



**De Vëlosverkéier endlech eescht huelen  
a Problemer reel ugoen - Leit bedeelegen!**

**ERGEBNISSE DER MITMACHAKTION IM RAHMEN DES  
„ALLES OP DE VÉLO SPEZIAL“:  
MIT INTERAKTIVER KARTE UND ÜBER 300 ANREGUNGEN  
SOWIE KONKRETE BEISPIELE FÜR EINE VERSTÄRKTE  
BÜRGERBETEILIGUNG**



**mouvement  
écologique**



# Alles op de Vëlo Spezial:

## Vëlosverkéir endlech eescht huelen,

## Problemer reell ugoen - Leit bedeelegen



Neben dem „zu Fuß gehen“, ist der Fahrradverkehr die absolut umweltfreundlichste Art der Fortbewegung und muss somit zumindest den selben Stellenwert bekommen, wie der motorisierte Verkehr. Kein Verkehrsplaner würde eine Autobahn planen, die in einem Feldweg endet – bei Fahrradwegen findet man jedoch auch heute noch die kuriosesten Planungen und Wegführungen.

Auch die Schwachstellen der Fahrradinfrastrukturen in Luxemburg sind grundsätzlich hinlänglich bekannt: Fehlende oder unterbrochene und unsichere Radwege, fehlende Kennzeichnungen u.v.a.m.

Seit Jahren fordern deshalb Organisationen und zahlreiche Bürger\*innen Verbesserungen ein.

Gerade in den vergangenen Wochen und Monaten gingen erneut Menschen auf die Straßen, um sich für bessere Bedingungen für das Fahrrad einzusetzen.

Mit seinem Projekt „Alles op de Vëlo Spezial“, das 2020 als Alternative zum beliebten „Alles op de Vëlo am Mamerdall“ entstanden ist, möchte der Mouvement Ecologique seinen Beitrag leisten, um dem Fahrrad (und dem Fußverkehr) immer mehr zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Idee die dahinter steckt: Einerseits das Wissen der Menschen zu nutzen, um quer durchs Land positive Beispiele aber auch Schwachstellen zu erfassen. Andererseits aber auch aufzeigen, wie wichtig es ist, bei der Planung Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen einzubeziehen.

Mit recht bescheidenen Mitteln ist es dem Mouvement Ecologique so gelungen, dass 300 konkrete Verbesserungsvorschläge gesammelt werden konnten: Diese reichen von konkreten Anregungen zur Abflachung von Bürgersteigen an einer bestimmten Stelle bis hin zum Ausbau der Radwege.

Derartige Wortmeldungen erlauben es Staat und Gemeinden endlich noch weitaus konsequenter zu handeln!

### In dieser Publikation finden Sie:

- Konkrete Beispiele für eine verstärkte Bürgerbeteiligung im Bereich der sanften Mobilität in der Gemeinde;
- Einen thematischen Kurzbericht mit den Verbesserungsvorschlägen, die im Rahmen des Alles op de Vëlo Spezial eingereicht wurden sowie die Vorstellung einer interaktiven Karte, in welcher diese Anregungen dargestellt werden;
- Schlussfolgerungen, welche aus der Aktion zu ziehen sind, damit systematische Verbesserungen im Bereich sanfte Mobilität - mit Beteiligung der Bürger\*innen- erfolgen können / Appell an die politisch Verantwortlichen.





## BÜRGERBETEILIGUNG:

## EINFACHE UND EFFEKTIVE METHODE ZUR VERBESSERUNG DER SANFTEN MOBILITÄT IN DER GEMEINDE

### ... illustriert am Beispiel des Alles op de Vëlo Spezial 2020

Mit seiner Aktion „Alles op de Vëlo Spezial“ und folgendem Dokument möchte der Mouvement Ecologique aufzeigen, wie einfach und sinnvoll es ist, die Bürger\*innen bei der Planung und Verbesserung der Infrastrukturen für die sanfte Mobilität aktiv einzubinden.



### Die Grundidee


Im Rahmen des „Alles op de Vëlo Spezial“ wurden Fahrrad-begeisterte aufgerufen dem Mouvement Ecologique während des Sommers Anregungen von verschiedensten, sowohl positiven als auch negativen Beispielen von Fahrrad-infrastrukturen und Erfahrungen quer durch das Land in Form von Kommentaren, Fotos oder Videos zu übermitteln.

Geworben für die Aktion wurde bei den Mitgliedern des Mouvement Ecologique, über die Presse und soziale Medien, Emails an potentiell interessierte Personen, Aufrufe an Gemeinden usw.

Mit rund 300 Einsendungen war die Aktion ein voller Erfolg. Dem Aufruf folgten die verschiedensten Menschen aus dem ganzen Land.

Bereits bei der Ausschreibung dieser Aktion wurde darauf hingewiesen, dass die Beiträge selbstverständlich ausgewertet, transparent veröffentlicht und an die betroffenen Gemeinden weitergeleitet werden.

**Diese Information ist besonders wichtig, damit Bürger\*innenbeteiligung gelingen kann. Denn nur so weiß jeder, dass sich mitmachen lohnt.**



... bis zum 19. Juli 2020:  
Geféierlech Plaz fir de Vëlo?  
Top-Streck?



Schéckt eis, bis de 19. Juli, Är Vëlos-Erfahrungen am Video -  
zesumme maache mir Drock fir besser Vëlos-Infrastrukturen!



# I. Warum Bürgerbeteiligung für die Planung von Fahrradinfrastrukturen

Die Klimakrise und das Artensterben stellen unsere Gesellschaft vor große Herausforderungen. Um diese angehen zu können, brauchen wir einen breiten gesellschaftlichen Konsens darüber, wie wir in Zukunft leben wollen. Dies beinhaltet auch die Frage, wie wir den verfügbaren Raum sowie die natürlichen Ressourcen nutzen wollen.

Eine wichtige Rolle spielt dabei ebenfalls eine nachhaltige Mobilität, die die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr reduziert, und gleichzeitig eine attraktive und gesunde Form der Fortbewegung ermöglicht.

Es gibt viele Gründe für eine aktive und gut geplante Bürger\*innenbeteiligung zum Ausbau und zur Verbesserung der Fahrradinfrastrukturen. Einige zentrale seien angeführt (Details in der [Bürgerbeteiligungsbroschüre des Mouvement Ecologique](#) auf meco.lu im Themenbereich Demokratie) :

- **Das Wissen der Bürger\*innen kann genutzt werden:** Bürger\*innen kennen die Situation in ihrer Gemeinde am besten! Erfahrungen mit dem Fahrrad (oder dem zu Fuß gehen), Kompetenzen und Lebenserfahrungen gilt es zu nutzen. Denn die Fahrradinfrastrukturen sollen auch ihren Bedürfnissen gerecht werden.
- **Beteiligung schafft Akzeptanz und Identifikation mit Projekten:** Die Bürger\*innen akzeptieren politische Entscheidungen eher, wenn sie eingebunden wurden. Bei einer gut organisierten Beteiligung hilft dies zumindest, um Verständnis zu schaffen. Dies gilt auch für neue Gegebenheiten, wie z.B. das Wegfallen von Parkplätzen oder einer Autospur.
- **Konflikte können von vorne herein vermieden oder reduziert werden:** Ein offener Austausch, die Möglichkeit sich einzubringen und auch Entscheidungen nachvollziehen zu können, sind eine wichtige Voraussetzung, damit verschiedene Standpunkte verstanden und Polarisierungen vermieden werden können.



## II. Voraussetzungen für gute Bürgerbeteiligung

Wichtig für eine gute Bürger\*innenbeteiligung ist eine gelungene Planung. Vor einem Bürger\*innenbeteiligungsprozess sollte deutlich nach innen und nach außen kommuniziert werden,

- über **was genau** mitbestimmt werden kann,
- **welche Zielgruppe(n) / Bürger\*innen** besonders angesprochen werden soll(en) und **mit welchem Instrument oder Instrumentenmix** dies erreicht werden kann,
- wie der **Input der Bürger\*innen** in die Planung einfließt / wie der **Entscheidungsprozess** aussieht (wie wird mit Anregungen umgegangen, wer diskutiert wie welche Anregung angebracht ist bzw. umgesetzt werden kann und welche nicht),
- wie viele **Ressourcen vorgesehen sind**, um Anregungen auch reell umzusetzen und
- welches der **Zeitraumen** des Projektes ist.

Wichtig ist auch das Festlegen der **Zielgruppen**. Da prinzipiell **jede Alterskategorie und Bevölkerungsschicht vom Thema Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen betroffen** ist, muss darauf geachtet werden, keine Kategorie zu verfehlen. Da Zielgruppen verschiedene Anliegen haben können, können diese auch ggf. spezifisch angesprochen werden.

Ehrlicherweise muss gesagt werden, dass diese Zielgruppenansprache beim Projekt „Alles op de Velo Spezial“ nur begrenzt gegeben war. Dies aber vor allem auch dadurch, dass diese Ansprache auf nationaler Ebene weitaus komplizierter und aufwendiger ist, als bei einem kommunalen oder regionalen Beteiligungsprojekt. Hierzu fehlen dem Mouvement Ecologique dann auch die Mittel. Wie angeführt, erfolgte eine generelle Ansprache über die Mitgliederzeitschrift, verschiedene Organisationen, Gemeinden, Presse und soziale Medien usw.

### Grundsätzlich gilt:

Gemeindeverantwortliche müssen einen offenen Beteiligungsprozess auch wirklich wollen. Dazu gehört eine ehrliche Aufgeschlossenheit für Anregungen und Umsetzungsbereitschaft.

Geht ein Beteiligungsauftrag von Akteuren aus der Zivilgesellschaft aus – versucht also ein Verein einer Gemeinde z.B. Ideen zu sammeln – muss klar kommuniziert werden, wie die Informationen genutzt werden und dass man selbst nicht „am langen Hebel“ sitzt, um sie umzusetzen. Im Falle des „Alles op de Velo Spezial“ wurde angekündigt, dass mit den Einsendungen weiter Druck für bessere Fahrradinfrastrukturen auf die Politik gemacht werden würde und die Anregungen auch an die Gemeinden weitergeleitet werden.

## III. Welche Beteiligungsformen eignen sich für die Planung und Verbesserung des Fahrradverkehrs?

Es gibt eine ganze Bandbreite an Methoden, die sich auch für die Bürger\*innenbeteiligung im Fahrrad- und Fußverkehr eignen. Die Entscheidung, mit welchem/en Instrument/en die Bürger\*innen eingebunden werden, hängt auch vom Thema / dem Schwerpunkt der Beteiligung ab. Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein Mix aus verschiedenen Instrumenten einzusetzen (und ggf. die Zeiteinteilung/Zeitplanung zu klären), um möglichst unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen.

Wichtig ist dabei, zwischen Information und Beteiligung zu unterscheiden. Bei Ersterem liegt der Fokus, wie der Begriff bereits andeutet, auf der Vermittlung von Informationen, bei Letzterem auf einem Austausch von Ideen, Wissen und Ansichten.

Eine **gute Informationsvermittlung** über Internet, lokale Publikationen, Aushänge und Informationsveranstaltungen sind das A und O eines gelingenden Beteiligungsprozesses.

Bei der Ansprache der Bürger\*innen gilt zu beachten, dass

- Bürger\*innen wissen müssen, dass sie sich einbringen können. Deshalb muss gut überlegt werden, mit welchen Mitteln Bürger\*innen am besten angesprochen werden können (Toute-boîte oder „Gemegebued“ oder ...);
- bei der Ausschreibung des Beteiligungsprozesses, die Sprache eine wichtige Rolle spielt. Informationen, Erklärungen und Begriffe müssen einfach und verständlich formuliert und in mehreren Sprachen verfasst sein, so dass keine Bürger\*innen aufgrund des Sprachverständnisses ausgeschlossen werden;
- es wichtig ist, dass die Ansprache klare Informationen enthält, ob es sich z.B. um eine einmalige Veranstaltung handelt oder um wiederkehrende;
- ein Zeithorizont festgelegt wird und z.B. geklärt ist, wann die Beteiligung abgeschlossen werden soll.



**Wichtig! Erkunden von Interessen und Meinungen:** Hier geht es darum, die Ansichten und das Wissen von Betroffenen, Vereinigungen/Interessenvertretungen oder Expert\*innen zu verschiedenen Fragestellungen einzufangen. Einige Methoden für diesen Schritt sind z.B.: Befragungen, Interviews oder Gruppendiskussionen. Um bestmöglich sicherzustellen, dass sich verschiedenen Personenkreise angesprochen fühlen, ist ein Methodenmix - wie z.B. ein Onlineformat und eine Präsenzveranstaltung - sinnvoll. Zudem mögen verschiedene Personengruppen eher Formate wie Arbeitsgruppen, andere wiederum fühlen sich in diesem formalen Kader weniger wohl, trauen sich weniger das Wort zu ergreifen (auch da sie evtl. aufgrund ihrer Lebenswelt weniger an Sitzungen teilnehmen) und bevorzugen Besichtigungen, lockerere Gespräche...

Schwer erreichbare Zielgruppen können darüber hinaus durch konkrete Ansprachen und Befragungen an Orten aus ihrem Alltag erreicht werden. Hierzu einige Beispiele:

- vor der Sporthalle oder dem Bäcker aktiv auf Menschen zugehen.
- Umfragen in Schulen durchführen.
- Elternvereine oder betroffene Geschäftsleute aufsuchen.
- mobile Anlaufstellen: Einrichtung eines Wohnzimmers im öffentlichen Raum oder das Aufstellen eines mobilen Standes z.B. als Fahrradanhänger

**Mitwirken und Beteiligen an einem Planungsprozess:** Planungsworkshops oder Zukunftswerkstätten sind Veranstaltungen, bei denen sich kleinere/mittlere Gruppen mit



begrenzter Zeitdauer mit einem Thema auseinandersetzen. Sie unterscheiden sich von ‚gängigeren‘ Arbeitsgruppen, da nach einem generell festgelegten Schema und in einem moderierten Prozess Bürger\*innen aktiv Ideen/Lösungen zu bestimmten Fragen und Problemen entwickeln. Es können dabei auch Expert\*innen eingeladen werden, die einen fachlichen Input liefern. Wichtig ist, klar zu kommunizieren, was mit den Resultaten des Workshops geschieht sowie eine gute Dokumentation sicherzustellen.

*Dabei können die Beteiligungsformate und Prozesse für die Planung und Konzeption einer neuen Infrastruktur andere sein, als für den Unterhalt und die Verbesserung einer bestehenden. Zur Orientierung sind im Folgenden einige konkrete Ideen für Beteiligung angeführt.*

## Beispiel 1: „Meldeplattform“ für einen besseren Fahrradverkehr

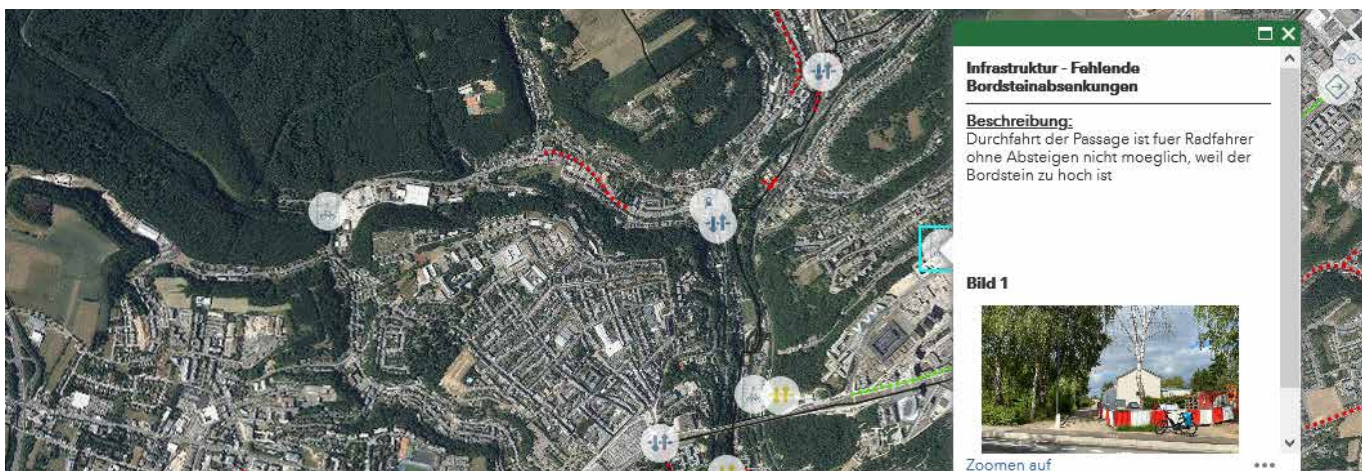
Um eine bestehende Infrastruktur zu unterhalten oder Gefahrenstellen und Schäden schnell zu beseitigen, sind Hinweise von Radfahrenden eine wichtige Hilfe. Neben einer öffentlichen Sitzung oder einer Begehung vor Ort, kann dies auch über ein digitales Beteiligungstool laufen, wie z.B. über das Erstellen einer interaktiven Karte der Gemeinde/Region – auch in einer App – wo Bürger\*innen ihre Anregungen eintragen können.

Mit etwas weniger technischem Aufwand können Probleme auch über eine Telefonnummer oder eine E-Mail Adresse gemeldet werden.

Dabei muss unabhängig von der Art der Meldeplattform sichergestellt werden, dass ausreichend Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um Meldungen zu betreuen, die Informationen an Verantwortliche für die Umsetzung weiterzuleiten und Feedback zu gewährleisten.

### • Interaktive Karte: Beispiel vom „Alles op de Vëlo Spezial“

Im Rahmen des „Alles op de Vëlo Spezial 2020“ wurde eine interaktive Karte mit allen Einsendungen von positiven und negativen Beobachtungen der Fahrradinfrastruktur erstellt. Eine Gemeinde kann eine ähnliche Karte mit den gewünschten Funktionen selbst erstellen lassen: [www.meco.lu/velokaart](http://www.meco.lu/velokaart).



- **RADar! Meldeplattform für Gemeinden**

Eine Gemeinde, die interessiert ist, sich einer Meldeplattform anzuschließen, kann dies z.B. bei der vom Klimabündnis initiierten Meldeplattform RADar! machen. Hier besteht u.a.

auch die Möglichkeit, dass Bürger\*innen den Bearbeitungsstatus der gemeldeten Stelle mitverfolgen können:

[www.radar-online.net](http://www.radar-online.net)

## *Beispiel 2: Fahrradtour durch einen Ort oder einen Stadtteil (kombiniert mit der Salz-&Suppe-Methode)*

Eine Fahrradtour (oder eine zu Fuß Begehung) vor Ort bietet eine gute Möglichkeit, um Problemstellen für Fahrradfahrer\*innen zu erörtern. Wegen der niedrigen Hemmschwelle ist eine Tour zum einen eine gute Methode, um Menschen anzusprechen, die sich in einer formaleren Gruppe weniger wohl fühlen und lieber in ihrem „Umfeld“ auf lockerere Art ihre Sicht einbringen. Zum anderen bietet eine Tour auch die Möglichkeit, Konzepte und Projektansätze in ihrem räumlichen Zusammenhang zu erfahren. Dies erleichtert zudem oft die Mitsprache, da eine Visualisierung es Teilnehmer\*innen verstärkt erlaubt, sich mit einer Situation auseinanderzusetzen. Zudem können Wissen, Vorstellungen oder Sorgen sehr konkret eingebracht werden. Denkbar sind in diesem Kontext auch thematische Touren für bestimmte Zielgruppen wie z.B. Kinder und ihr Weg zur Schule.

Die Methode einer Ortsbesichtigung lässt sich auch mit der **Salz-&Suppe-Methode** kombinieren. Nach der Fahrradtour kann in Gruppen bei jeweils einem\*einer Teilnehmer\*in zu Hause gekocht und sich über das Erlebte ausgetauscht werden. Die Ergebnisse der jeweiligen Gruppen können im Anschluss bei einem gemeinsamen Abendessen in einem großen



Gemeindesaal oder auf einem öffentlichen Platz den Gemeindevverantwortlichen präsentiert werden.

Details zu dieser inklusiven Methode unter:

[www.salz-suppe.de](http://www.salz-suppe.de)

## *Beispiel 3: Aktivierende Befragung und Zukunftswerkstatt über die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur*

Im Rahmen einer **aktivierenden Befragung** können die Bewohner\*innen einer Gemeinde oder einer Region gefragt werden, was sie von der aktuellen Fahrradinfrastruktur halten und was sie verändern möchten. Die Befragung kann entweder bei Menschen zuhause oder an öffentlichen Orten, an denen sich die Menschen alltäglich aufhalten, durchgeführt werden.



Am besten wird sie unkompliziert und offen gehalten, so dass die Menschen ihre persönlichen Eindrücke spontan einbringen können. Gleichzeitig werden die Bewohner\*innen dazu ermutigt und dabei unterstützt, sich selbst zu engagieren, damit die von ihnen gewünschten Veränderungen initiiert und umgesetzt werden.

Die Erkenntnisse können z.B. als Ausgangspunkt für eine anschließenden Zukunftswerkstatt genutzt werden, zu der alle Bewohner\*innen einer Gemeinde / Region eingeladen werden. Dies ermöglicht verschiedene Perspektiven zusammenzubringen und abzuwägen. Die Methode der Zukunftswerkstatt ermöglicht es in einem Planungsprozess Ziele und Maßnahmen zu entwickeln, mit denen sich Bürger\*innen identifizieren können. So können z.B. auf einer interaktiven Karte verschiedene Szenarien und Möglichkeiten für den Bau oder die Verbesserung einer Fahrradinfrastruktur eingezeichnet werden.

Eine Broschüre mit vielen Details zu guter Bürgerbeteiligung finden sie auf [meo.lu](http://meo.lu) im Bereich Demokratie/Bürgerbeteiligung.



# KURZBERICHT: ALLES OP DE VËLO SPEZIAL

## ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER AUSWERTUNG

In diesem Bericht werden die Anregungen zusammengefasst und die zentralen Anliegen der Teilnehmer\*innen in thematisch geordneten Kategorien strukturiert dargestellt. Mit der Aufarbeitung der Daten, sowie der Erstellung eines ersten Entwurfs dieses thematischen Kurzberichts wurde das Planungsbüro Zeyen & Baumann betraut.

### Positivbeispiele: allgemeinere Aussagen mit einigen wenigen Highlights

Die angebrachten Positivbeispiele sind zahlenmäßig deutlich geringer als die Kritikpunkte sowie inhaltlich weitestgehend eher allgemeiner Natur. In den einzelnen Fällen wird häufig von insgesamt ‚schönen‘ und ‚guten‘ Fahrradwegen gesprochen, z.B. zwischen Ingeldorf und Diekirch, im Mosel- und Sauerthal sowie auf den ehemaligen Bahntrassen im Norden und Westen des Landes. Obwohl Konkretisierungen weitestgehend ausbleiben, können die jeweiligen Strecken beispielgebend sein für die Weiterentwicklung und Verbesserungen der Wegstrukturen im Land.

Ebenso wurden das Funiculaire im Pfaffenthal, sowie eine Ladestation für E-Bikes als vorbildlich erwähnt. Aufgrund der geringen Anzahl und den recht allgemeinen Formulierungen der Positivbeispiele, liegt der Schwerpunkt der folgenden

Auswertung auf den eingereichten Kritikpunkten, um den Handlungsbedarf darzulegen.



Eingereichtes Positivbeispiel eines Fahrradweges von Bonnevoie zur Mosel. Quelle: Jean Deltgen

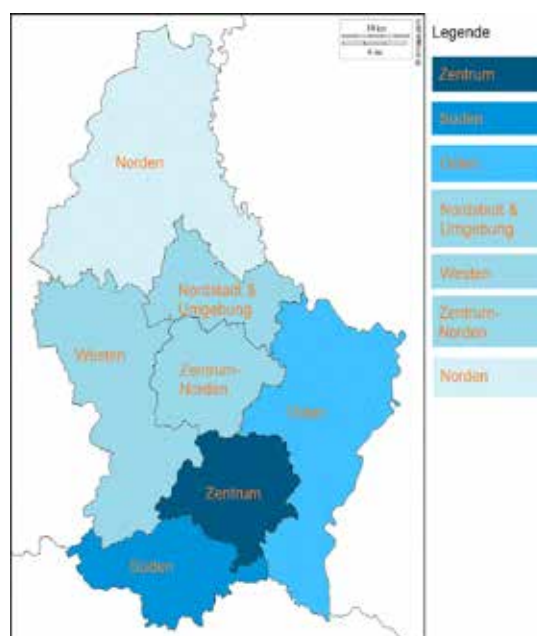
### Kritikpunkte - Handlungsbedarf besteht auf zahlreichen Ebenen

Die Kritikpunkte lassen sich den Themen Infrastruktur, Sicherheitsgefühl, Bodenbelag, Hindernisse, Beschilderung, Querungsmöglichkeiten und Komfort zuordnen. Zur weiteren Differenzierung wurden in der Auswertungstabelle Unterkategorien zu diesen Themenbereichen erstellt. Die deutliche Mehrheit der Kritikpunkte bezieht sich auf die Infrastruktur. Das Sicherheitsgefühl und der Bodenbelag spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Sie werden gefolgt von den Hindernissen und der Beschilderung. Querungsmöglichkeiten und Komfort wurden am seltensten bemängelt.

Nur 14% der eingereichten Kritikpunkte beziehen sich auf temporäre Hindernisse, die mehrheitlich durch Baustellen hervorgerufen werden. Bei den übrigen 86% der Kritikpunkte handelt es sich also um Stellen, die durch bauliche Veränderungen (wie zum Beispiel das Anlegen eines Radweges, die Aufbereitung von Bodenbelägen oder dem Ändern einer Wegeführung) oder mit geringerem Aufwand (wie zum Beispiel Austausch von Schildern, Aufmalen von Bodenmarkierungen) verbessert werden können.

Mit 54% beziehen sich über die Hälfte der Beiträge auf das Zentrum, also auf die Stadt Luxemburg und ihren direkten, suburbanen Bereich. An zweiter Stelle befindet sich, mit 17%, der Süden.

12% der Beobachtungen beziehen sich auf den Osten des Landes; 5-6% sind jeweils für den Westen, den Bereich Zentrum-Norden und die Nordstadt mit ihrer direkten Umgebung relevant. Für den Norden Luxemburgs wurden keine Beiträge eingereicht.



Geographische Verteilung der Kritikpunkte





Die nebenstehende Abbildung verbildlicht die Verteilung der eingereichten Kritikpunkte. Hierin ist ebenso erkennbar, dass die meisten Stellungnahmen sich auf das Zentrum und den Süden beziehen. Erkennbar ist auch, dass sich die Stellungnahmen meist auf Städte oder andere größere Gemeinden sowie deren unmittelbaren Nahraum beziehen.

Die Stellungnahmen beziehen sich somit weniger auf den ländlichen Raum. In den meisten Fällen handelt es sich ebenso um lokalspezifische Kritikpunkte, die konkret auf einen Punkt verortet werden können. Allerdings ist anhand der Karte auch erkennbar, dass einige Stellungnahmen zusätzlich ganze Strecken oder Wegebeziehungen betreffen. Eine größere Darstellung dieser Abbildung mit Beschreibung der Kritikpunkte ist über das Online-Karten-Tool einsehbar.

*Detailhafte Verteilung der Kritikpunkte*

## Zentrale Schwachstelle: Fehlende und verbesserungsfähige Infrastrukturen

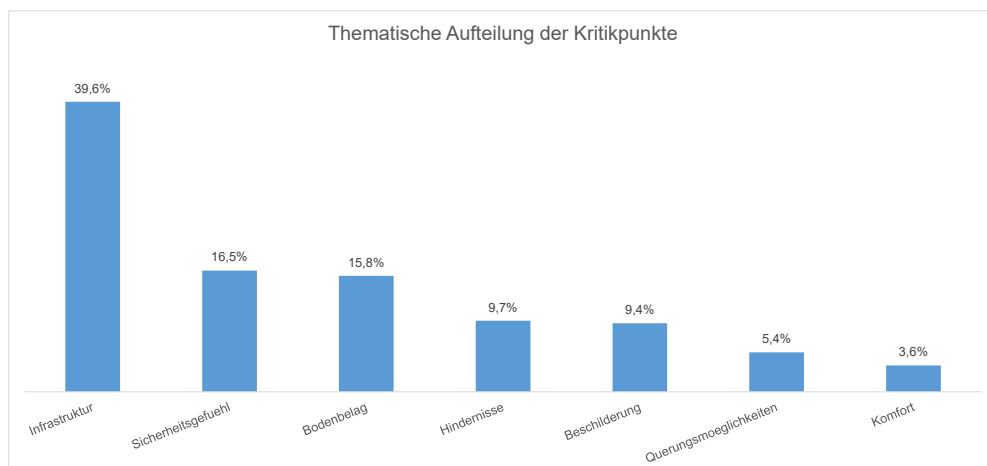
Die deutliche Mehrheit der Kritikpunkte bezieht sich auf die Infrastruktur. Hierbei wird vor allem bemängelt, dass es zum einen generell an Fahrradwegen und Radfahrstreifen fehlt oder dass bestehende Fahrradwege lückenhaft sind. Dies bedeutet, dass die Nutzer auf ihren Arbeits- und Freizeitwegen immer wieder ausgewiesene Fahrradwege verlassen müssen, um ihr Ziel zu erreichen. Besonders kritisch wird gesehen, dass manche Fahrradwege abrupt enden und keine andere Möglichkeit besteht, als sich in den motorisierten Verkehr einzugliedern. Dies ist vor allem innerorts, besonders im städtischen Bereich, ein Problem, da hier oftmals Fahrradwege oder Radfahrstreifen an Kreuzungen abrupt enden und keine weitere, sichere Fahrradwegeführung angeboten wird. Besonders an solchen Stellen, wo Radfahrstreifen auslaufen und in die Spuren des motorisierten Verkehrs eingefädelt werden, bestehen (z.B. auf Grund von Kollisionsgefahr), Sicherheitsdefizite für den\*die Fahrradfahrer\*in.

Ein weiteres Problem der Wegeinfrastruktur ist, vor allem im städtischen Raum, die Wegeführung. Oftmals verlaufen

Fahrradstreifen direkt an parkenden Autos vorbei, sodass das „Dooring-Problem“ zu befürchten ist. D.h., dass Personen beim Aussteigen aus dem Wagen ihre Tür öffnen, ohne über die Schulter nach hinten zu schauen und die Radfahrer\*innen riskieren gegen die Türen zu fahren und sogar unter Umständen in den übrigen Verkehr geschleudert werden. Die Tatsache, dass es keine physische Abgrenzung zwischen dem Radfahrstreifen und der Spur für den motorisierten Verkehr gibt, trägt ebenfalls zur geringen Sicherheit der Fahrradfahrer\*innen bei. Somit überfahren Autos, LKWs und Busse den Radfahrstreifen, was vor allem an Abbiegungen zu gefährlichen Situationen führt.

Des Weiteren wird bemängelt, dass bei bestehenden Wegen die Wegbreite nicht ausreichend ist, vor allem wenn auf den Wegen eine Mischung aus Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zulässig ist.

Ebenso wurde bemängelt, dass es an Bordsteinabsenkungen, Fahrradbrücken und Fahrradständern fehlt.



*Thematische Aufteilung der Kritikpunkte*

## Beispiele von ausgewählten thematischen Einsendungen:

- 🚲 Die Fahrradwege nur durch eine Markierung auf der Fahrbahn abzugrenzen, reicht nicht aus. Es braucht Trennelemente, damit die Autofahrer\*innen nicht auf die Radfahrstreifen fahren.
- 🚲 Höhenunterschiede zwischen Straßen, Wegen, Gehwegen und Parkplätzen müssen durch Bordsteinabsenkungen geglättet werden.
- 🚲 Keine Fahrradständer in Neubaugebieten vorhanden.
- 🚲 Zu wenige Straßen haben separate Fuß- und Fahrradwege.
- 🚲 Radfahrstreifen führt an parkenden Autos vorbei (Dooring-Gefahr).
- 🚲 Fahrradwege enden abrupt.



*Bestehender Fahrradstreifen endet und Rdverkehr wird in Autoverkehr hineingeführt. Quelle: Christian Bour*

**B**esonders häufig wurde angeführt, dass es gänzlich an Fahrradwegen – z.B. zwischen zwei Ortschaften – fehlt und Bestehende dann auch noch häufig nicht durchgehend sind bzw. keine eigene Fahrspur haben. Zwar wird regelmäßig der Bau weiterer Fahrradwege / das Verbessern einzelner Streckenabschnitte angekündigt, aber die Realisierung

zieht sich über Jahre hinaus. Häufig ist zudem nach außen nicht erkennbar, welches Timing angestrebt ist und welche Probleme ggf. aufgetreten sind. Folgende Aufzählung soll visualisieren wo gemäß den Einsendungen und ganz nach dem Motto „V-ELO!“, Fahrradwege wichtig sind:

- 🚲 Zwischen Luxemburg-Stadt & dem Findel
- 🚲 Leudelingen & Bartringen
- 🚲 Bartringen & Dippach
- 🚲 Foetz & Steinbrücken
- 🚲 Bettemburg & Düdelingen (Mittlerweile in Betrieb)
- 🚲 Merl & Strassen
- 🚲 Syren & Contern
- 🚲 Rambruch & Kötscheid
- 🚲 Elvingen & Vennbahn
- 🚲 Eschdorf & Heiderscheid
- 🚲 Goebelsmühle & Kautenbach
- 🚲 Capellen & Goetzingen
- 🚲 Cruchten & Medernach

- 🚲 Sandweiler & Luxemburg
- 🚲 Gonderingen & Junglinster
- 🚲 Brouch & Mersch
- 🚲 Wickringen & Monnerich
- 🚲 Reckingen/Mess & Monnerich
- 🚲 Reckingen/Mess & Wickringen
- 🚲 Esch/Alzette & Luxemburg
- 🚲 Reckingen/Mess & Esch/Alzette
- 🚲 Hesperingen & nahe Umgebung
- 🚲 in der Zone Commerciale in Ettelbrück
- 🚲 im Industriegebiet in Schieren
- 🚲 in vielen einzelnen Straßen in Luxemburg-Stadt

Stellvertretend für eine ganze Reihe weiterer Stellen im Land zeigen sie auf, dass das Suchen nach Lösungen für wesentlich mehr Fahrradwege – gerade jetzt, wo viele das Fahrrad für sich entdeckt haben und mit Blick auf eine nachhaltige Mobilität

– absolute Priorität haben muss. Die Einsendungen zeigen zudem auf, dass viele Menschen sicherlich mehr Strecken mit dem Rad zurücklegen würden, wenn gute Fahrradpisten vorzufinden wären.





## WICHTIG: An Infrastrukturen für Cargobikes denken!

Ob beim Transport von Kindern, beim Einkauf oder dem Ausliefern von Briefen und Paketen – Cargobikes sind eine umweltfreundliche Alternative zum Auto oder Lieferwagen – auch für Firmen – und somit ein wichtiger Bestandteil in der Transition hin zu einer systemisch nachhaltigeren Mobilität.

Die aktuellen Fahrradinfrastrukturen entsprechen jedoch in großen Teilen den Anforderungen eines Cargobikes nicht. Sie müssten durch breitere Fahrradwege oder größere Stellplätze an die Cargobikes angepasst werden. Bei neuen Strecken müsste dies direkt berücksichtigt werden.

## Fahrradverkehr bei allen Bahnhöfen mitplanen und Infrastruktur anpassen!

Die Regierung setzt bei ihrer Mobilitätspolitik auf Multimodalität. Die an den Bahnhöfen anzufindenden M-Boxen sind zwar ein wichtiger Baustein für eine gute Fahrradinfrastruktur an Bahnhöfen; muss das Fahrrad jedoch mitgeführt werden, ist die Infrastruktur auf einem Großteil der Bahnhöfe alles andere als bequem.

An den meisten Bahnhöfen fehlt es an Aufzügen oder Schieberampen an den Treppen. Wenn vorhanden, sind Lifte zudem nicht immer groß genug um Fahrräder zu transportieren.

## Mangelndes Sicherheitsgefühl als Hemmschuh

Die sicherheitsrelevanten Mängel wurden am zweithäufigsten kritisiert, wobei auf der Hand liegt, dass dies häufig die Folge der genannten unzureichenden Infrastrukturen sind. Vorwiegend entsteht ein mangelndes Sicherheitsgefühl, wenn sich Fahrradfahrer\*innen mit dem motorisierten Verkehr mischen müssen oder diesem sehr nahe kommen. Ist kein Fahrradweg oder Radfahrstreifen vorhanden, spüren Fahrradfahrer\*innen einen hohen Überholdruck durch die hinter ihnen fahrenden Autos. Vor allem bei dichtem Verkehr und zu Stoßzeiten nimmt dieses Problem zu. Hier könnte ein separater Fahrradweg am besten Abhilfe schaffen.

Ist ein Radfahrstreifen vorhanden, so ist das Problem, dass der weitere Verlauf des Streifens an Kreuzungen nicht klar ersichtlich ist, was zur Kollisionsgefahr mit dem motorisierten

Verkehr führen kann. Aufgrund eben dieser Kollisionsgefahr stellen Kreuzungen, weil sie nicht gut einsehbar sind, generell ein Problem dar. Oftmals führen die Radfahrstreifen auch an Parkstreifen oder Parkbuchten vorbei, wodurch die Gefahr des bereits erwähnten Doorings besteht.

Ein weiteres Problem ist, dass Radfahrstreifen häufig von Autos, Bussen und LKWs überfahren werden. Besonders auf Kreuzungen ist dies ein Problem, wenn Busse und LKWs beim Rechtsabbiegen den Radfahrstreifen überfahren. Eine weitere Kollisionsgefahr mit dem Busverkehr ergibt sich dadurch, dass Radfahrstreifen häufig direkt an Bushaltestellen vorbeigeführt werden. Die Passagiere an Bushaltestellenwarten treten häufig unbedacht auf die Radfahrstreifen. Ebenso muss der\*die Fahrradfahrer\*in abbremsen, wenn ein Bus anhält und Passagiere auf den Radfahrstreifen aussteigen lässt.

### Beispiele von ausgewählten thematischen Einsendungen:

- 🚲 Allgemein wenig Sicherheit auf dem Rad, teilweise durch rücksichtslose Autofahrer. Sicherheit besteht, außer in den Parks, in der gesamten Stadt nicht.
- 🚲 Kollisionsgefahr mit aussteigenden Buspassagieren, wenn der Fahrradweg zwischen Bushaltebucht und Haltestelle vorbeiführt.
- 🚲 Ampelschaltungen, wo abbiegende Autofahrer und querende Fußgänger / Fahrradfahrer gleichzeitig Grün haben, sollten vermieden werden.
- 🚲 Bei Einkaufszentren und Supermärkten sollte es videoüberwachte Fahrradstellplätze geben, damit man unbesorgt seinen Einkauf machen kann.
- 🚲 Separate Fahrradwege entlang der Straßen könnten dafür sorgen, dass sich die Fahrradfahrer gegenüber den Autos sicherer fühlen.
- 🚲 Doorings Gefahr wegen Fahrradwegen, die ohne Abstand an parkenden Autos vorbeiführen



Blockierte Fahrradstreifen und Doorings-Gefahr. Quelle: Jutta Wirtz

## Mangelhafter Bodenbelag

Mit dritthöchster Häufigkeit wurden die Bodenbeläge kritisiert. Zum einen wird die Bodenart selbst bemängelt. Oftmals sind Fahrradwege plötzlich nicht mehr asphaltiert, sondern führen über unbefestigte und/oder matschige Wald- oder Schotterwege. Insbesondere für Fahrer\*innen von Rennrädern stellt dies ein Problem dar, weil der Schotter den Reifen beschädigen kann. Stellenweise ist der bestehende Asphalt, z.B. durch starke Wurzelbildungen, beschädigt, was zu Unfällen führen kann. Diese Probleme sind mehrheitlich im ländlichen Raum zu finden.

### Beispiele von ausgewählten thematischen Einsendungen:

- 🚲 Flickenteppich im Asphalt des Fahrradweges.
- 🚲 Unebene Pflastersteine als Bodenbelag.
- 🚲 Wenn ein Fahrradweg über eine Straße mit motorisiertem Verkehr läuft, sollten am Boden immer Spuren oder Piktogramme eingezeichnet werden, die die Auto-/Lkw-Fahrer darauf hinweisen, dass hier vermehrt mit Fahrradfahrern zu rechnen ist.
- 🚲 Wenn Fußgänger und Fahrradfahrer gemeinsam einen Weg benutzen, sollen Bodenmarkierungen zeigen, dass Fußgänger links gehen sollen und Radfahrer rechts fahren.
- 🚲 Fahrradspuren wären besser zu erkennen, wenn sie farblich markiert wären, z.B. in Rot.

Im städtischen Raum beziehen sich die Mängel eher auf die fehlenden Fahrbahnmarkierungen. Teilnehmer\*innen der Aktion schlagen vor, auf Fahrradwegen und Radfahrstreifen kontinuierlich Piktogramme aufzuzeichnen, da die Schilder oft nicht ausreichen, um auf den Fahrradverkehr und die Radwegführung aufmerksam zu machen. Ebenso wird vorgeschlagen, die Radwege oder Radfahrstreifen farblich vom übrigen Straßenraum abzuheben, z.B. über eine farbliche Füllung der Wege in Rot oder Grün.



*Bodenbelag wechselt von Asphalt auf Schotter. Quelle: Steve Schmitz*

## Fehlende oder irreführende Beschilderung

In den meisten Fällen wird eine konsequente Beschilderung vermisst oder eine widersprüchliche oder nicht der tatsächlichen Situation entsprechende Beschilderung bedauert. Zum Beispiel ist trotz Beschilderung bei manchen Straßen unklar, ob die Durchfahrt für Fahrräder erlaubt ist oder welcher der vorhandenen Wege von Radfahrer\*innen genutzt werden soll. Bei längeren Streckenführungen, z.B. über die Länge eines nationalen Radweges, wird bemängelt, dass es zwischendurch an Beschilderung fehlt,

sodass der weitere Verlauf der Strecke nicht klar ersichtlich ist. Ein weiteres Problem mit der Beschilderung ist deren Verschmutzung, wodurch Schilder nur schwer lesbar sind. Auch die mangelhafte Beschilderung im Falle von Baustellen wurde kritisiert. Seitens der Teilnehmer\*innen wurde angeregt, dass auf den Wegschildern auch ausgewiesen sein soll, welcher Bodenbelag auf der Strecke vorzufinden ist, sodass z.B. Rennradfahrer\*innen Schotterpisten meiden könnten.

### Beispiele von ausgewählten thematischen Einsendungen:

- 🚲 Auf Fahrradwegen stehen „Durchfahrt verboten“ Schilder, obwohl diese gleichzeitig als Fahrradweg ausgeschildert sind.
- 🚲 Auf den Wegweisern sollte auch der Bodenbelag des Weges angegeben sein, damit man mit Rennrädern unbefestigte Wege meiden kann.
- 🚲 Wenn wegen Bauarbeiten auf nationalen Radwegen eine Umleitung über Hauptstraßen erfolgen muss, sollten die Autofahrer auf diesen Straßen auf den vorübergehenden Fahrradverkehr hingewiesen werden.
- 🚲 Kein Hinweisschild auf Baustelle.
- 🚲 Hinweisschilder sind oftmals zu stark verschmutzt.
- 🚲 Fahrradweg wegen Baustelle gesperrt, aber es fehlt an Fahrradumleitung.



*Fahrradspur verläuft links, aber Schild weist nach rechts auf parkende Autos. Quelle: Francis Hengen*



## Unnötige Hindernisse auf Fahrradstrecken

In vielen Fällen sind die Hindernisse auf Radwegen durch Baustellen bedingt: Auf Fahrradwegen werden Materialien für Baustellen abgelegt oder mobile Hinweisschilder aufgestellt. Dies sind typische temporäre Probleme. In einigen Fällen ist wegen anhaltender Baustellen zeitweise der Fahrradweg nicht verfügbar. In anderen Fällen wurden Infrastrukturen fest und langfristig auf Fahrradwegen verankert: Hierzu zählen beispielsweise Straßenlaternen, Wartehäuschen von Bushaltestellen, Hinweisschilder und Poller. Als gefährliches Hindernis wurden auch Gleise angemerkt, die über den Fahrradweg verlaufen. Im Alltagsgebrauch werden Fahrradwege und Radfahrstreifen zusätzlich durch Autos und Lieferwagen als Parkplatz missbraucht.



Hinweisschilder auf der Cloche d'Or behindern den Radweg.  
Quelle: René Summer

## Undurchdachte Querungsmöglichkeiten

In den Beiträgen, die der Kategorie ‚Querungsmöglichkeiten‘ zugeordnet werden können, wird meistens bemängelt, dass beispielsweise Feldwege eine Nationalstraße queren, auf dieser keine Querungsmöglichkeit vorgesehen ist, da der Feldweg kein offizieller Fahrradweg ist. Queren sich Fahrradwege oder erfolgt die Zufahrt auf einen Fahrradweg über eine Straße, ist dort häufig kein Zebrastreifen und keine Ampel vorgesehen. Zudem wurde angeregt, eine Fahrradbrücke zwischen Neudorf, Cents und dem Kirchberg zu bauen. Sind Querungsmöglichkeiten vorhanden, wird hier häufig die Wartezeit bemängelt, so z.B. an größeren Kreuzungen aufgrund der Ampelschaltung. An Bahnübergängen, wie in Dommeldange, wurde bemängelt, dass es dort keine Unterführung gibt und ein langes Warten an den Bahngleisen nötig ist. Am Bahnhof in Mersch dagegen besteht eine Unterführung, durch den renovierungsbedingten Langzeitausfall des Aufzuges, muss das Fahrrad jedoch am

gleichen Ausgang über Treppenstufen getragen werden da keine Rampen angebracht sind.



Bahnübergang in Dommeldingen ohne Unterführung. Quelle: Christian Bour

## Wenig Komfort bei schlechter Wegführung und im öffentlichen Transport

Hinsichtlich des Komforts wird häufig die Wegführung bemängelt. Zum Beispiel führen manche Fahrradwege über Campingplätze oder gastronomische Außenterrassen. Dies bremsen die Fahrradfahrer\*innen aus und sie sind sogar zum Absteigen gezwungen. Wenn keine Fahrradwege vorhanden sind, nutzen Fahrradfahrer\*innen häufig Feldwege guter Qualität. Es wurde ein Vorschlag gemacht, diese als offizielle Fahrradwege herzurichten, vor allem wenn sie parallel zu Nationalstraßen verlaufen, weil sie eine sicherere Alternative

zur Wegführung über die Nationalstraße darstellen. Zudem wird der Komfort in öffentlichen Verkehrsmitteln bemängelt: Viele Busse haben keinen Stellplatz für Fahrräder. Die alten Waggons der Züge verfügen über hohe Stufen bei den Türen, sodass Radfahrer\*innen beim Transport ihres Fahrrades auf Unterstützung der anderen Passagiere angewiesen sind. Einige Bahnhöfe verfügen in den Unterführungen nur über Treppen, aber nicht über Rampen oder Aufzüge.

### Beispiele von ausgewählten thematischen Einsendungen:

- 🚲 Alte CFL-Waggons mit Stufen sind nicht fahrradfreundlich (keine Garantie für einen fahrradfreundlichen Zug).
- 🚲 Ampeln für Fußgänger und Radfahrer haben zu lange Rotphasen.
- 🚲 In Bussen ist kein Stellplatz für Fahrräder vorgesehen. An der Mehrheit der Bushaltestellen fehlen Fahrradständer.
- 🚲 Auf viel genutzten Fahrradwegen sollten Wasserspender installiert werden.



Fahrradweg führt über gastronomische Außenterrassen. Quelle Francis Hengen

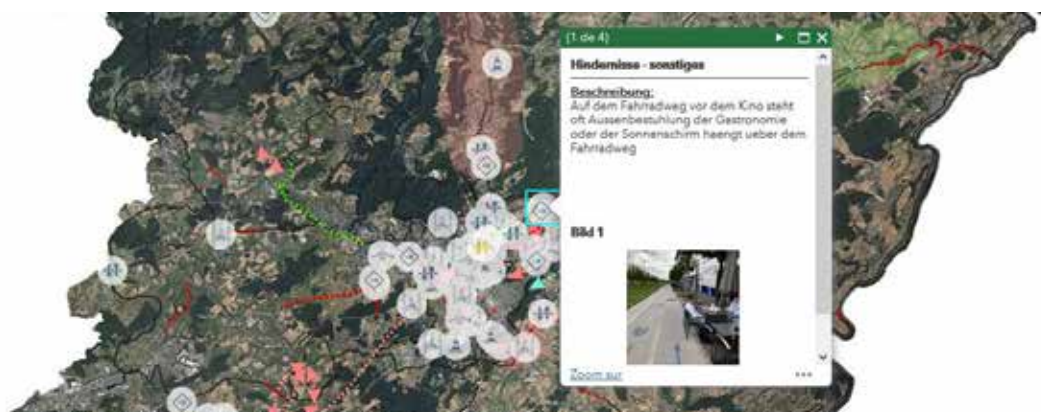
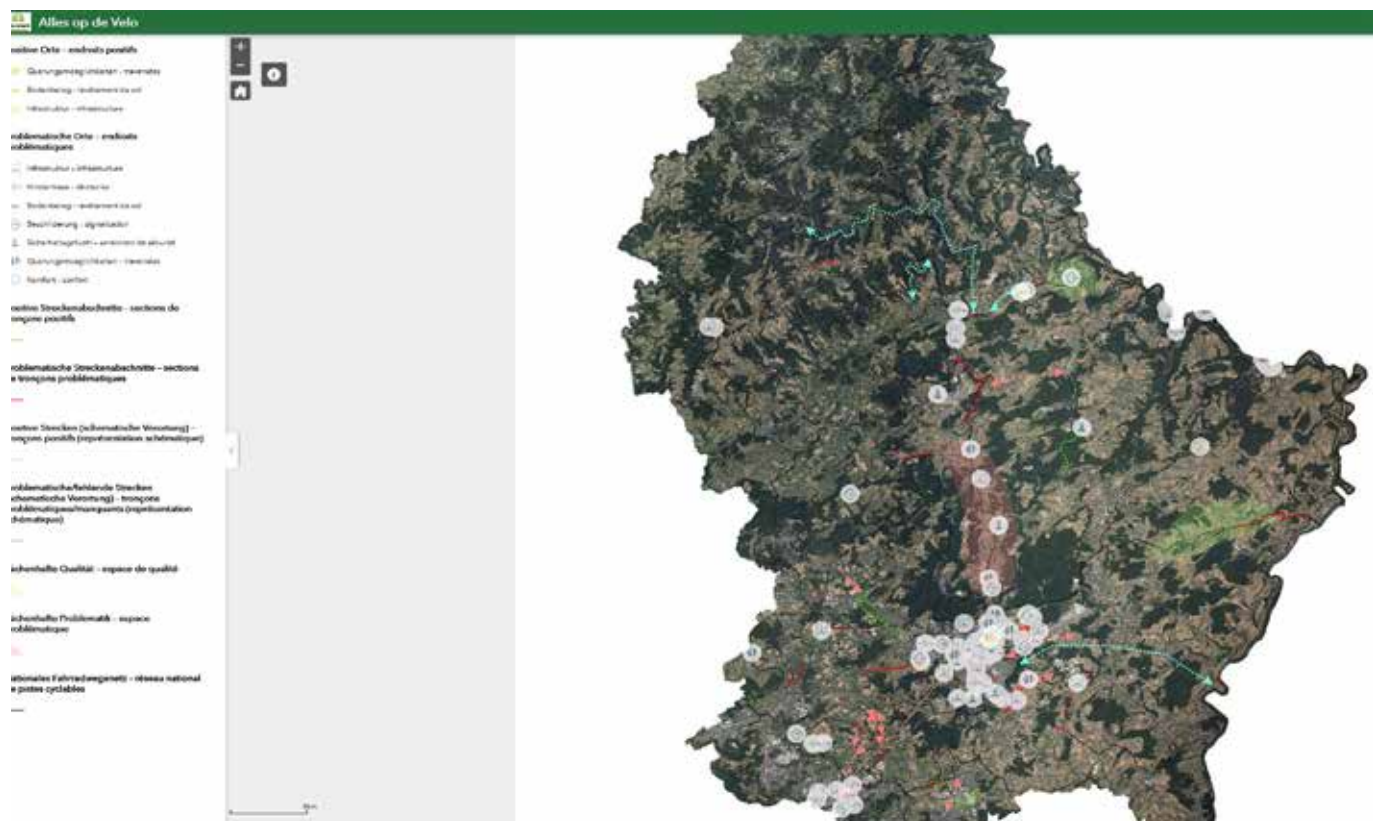
# INTERAKTIVE KARTE

## MIT ALLEN LOKALISIERBAREN ANREGUNGEN

Alles lokalisierbaren Einsendungen (rund 90%) wurden auf einer interaktiven Karte visualisiert. Dies erlaubt es, die einzelnen Einsendungen räumlich zu verorten. Die Visualisierung auf der Karte erfolgte zudem ungefiltert. Es handelt sich demnach nicht um Forderungen, die im Mouvement Ecologique erarbeitet wurden. Damit eine transparente Wiedergabe aller Meinungen erfolgt und um Raum für die Diskussion zu schaffen, hat der Mouvement Ecologique davon abgesehen, die eingesendeten Beiträge zu bewerten. Die Anregungen lassen sich dabei wie folgt zusammenfassen:

- **Ausbau des Wegenetzes und Verbesserung der dazugehörigen Infrastrukturen (wie Querungsmöglichkeiten, Beschilderung, Fahrradständer, Bodenbelag, Beseitigung von Hindernissen...) sowie**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts.**

**Die Karte finden Sie auf: [www.meco.lu/velokaart](http://www.meco.lu/velokaart)**







**DIE PROBLEME DES RADVERKEHRS SIND BEKANNT!**

**DIE LÖSUNGEN EBENFALLS!**

**KONSEQUENTES HANDELN IST NOTWENDIG!**

Der Mouvement Ecologique richtet einen eindringlichen Appell an die politisch Verantwortlichen endlich Nägel mit Köpfen zu machen, was die Förderung des Radverkehrs - der sanften Mobilität sowie die Bürgerbeteiligung betrifft.

Folgenden Forderungen kommt eine besondere Bedeutung zu:

- Straßen und Plätze in unseren Städten und Ortschaften sollen konsequent zu **lebendigen Lebensräumen** für die Menschen umgestaltet werden, statt zu reinen Transitstrecken für den Autoverkehr mit seinen Belastungen. Dies bedingt verstärkte bauliche und gestalterische Anreize für ein aktives Straßenleben und somit auch für den Rad- und Fußverkehr und den öffentlichen Transport. Es braucht «Städte und Ortschaften» für Menschen, lebenswerte Räume die zum Verweilen und sozialen Austausch einladen. Die Förderung des Radverkehrs ist Teil eines solchen Paradigmenwechsel.
- Die Förderung des Radverkehrs zur obersten Priorität zu erheben und endlich Nägel mit Köpfen zu machen, innerhalb jeder Gemeinde sollte es einen **Verantwortlichen für den Rad- und Fußverkehr** geben;
- Radverkehr nicht nur für Freizeit Zwecke zu fördern, sondern als **Transportmittel für den Alltag ansehen** und die Infrastrukturen mit den nötigen Zubringerwege entsprechend auszurichten. Bei diesen Planungen muss auch der Zunahme an Pedelegs und Lastenräder Rechnung getragen werden (Radius, Breite, Vermeiden von engen Kurven,...) ;
- Eine **Verknüpfung der nationalen und regionalen / kommunalen** Radwege sicherzustellen und über eine regionale Zusammenarbeit zwischen Gemeinden ein zusammenhängendes Radwegenetz zu erstellen;
- Eine **kommunale und regionale Strategie zur Förderung des Radverkehrs** zu erstellen (inkl. Berücksichtigung von Gefahrenpunkten usw), dies unter Einbeziehung der Bürger\*innen;
- Nicht davor zurückzuschrecken, immer dann wenn es notwendig ist, **Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu treffen, die ggf. auf Kosten des Individualverkehrs** gehen (z.B. Verlust von Parkplätzen – sprich Optimierung des Straßenraumes für Radfahrer)
- Bei **jeder Straßensanierung oder anderen Straßenbauarbeiten** (Rückbau, neuer Belag, Infrastrukturarbeiten, ... ) die Straßenplanung aus Sicht der **Fahrradfahrer mitzudenken** und dementsprechend zu gestalten.
- **Bürger\*innen konsequent einzubinden**, um Probleme zu beheben und positive Initiativen zu ergreifen. Möglichkeiten gibt es ausreichend, von der interaktiven Karte – wie in diesem Projekt – bis hin zur direkten Ansprache von Leuten.

**V-ELO!**

# Lieweg, kritesch, engagéiert!

# Member sinn

## am Mouvement Ecologique



**mouvement  
écologique**



### MEMBERSFORMULAIRE

#### ZESUMMEN MÉI STAARK - MEMBER GINN AM MOUVEMENT ECOLOGIQUE

Ich/wir möchte(n) Mitglied werden (enthält das Kéisécker-Info)

☐ **Einzelmitglied**

Mindestbeitrag 50 € (Jugendliche unter 18 Jahren, Studenten, Arbeitslose 20 €)

☐ **Haushaltsmitgliedschaft ab 2 Personenhaushalt**

Mindestbeitrag 75 €

Name / Vorname ..... Nationalität\* .....

Beruf ..... Geburtsjahr ..... / ..... / .....

Unterschrift .....

Name / Vorname ..... Nationalität\* .....

Beruf ..... Geburtsjahr ..... / ..... / .....

Unterschrift .....

Name / Vorname ..... Nationalität\* .....

Beruf ..... Geburtsjahr ..... / ..... / .....

Unterschrift .....

Straße + Nr .....  
Plz + Ortschaft .....

Email ..... Tel .....

☐ ich möchte die Publikationen des Mouvement Ecologique in gedruckter Form erhalten

☐ ich möchte keine Publikationen per Post, sondern konsultiere ggf. die Webseite

☐ ich abonniere mich auf die regelmäßige elektronische Newsletter /

Email: .....

(vergessen Sie bitte nicht Ihre Email adresse anzugeben)

**Überweisung des Mitgliedsbeitrages auf eines unserer Konten:**

CCP: LU16 1111 0392 1729 0000 / BCEE LU20 0019 1300 1122 4000

**oder Einzusermächtigung (im Falle eines Dauerauftrages):**

Ich gebe dem Mouvement Ecologique die Vollmacht über folgenden Dauerauftrag:

bei meiner Bank ..... IBAN .....

monatlicher Dauerauftrag ☐ 4,17 € ☐ 6,25 € ☐ 7,50 € ☐ 10 € oder ☐ ..... €

jährlicher Dauerauftrag ☐ 50 € ☐ 75 € oder ☐ ..... €

Datum ..... / ..... / .....

Unterschrift .....

\* Muß gemäß dem Gesetz von 1928 betreffend Vereinigungen ohne Gewinnzweck nachgefragt werden  
Doit être indiquée, conformément à la loi de 1928 concernant les asbl