagée le jour où les aménagements cyclables auront été fixés dans le cadre de la planification du boulevard de Merl et des votes adjacentes. Quant à la rue de l'Ouest, nous vous informons que la configuration ce celle-ci n'a pas été modifiée. Il s'agit en l'occurrence d'une voie communale de 2eme ordre qui est également considérée comme étant une voie collectrice inter quartiers située entre deux routes nationales et qui collecte le trafic en provenance des rues de desserte locales pour les drainer vers les axes routiers principaux. La vitesse maximale y autorisée est actuellement de 50 km/h.

La seule adaptation réalisée au niveau de cette rue est celle générée par le projet d'aménagement du nouveau PAP « Parc des Aubépines » qui y a été à l'origine de la modification du règlement municipal de la circulation en matière de stationnement puisqu'à l'issue du chantier, une bande de stationnement a été aménagée à l'endroit exacte de l'emplacement des travaux et un arrêt de bus est vu s'ajouter aux dispositifs en place.

Compte tenu du fait que la commune de Strassen a d'ores et déjà procédé à l'intégration au régime 30 km/h mise sur son territoire à la rue du Kiem, - prolongation de la rue de l'Ouest, nous allons également étendre la zone 30 km/h en question sur notre territoire urbain à la rue de l'Ouest.

Ist die neue Escher Fahrradbrücke zu teuer?

Am Freitag, 23. Dezember 2022, wird in Esch-Alzette die längste Fahrradbrücke Europas eingeweiht. Sie verbindet das Escher Zentrum mit dem „Quartier Belval“ und ist Teil des nationalen PC8. Somitt stellt sie auch die Verbindung Richtung Bieles her. Der Kostenpunkt für die neue Fahrradbrücke liegt bei 48 Mio. Euro – viel zu teuer meinen viele. Sicher kann man über diese Kosten diskutieren, jedoch sollte dabei die eigentliche Frage nicht vergessen bleiben: „Was bringt diese Brücke den Radfahrern und Fußgängern?“

Die Analyse von Kosten und Nutzen von Radwegen wurde bereits öfter untersucht. So auch kürzlich von „Transport & Mobility Leuven“ (getragen von der UNI Leuven) die genauer das Gebiet Benelux-NRW analysiert haben. Die Forscher kamen zu folgenden Ergebnissen*:

- Fahrradfahren generiert einen Gewinn für die Allgemeinheit von 0,98 € pro km (bei E-bikes sind es 0,22€/km). Das Auto hingegen generiert Kosten von 1,02€/km.

Wenn also 100.000 Menschen einen täglichen Weg von 5 km hin und zurück zur Arbeit/Schule/Freizeit zurücklegen, dann bedeutet das einen Gewinn von 196 Millionen Euro falls sie das mit dem Fahrrad erledigen, jedoch generiert dieselbe Strecke mit dem Auto Kosten von 203 Millionen Euro. Von diesen Kosten trägt der Benutzer 89 Mio. und die Allgemeinheit 114 Millionen.

- Jeder (zusätzliche) Radfahrer bedeutet für die Allgemeinheit einen Gewinn von 260 bis 694 € pro Jahr, wohingegen jeder Autofahrer jährliche Kosten von 15.227 € verursacht (bei 15.000 km Fahrleistung).

In Luxemburg werden 2/3 der Wege unter 5 km mit dem Auto zurückgelegt (PNM

2035), nur 5% mit dem Fahrrad. Dies soll sich – aus vielerlei Gründen - in städtischen Gebieten wie z.B. Esch bis 2035 auf 20% erhöhen.

Dies bringt uns zurück zur oben gestellten Frage nach dem Nutzen der Brücke. Die neue Brücke stellt eine sichere Verbindung zwischen der Stadt Esch und den vielfältigen Aktivitäten auf Belval (Uni, Geschäfte, Gastronomie, Freizeit) her. Sie erfüllt somit die Voraussetzung, um von Pendlern zwischen Esch und Belval genutzt zu werden. Aufgrund der oben genannten Zahlen rechnet sich die Brücke, falls viele tägliche Wege in Zukunft über diese Brücke führen. Dies wird mit Sicherheit der Fall sein, jedoch hängt es davon ab, inwieweit die sich anschließenden Infrastrukturen (in Esch und Belval) ebenfalls Fahrrad- und Fußgänger freundlich gestaltet sind.

Dies ist zurzeit nur sehr begrenzt der Fall! Leider erfüllt das Escher Fahrradnetz in der bestehenden Form nicht die nötigen Voraussetzungen. Zu viele Schwachstellen, Unsicherheiten, Lücken und Mängel halten die Menschen davon ab, verstärkt in Esch Rad zu fahren. Auch auf Belval bestehen viele Mängel. Der sichere und bequeme Zubringer zur Brücke und dessen Weiterführung z.B. zum Bahnhof bzw. ins Zentrum, ist momentan auf beiden Seiten nicht gewährleistet. Es muss unbedingt nachgebessert werden!



Artikel von Jean-Paul Ruppert , Grafik : MMTP



VENNBAHN



Faszinierende Landschaften, Grenzlandflair, Vennbahn Geschichten

Durch den nördlichen Teil des Éislek schlängelt sich die mehrfach international prämierte Vennbahn. Von Troisviges 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



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.



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. 127	4/2022 - Dezember 2022
Auflage:	1000 Exemplare
Herausgeber:	ProVelo a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon:	(+352) 43 90 30 29
Internet:	www.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, Paul Schieres, Monique Goldschmit, Yves Meyer
Druck:	Printing Ossa, recyceltes Papier



ProVelo.lu
est membre
de la



DÉCOUVRIR LE LUXEMBOURG

Naturellement
EN TRAIN



CFL MOBILE

Bénéficiez de nos services :

- Révision et montage à la carte
- Personnalisation de vélos
- Réparation professionnelle
- Enlèvement et livraison de vélos



www.velocentergoedert.lu