



PROVELO *Info*

Nr. 142 02/2026





Inscrivez-vous



www.bikebox.lu



www.cfl.lu

Editorial

The Police: our Friend and Helper?

By Philippe Herkrath

Everyone has heard the saying that the police is our friend and helper, whose role is to protect, support, and serve the public as approachable partners if issues come up.

Unfortunately this is not the experience that ProVelo and some of its members have made in recent months when it comes to the police and their knowledge and communication on cyclists' rights and issues.

It all started with an incident at our Critical Mas(s)k in February where the police patrol, that arrived after a car struck one of the participants while overtaking on a cycle street, showed an apparent lack of knowledge on the rules that apply there (see article in Info 1/2026) and all but trampled the rights of the victim, both at the scene and in the aftermath. From some of the feedback we have received, this does not seem to be an isolated issue for cyclists either.

The subsequent letter addressed by ProVelo to the Police General Directorate, with some questions and a request for a meeting, was brushed aside without any further action (see pages 12-13).

Meanwhile, the police patrol that was at the scene reopened an investigation into the crash and is now attempting to portray it as a case of shared responsibility, with the cyclist and the driver bearing each 50% of the blame.

Adding to this disappointing experience is a recent interview with a police representative on cyclists' accidents in which they make a number of questionable statements (see page 19 – Wort Lieserbréif) such as outright downplaying drivers' responsibilities while insisting that cyclists should exercise increased vigilance (ergo: classic victim blaming).

This raises an important question for ProVelo: how can we make sure to break through the motonormativity that unfortunately seems widespread among police forces and the general population and that there is a clear understanding among drivers and police that cyclists' safety is not only dependent on the existence and good design of dedicated infrastructure but also on their perception as legitimate road users whose physical well-being is the first to be endangered in mixed traffic?

ProVelo would wish to see the Police as a friend and helper for cyclists in the future, but this can only be achieved, in our view, if cyclists and their safety are taken more seriously and long-requested issues, such as the control of the 1.5 m passing distance or cycle street rules are finally addressed in their campaigns and on-site controls.

luxembourg

ma ville • my city • meng stad

VISITES GUIDÉES

Urban nature adventures

*Vivez la ville
au rythme de la nature.*

Sortez des sentiers battus et découvrez le côté nature de la ville de Luxembourg.

Participez à l'une de nos visites guidées et explorez ce mélange unique de nature et de vie urbaine. Des espaces verts cachés à une biodiversité remarquable, découvrez comment la nature façonne l'identité de la capitale et son environnement quotidien.



**Découvrez toutes
les visites guidées**

disponibles en
plusieurs langues

30, Place Guillaume II L-1648 Luxembourg
T. (+352) 22 28 09 • touristinfo@lcto.lu • luxembourg-city.com

luxembourg
city tourist office

Sommaire / Inhalt

Editorial: The Police: our Friend and Helper?	3
The Achilles' heel of Luxembourg's Cycling Policy	6
Infrastructure for the Last Century	7
ProVelo Vëlosschoulen Juni 2026	7
Vëlo-Manif 06.06.2026: E staarkt Zeeche fir d'Vëlosmobilitéit zu Lëtzebuerg	8
From Running Machine to National Pride: How the Bicycle Found Its Way to Luxembourg	11
Questions - Réponses ProVelo - Police Grand-Ducale	12
GoGo VELO Printemps 2026	14
ProVelo at the VeloCity 2026 in Rimini	15
Radwandern, ein Genuss der besonderen Art!	16
Touren / Randonnées	17
Dag vum Vëlo 2026	18
Vëlosommer 2026	18
Knotenpunktsystem	18
Reaktion von ProVelo auf den Artikel Verkehrsexperte: „Radfahrer müssen immer im Kopf haben, dass andere Fehler machen können“ vom 15.06.2026	19
Neuer bed+bike Betrieb in Luxemburg	20
Velo.lu: Luxembourg Cycling Calendar	20
Safer Cycling in Esch-sur-Alzette: City Council decides short-term improvements to Cycling Network	21
Place au vélo! / Platz für das Fahrrad!	22
Impressum	22



The Achilles' heel of Luxembourg's Cycling Policy

By Philippe Herkrath

ProVelo recently received the statistics regarding the evolution of cycling numbers in the City of Luxembourg in 2025.

The vel'OH! system managed to increase the number of subscribers by 1340 to almost 30500 over the course of the year 2025 and the daily usage also increased slightly, to around 4800 midweek and 4000 daily trips on weekends.

The more interesting figure, however, is the 11.5% increase of cyclists from 2024 to 2025 counted at the 15 different counter locations throughout the city. It seems that after two years of more modest growth (around 3% in both 2023 and 2024) the growth is accelerating again. This could be a matter of increasing awareness or tied to the continued worsening of congestion in and around the city, which people try to avoid by opting for alternative modes of transport.

Another source of bike-related statistics comes from the automobile club Luxembourg (ACL) which recently asked its members about their cycling habits as well as their perception of it.

While the 3700 responses they received are probably not representative of the general population, it is nevertheless interesting to see that some indicators remain consistent with previous surveys.

Of the 49% of participants that said they never cycle, 15% cite the feeling of insecurity and 7% cite insufficient bike infrastructure as the main reasons. At the same time, the 51% of (occasional) bike users rated safety when sharing the road with a score of just 4.2/10 and did not rate other aspects much higher: theft prevention was rated at 4.4/10, cycling network at 5.4/10.

Interestingly, a large majority of all participants (64%) agrees that more bike infrastructure is needed, even if the responses still differ considerably based on whether people cycle or not (81% vs 47%).

In the end, ProVelo can only agree with the 3 conclusions the ACL draws from its survey, which are the following:

“1. Cycling has considerable but largely untapped potential. [...] The main lever for converting non-cyclists lies not in raising awareness of the benefits of cycling [...] but in removing concrete obstacles [see 2 and 3].

2. Safety is the Achilles' heel of Luxembourg's cycling policy. [...] everything points to the same diagnosis: cycling in Luxembourg is still perceived—and experienced—as risky. This is the first obstacle to overcome to democratize cycling, particularly among women and the elderly, who are the most discouraged by this insecurity.

3. Existing infrastructure doesn't even satisfy its own users. When a majority of cyclists avoid cycle paths [...] it's a sign that the problem isn't just quantitative [...] but qualitative. The challenge for public authorities is to design a coherent, continuous cycle network, separated from motorized [and pedestrian!] traffic.”

This once again reinforces the idea that if a genuine mobility transition is to take place in Luxembourg, investing in safe, inclusive and convenient infrastructure must be a priority.

Reference: <https://autotouring.acl.lu/fr/le-velo-au-luxembourg-entre-enthousiasme-et-frustrations/>

Infrastructure for the Last Century

Hot take by Will Bakker

More than 25 years ago, the Luxembourg government began catching up with its neighbors by committing to build more than 900km of cycling infrastructure in a coherent network. The Minister behind that law, Robert Goebbels, unfortunately did not live to see the fulfillment of that vision. It is likely that the current Minister will not either, if we take her at her word this month.

To build a cycling network fit for the last century, communes and the ministry would need to work together to build 350 km of brand-new paths and replace 300 km of sub-standard routes with safe infrastructure. At the government's current aspiration of 20 km per year, this would take more than 30 years. A 20th century network for our grandchildren, I suppose.

Just four years ago, ProVelo said 30-40 km per year was not sufficient to meet Luxembourg's modal-share goal of 11% cycling by 2035. A serious commitment to that goal would do more than merely exaggerate projects long in the pipeline. A serious commitment would certainly involve goals that improve on the inadequate rate achieved by previous governments.

We hear every week that our construction industry needs work, our vulnerable road users need safety, our homeowners need quiet and sociable streets, and Luxembourg needs to shake off its image as a "country of cars" which is a nice way of saying a self-indulgent society of reckless luxury drivers. Lëtzt start building something that benefits all of us.

ProVelo Vëlosschoulen Juni 2026

Am Juni huet ProVelo zwou Vëlosschoulen mat jeeweils 12 Participantë gehalen.

Bei dëse Kuere waren des Kéier de Will Bakker an d'Danièle Mousel d'Instructeuren.

D'Participantë waren divers: Am Alter, vu jonk bis al, an och an den Hierkonftslänner an an der Sprooch: virun allem Englesch a Franséisch.

D'Kuere gi beim Arnold Kontz Cycles zu Bouneweg gehal. De leschten Dag vum Cours (Soubal all Mënsch aus dem Grupp stabil genuch um Vëlo setzt), fuere mir och raus. Beim Rausfuere siche mir Strecken eraus, déi besonnesch roueg a sécher sinn, fir dass d'Participanten sech lues a lues kennen dru gewinnen, wéi et ass am normale Verkéier ze fueren.

Dobäi ass dat Allerwichtigst, dass d'Participantë keng Angscht kréien, a lues a lues hiert Selbstvertrauen um Vëlo opbauen. Eis Philosophie fir d'Vëloskueren ass op dem Christian Burmeister, e Pionéier am Vëlosenseignement opgebaut. An dëser Approche geet et drëms, déi natierlech mënschlech Léierprozesser unzuerkennen, a fir d'Methodik beim Vëloléieren unzewenden.



Foto: Simon Hoffmann

Vëlo-Manif 06.06.2026: E staarkt Zeeche fir d'Vëlosmobilitéit zu Lëtzebuerg

De Samsden, de 06.06.2026, sinn eng 400 Vëlosfuerer:innen zesumme mat ProVelo op d'Strooss gaangen, fir ze revendiquéieren, dass Vëlofueren zu Lëtzebuerg sécher, praktesch an inklusiv gëtt. Op engem Tracé vun 8 Kilometer, deem duerch d'Police eskortéiert gouf hunn d'Cyclist:innen en Zeeche gesat, dass trotz den Efforten, déi an de lëschte Jore gemaach gi sinn, nach villes ze maachen ass. D'Manif huet op der Place St. Esprit ugefaangen, an duerch d'Uewerstad, de Garer Quartier, duerch Bouneweg an Hollerech bis op de Campus Geesseknäppche gefouert.

Dräi Mol ass de Grupp stoe bliwwen, fir mat grouse Panneauen, weider Demanden ze maachen:

1) Sécher Kräizungen: Kräizunge mussen méi sécher amenagéiert ginn. Fir eng modern an zukunftsorientéiert Mobilitéit ze gestalten, déi Foussgänger a Vëlosfrëndlech ass. D'Kräizung virum Pont Adolphe mat der Avenue Monterey, déi besonnesch geféierlech ass, gëtt nei gestalt, a ProVelo begréisst dat. Dat nämmlecht muss och mat allen anere geféierleche Kräizungen duerch d'ganz Land geschéien.

2) Méi Sécherheet op eise Vëlosstroossen: D'Vëlosstroosse mussen reell de Vëlo prioriséieren, an d'Vëlo sollen net als Verkéiersberouegungsmoosnam instrumentaliséiert ginn. D'Autoe sinn an de Vëlosstroosse just "op Visite". D'Reegele vun de Vëlosstroosse mussen mei kloer kommunizéiert ginn, fir d'Sécherheet vun de Vëlosfuerer:innen op deene Stroossen ze verbesseren, op deenen si eigentlech sollte Prioritéit hunn.

3) Séchere Schoulwee: Fir e gesonde Liewensstil a Richtung Mobilitéitswend ze goen, fuedert ProVelo dass all Kand ka sécher mam Vëlo an d'Schoul fueren. Beweegung a frësch Loft virun de Kueren hu noweislech e positiven Impakt op d'Konzentratioun vun de Schüler:innen. Fréi üübt sech fir d'Kanner a jonken Alter, fir kënnen onofhängeg vum Elterentaxi mam Vëlo ze circuléieren. 'Rue de Hollerich, mat hirer direkter Verbindung tëscht der Gare an dem Campus Geesseknäppchen, gouf fir dese Stopp als symbolescht Beispill erausgesicht. Si steet stellvertriedend fir déi vill Verbindungen an d'Schoulen – am urbane wéi och am ländleche Raum –, wou bis haut op ville Plaze sécher Vëlosinfrastrukture feelen.

Mir soen all eise Partner, déi eis bei der Organisatioun vun der Vëlo-Manif 2026 gehollef hunn e grouse Merci. Zumools der Stad Lëtzebuerg, esou wéi och der Police, ee grouse Merci fir déi gutt Zesummenaarbecht. An natierlech zumools Merci all deene Léit, déi sech dee Samsden Zäit geholl hunn, fir zesumme mat ProVëlo e staarkt Zeeche fir d'Vëlosmobilitéit zu Lëtzebuerg ze setzen!



Foto: Simon Hoffmann



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.



Rent a Bike

Ardennes

Dikrich

mëllerdall

miselerland

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.

Rent a Bike Ardennes

www.visitwiltz.lu
(+352) 95 99 39 250

Rent a Bike Dikrich

www.rentabike.lu
(+352) 26 80 33 76

Rent a Bike Miselerland

www.rentabike-miselerland.lu
(+352) 26 74 63 888

Rent a Bike Mëllerdall

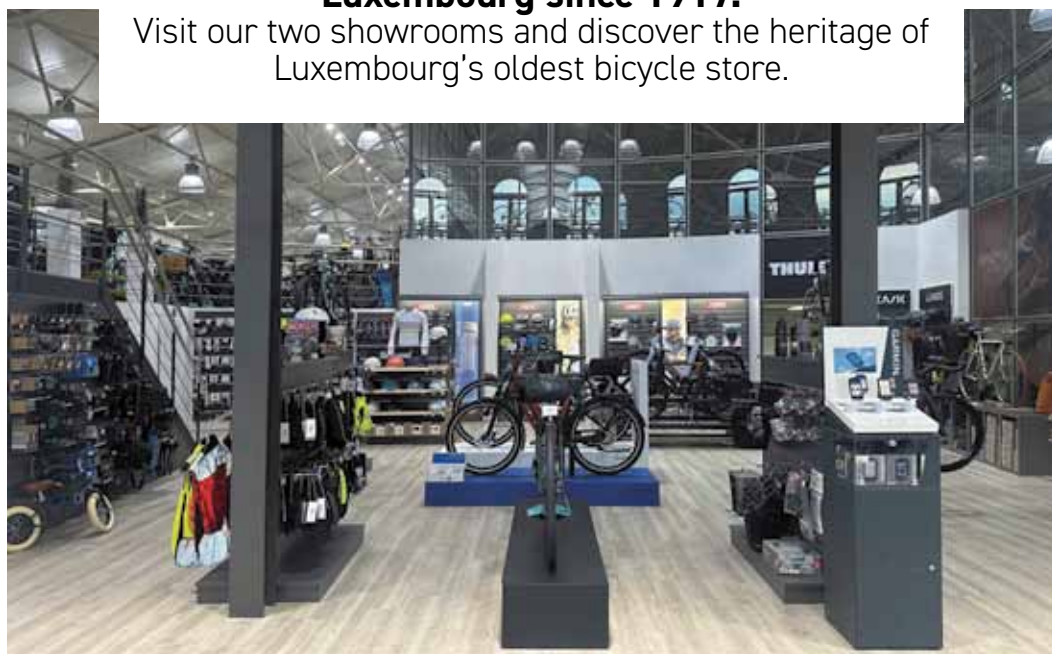
www.rentabike-mellerdall.lu
(+352) 621 47 34 41





Cycles Arnold Kontz - a landmark of cycling in Luxembourg since 1917.

Visit our two showrooms and discover the heritage of Luxembourg's oldest bicycle store.



SCAN ME!



**ARNOLD
KONTZ** CYCLES

3 rue de Strasbourg L-2561 Luxembourg
8 rue de Neufchâteau L-2223 Luxembourg
Tél +352 40 96 74
www.arnoldkontz.lu

From Running Machine to National Pride: How the Bicycle Found Its Way to Luxembourg

By Ekim Dinç

As a cyclist, did you know that every ride you take owes something to a man who, in the summer of 1817, ran out of patience with horses? Karl von Drais, a forestry official in Baden, strapped two wheels to a wooden frame, added a steerable front fork, and pushed off down a road near Mannheim — a stone's throw, geologically speaking, from the Greater Region. In under an hour, von Drais covered roughly 14 kilometers, beating the mail coach on the same route. His earlier design had neither pedals nor a chain, and was powered by its rider's feet, momentum and iron-clad nerves. He called it the Laufmaschine, the "running machine."



Photo: open commons

Pedals didn't arrive until the 1860s, bolted on by a Parisian locksmith named Pierre Michaux, and for a few decades the bicycle remained equal parts marvel and menace. It was too fast for some tastes, too undignified for others, blamed by alarmed doctors for everything from nerves to a permanently startled expression they called "bicycle face." None of which stopped anyone. It took a bit longer for the Grand Duchy to catch the bug. By the 1880s the machines were rattling along Luxembourg's streets

in real numbers, and in 1884 the country got its first vélo-club: a handful of riders organizing themselves around the same modest pleasure that still gets you out the door on a Sunday morning. Today, there are hundreds of small clubs here in Luxembourg whose members enjoy the simple joy of pedaling as they discover different parts of our beloved country.

Then came the moment Luxembourg announced itself to the wider cycling world, and it's a strange one. François Faber, born in France to Luxembourgish parents, went on to become, in 1909, the first non-French rider ever to win the Tour de France, taking five stages in a row on his way to yellow. Many other successful Luxembourgish riders followed in his footsteps (or rather his pedal strokes?) in years to come.

But Drais wasn't trying to win anything when he pushed off down that road in 1817. He just wanted a faster, freer and more convenient way to get somewhere. That, in the end, is the part of the mission that ProVelo has spent decades fighting to keep alive: not the podium, but the Tuesday-morning commute, the kid wobbling toward her first solo ride, the adult learning at sixty that balance was never as far away as she thought; and that, two centuries on, is just as important today.



Photo: open commons

Questions - Réponses ProVelo - Police Grand-Ducale

Direction générale Police
Grand-Ducale
Rue de Trèves, 1A-F
L-2632 Findel Luxembourg

Luxembourg, le 23 février 2026

Concerne : Réglementations concernant la circulation cycliste

Monsieur le Directeur Général,

ProVelo est une asbl qui est active dans la promotion du vélo comme moyen de transport au quotidien et s'engage surtout pour une amélioration des conditions de sécurité des cyclistes.

Dans le cadre d'une sortie à vélo organisée par notre association le vendredi soir 13.02.2026 une collision c'est produite à 19:09 entre un automobiliste et un cycliste, membre du conseil d'administration de notre association, lors d'un dépassement dans la rue des Trévires à Bonnevoie, qui est réglementée comme rue cyclable et signalée comme telle par des panneaux et marquages au sol.

Le 112 a été appelée, le CGDIS ainsi que la police sont venus sur place.

Les 2 agents policiers qui sont dans ce contexte venus sur place ont initialement considéré la victime, qui avait été percutée par la voiture lors du dépassement illégal (interdiction de dépasser un cycliste dans une rue cyclable), d'être en faute puisqu'elle a roulé à deux de front (ce qui y est clairement permis) avec un autre participant de l'événement.

Par ailleurs, les 2 agents ont exprimé leur doute concernant l'existence (d'une réglementation) du concept de rues cyclables – et se sont vues confirmés par leur collègue, interrogé à cette fin par téléphone – alors que la victime ainsi que d'autres témoins leurs ont montré les panneaux de signalisation et les paragraphes correspondants dans le code de la route.

Les réglementations concernant la rue cyclable ont pourtant été définies lors d'une mise à jour du code de la route datant déjà de 2018 – conjointement avec les réglementations concernant l'autorisation de rouler à deux de front et de la distance de dépassement latérale de 1,5 m.

De plus la victime a été invitée par les policiers de remplir un constat à l'amiable, même qu'elle n'était pas d'accord avec la description des événements de l'automobiliste. Par contre le procès verbal sur l'accident que la victime ainsi que quelques membres de notre comité ont demandé leur a été refusé et l'incident a été clôturé par l'émission d'un avertissement taxé au conducteur.

Nous aimerions par conséquent vous poser les questions suivantes :

- Comment pouvez-vous expliquer que des agents policiers ne soient pas à jour concernant ces réglementations sur les droits des usagers de la mobilité active ?
- Comment est-ce que les agents policiers sont formé sur les modifications du code de la route pour éviter qu'ils fassent – par méconnaissance des réglementations en vigueur – renoncer une victime à ses droits légaux envers l'agresseur?
- Est-ce que des incidents comme celui-ci figurent dans les statistiques officielles des accidents de la Police Grand-Ducale?

Nous vous serions reconnaissants de nous accorder une entrevue afin de pouvoir discuter avec vous de vive voix sur ces sujets.

Veuillez accepter, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour ProVelo.lu

Monique Goldschmit
Présidente

Objet : Réglementations concernant la circulation cycliste

Madame GOLDSCHMIT,

En mains votre lettre du 23 février courant.

Dans l'affaire sous rubrique un procès-verbal est dressé par les policiers conformément aux prescriptions légales en la matière.

En ce qui concerne la formation, tous les policiers reçoivent une formation de base approfondie ainsi que des formations continues régulières à l'Ecole de Police, dont fait également partie le Code de la Route.

Finalement je peux vous confirmer que ce type d'accidents est pris en compte dans les statistiques officielles des accidents de la route publiées par le STATEC.

Veuillez agréer, Madame GOLDSCHMIT, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Directeur Central police administrative



Thierry FEHR

GoGo VELO Printemps 2026

Par Simon Hoffmann

La quatrième édition de la campagne nationale de cyclisme GoGo VELO, placée sous le thème « Cycle to the Moon », est terminée – et ce fut un véritable succès ! Environ 2100 participant(e)s motivé(e)s ont parcouru ensemble la distance impressionnante de 660 043 kilomètres !

L'objectif initial de 384 400 kilomètres, soit la distance moyenne jusqu'à la Lune, a ainsi été largement dépassée – il y en avait même presque assez pour faire l'aller-retour !

En résumé : mission accomplie !

Un immense merci à chacune et chacun d'entre vous qui avez pédalé avec nous, accumulé des kilomètres et ainsi contribué à ce formidable résultat. Vous avez montré tout ce que nous pouvons accomplir ensemble – pour le climat, pour la santé, pour un Luxembourg plus favorable aux cyclistes.

Le titre de « l'école la plus cycliste » revient cette fois-ci à l'École internationale Gaston

Thorn, suivie en deuxième et troisième positions par le Lycée Edward Steichen et l'École privée Sainte-Anne. À tou(te)s – et tout particulièrement aux élèves – un grand merci !

La préparation de la prochaine édition à l'automne (du 7 septembre au 18 octobre 2026) bat déjà son plein. Elle proposera à nouveau des défis passionnants, des compétitions sportives et de superbes prix. Et ce, non seulement au niveau national, mais aussi au niveau communal et régional, où les communes et les régions seront à nouveau présentes avec leurs propres défis et des prix attractifs à gagner !

Un grand merci également à tous les partenaires et sponsors de la campagne – sans vous, GoGo VELO ne serait pas possible !

GoGo VELO est une campagne de ProVelo et de Klima-Bündnis Lëtzebuerg, avec le soutien du ministère de la Mobilité et des Travaux publics.



Foto: ProVelo



Foto: Simon Hoffmann

ProVelo at the Velo-city 2026 in Rimini

Par Micheline Rosch

ProVelo était présent à Velo-city 2026, la plus grande et la plus importante conférence mondiale sur le cyclisme et la planification de la mobilité urbaine. Organisé annuellement par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), l'événement réunit des décideurs politiques, des urbanistes, des chercheurs et des experts du monde entier pour façonner l'avenir du vélo (voir <https://www.velo-city-conference.com/en/programme/rimini-2026/>).

Parmi les nombreuses présentations particulièrement intéressantes, voici deux qui ont retenu mon attention.

La première est de Camila Herrero Rodríguez de C40 (Cities Climate Leadership Group, organisation qui vise à lutter contre le dérèglement climatique <https://www.c40.org/>). Plutôt que de parler du besoin – certes fondamental – de promouvoir une mobilité active et résiliente face au changement climatique, elle a renversé la perspective en présentant une des rares études qui traite du sujet « Comment le changement climatique impacte la mobilité active », en

particulier dans les villes du Sud, mais aussi chez nous. Montrant différentes solutions déjà existantes, elle a continué sur un appel à l'action, car les risques climatiques (chaleurs extrêmes et inondations) exigent des solutions inclusives et évolutives.

La deuxième est de Murilo Casagrande de l'Institut Aromeiazero (<https://aromeiazero.org.br/>), une association brésilienne qui utilise le vélo pour rendre les villes plus vertes et plus accessibles à tous. Le projet présenté est Bike Arte Brasil, un festival itinérant qui combine l'art urbain, le vélo et la culture dans les espaces publics. Ce festival favorise les rencontres, les échanges et l'appropriation collective de la rue. Organisé depuis 2012 dans plus de 20 villes au Brésil et même exporté au Portugal, ce festival transforme les places, les quartiers et les territoires en espaces de cohabitation, de création et de célébration de la citoyenneté, en proposant toujours des activités gratuites et ouvertes à tous. La joie des enfants a ému le public « Jouer à vélo, c'est mieux que jouer sur un smartphone ».

Radwandern, ein Genuss der besonderen Art!

Ferien in Luxemburg: Jährlich wissen Tausende Touristen Luxemburg als Ferienziel zu schätzen. Warum nicht auch Sie? Ein Radurlaub kann so an der Haustür beginnen und bringt Sie über ein mittlerweile 630 km umfassendes Radwegenetz quer durchs Land. In Verbindung mit der Bahn - der Fahrradtransport ist gratis - lassen sich auch Gegenden miteinander verbinden, die noch nicht durch Radwege verbunden sind.

Auch wenn Radtouren nicht das Hauptanliegen unseres Vereins sind, so sind sie doch eine ausgezeichnete Gelegenheit, den Kontakt unter unseren Mitgliedern zu fördern.

Unsere Radtouren mit Übernachtung in Luxemburg werden übrigens in Zusammenarbeit mit bed+bike-Betrieben organisiert (Informationen zum Label und eine Liste der zertifizierten Betriebe finden Sie auf den Seiten 23-25).

Etwaige zusätzliche spontane Radtouren werden im ProVelo Info, auf www.provelo.lu und Facebook veröffentlicht.



Foto: Tristan Schmurr

Bei unseren Radtouren geht es darum, das Radfahren zu genießen, nicht jedoch sportliche Hochleistungen zu vollbringen. Generell wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h nicht überschritten. Die Touren können sich jedoch im Schwierigkeitsgrad unterscheiden. Der angegebene Schwierigkeitsgrad bezieht sich übrigens nicht auf die Streckenlänge, sondern nur auf die Topographie. Der Tourenleiter gibt Ihnen hierzu gerne ausführliche Auskunft. Bitte beachten Sie auch, dass die km-Angaben der Touren aufgrund von Unvorhergesehenem abweichen können.

Auch wenn die Erklärungen in unserem Heft nicht immer mehrsprachig sind, so versichern wir Ihnen, dass der Tourenleiter dies in jedem Fall ist. Falls nicht anders vermerkt, wird der Gepäcktransport vom Teilnehmer selbst übernommen.

Bei Touren mit Übernachtung besteht Anmeldepflicht (Formular). Verpflegung und Übernachtung werden vor Ort selbst bezahlt. Zur Orientierung: die Übernachtungstarife liegen in der Regel zwischen 60 und 110 Euro für ein Einzelzimmer und 80 und 120 Euro für ein Doppelzimmer (ohne Gewähr). Es können geringe Organisationskosten anfallen. Bei der Platzverteilung entscheidet zudem die Reihenfolge der schriftlichen Anmeldungen. Abschließend sei darauf hingewiesen, dass jeder auf eigene Verantwortung an unseren Touren teilnimmt und selber zuständig ist für eventuelle Probleme mit seinem Rad.

Degré de difficulté

Schwierigkeitsgrad

- 1 - facile/leicht
- 2 - facile à moyen/leicht bis mittel
- 3 - moyen/mittel
- 4 - moyen à difficile/mittel bis schwer
- 5 - difficile/schwer

Touren / Randonnées

Anmeldung erwünscht / Inscription souhaitée

Saar-Lor-Lux Tour

Samstag, 22. August 2026

Von Luxemburg Stadt führt unser Weg über Radwege und ruhige Nebenstraßen bis nach Schengen (einige kleine Steigungen). Mittagspause machen wir im „Haff Réimech“.

Weiter geht es über den deutschen „Moselradweg“ bis nach Wasserbillig.

Mit dem Zug kommen wir schließlich zurück nach Luxemburg-Stadt.



~85 km
Schwierigkeitsgrad 2
Max. 12 Personen



→ bis 15.08.2026
monique.schmit@provelo.lu



Monique Schmit
691 24 11 54



Kierch a Schloss zu Hesper Foto : Monique Schmit

D'Foto vum Mount



D'ProVelo Präsidentin Monique Golschmit an d'ProVelo Vice-Präsidentin Micheline Rosch

Foto: Simon Hoffmann

Dag vum Vëlo 2026

On World Bicycle Day, ProVelo, together with the CFL, organised three different activities. In the morning, we were present at the Gare, next to the Passerelle and at the Rond-Point Schuman in Limpertsberg, where we distributed croissants to cyclists. Anyone arriving by bike received a free croissant to celebrate cycling on this special day.

Outside of the Funiculaire in Kirchberg, a range of stands from different cycling associations, including a repair tent, was

set up. ProVelo was also present with a stand.

A guided tour by our colleague Simon Hoffmann, started at the Funiculaire in Kirchberg, and continued via Senningerberg towards Echternach, where participants stopped for a lunch break. The route then followed the cycling path along the Sûre to Waasserbillig, from where participants took the train back to Luxembourg City.

Vëlosummer 2026

In early June this year the Ministry of the Economy and the Ministry of Mobility and Public works have presented this year's edition of the Vëlosummer. This seventh edition will start on the 18th of July and end on the 16th of August 2026, and take place throughout Luxembourg.

The last edition of Vëlosummer counted more than 43 000 participants. The initiative is organised in collaboration with 52 municipalities around the country, as well as regional tourism offices. Its aim is to make Luxembourg more accessible by bicycle for residents and visitors alike.

This year, Vëlosummer features fourteen routes that cover more than 500 kilometres across the country. 100 km of road will be temporarily reserved to cyclists during the initiative. Three new routes have been introduced for

this year's edition of the Vëlosummer, and existing itineraries have been reviewed and enhanced. Furthermore, the accessibility and visitor experience have been further improved by expanding bicycle rental options and additional activities and events alongside the Vëlosummer routes. A Vëlosummer challenge has also been organised and is accessible via the VisitLuxembourg app. To participate, participants need to check in at fourteen different locations and complete a quiz. The winning prize is the symbolic yellow jersey.

The official launch of Vëlosummer 2026 will take place on 18th of July in Goebelsmühle, with an opening event followed by a guided tour.

For more information, visit www.velosummer.lu

Knotenpunktsystem

Während enger Pressekonferenz um internationale Vëlosdag, dem drëtte Juni, huet de Mobilitéitsministère de Progrès bezüglech dem Knotenpunktsystem virgestallt. Pons et Chaussées huet eng 1.900 Schëlde opgestallt, als Deel vun dësem neie Knotenpunktsystem.

Dëse System kombinéiert traditionell direkional Schëlde mat nummeréierte Knuedpunkter op Haaptkräizungen. Dëst erlaabt et Cyclisten a Cyclistinnen, personaliséiert Routen ze plangen, an deem si enger Zuelensequenz nofueren.

Reaktion von ProVelo auf den Artikel Verkehrsexperte: „Radfahrer müssen immer im Kopf haben, dass andere Fehler machen können“ vom 15.06.2026

ProVelo begrüßt, dass in diesem Artikel das Thema von verletzten Radfahrern behandelt wird, denn ProVelo setzt sich für mehr Sicherheit für Radfahrer ein. Vision Zero muss ein klares Ziel sein.

ProVelo bedauert allerdings, dass in diesem Artikel unklare, verwirrende, bzw. fehlerhafte Informationen zur Klassifizierung von Pedececs (cycle à pédalage assisté), elektrischen Fahrrädern (cycle électrique), S-Pedececs (cyclomoteur) und Unfällen in Fahrradstraßen – welche am Folgetag in der Papierausgabe der Zeitung teilweise klargestellt wurden – genannt werden.

Einige weitere Aussagen im Artikel wurden sehr kritisch von uns aufgenommen.

Zum einen wird im Artikel vom Vertreter der Polizei die Behauptung aufgestellt, dass die häufigsten Unfälle „Alleinunfälle“ sind. ProVelo fragt seit Jahren vergeblich nach konkreteren Zahlen zu Unfällen mit Radfahrern. Ist diese Aussage statistisch haltbar? In den Unfallzahlen, welche jährlich für schwere und tödliche Unfälle vom Ministerium präsentiert werden¹, werden diese Fälle nicht gesondert für Radfahrer dargestellt. Zumindest in Hinsicht auf (schwere und) tödliche Unfälle erscheint uns diese Aussage aber fraglich, da EU-Daten² eine stark gegensätzliche Situation widerspiegeln.

Zudem sticht in unseren Augen die Aussage des Vertreters der Polizei „Ich kann es keinem Autofahrer übelnehmen, wenn er nicht weiß, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten“ besonders negativ hervor, weil dadurch ein Radfahrer gefährdendes Fehlverhalten bezüglich einer seit 2018 (immerhin 8 Jahre!)

existierenden Gesetzgebung durch die Polizei relativiert wird.

Demgegenüber wird den Radfahrern mal wieder Selbstschutz in Form von Helm und heller Kleidung empfohlen und geraten, sie sollten hinsichtlich Dooring Unfällen „zu jedem Augenblick aufmerksam sein und Raum eingestehen, dass auch ein anderer Verkehrsteilnehmer Fehler machen kann“; ergo, langsamer fahren und seitlichen Abstand halten. Dies ist sicherlich sinnvoll, ist in vielen Fällen in der Praxis auf einem schmalen Radfahrstreifen entlang parkender Autos – eine in urbanen Räumen noch häufig verwendete „Fahrradinfrastruktur“, die ProVelo schon länger anprangert – allerdings nicht einmal möglich.

Was in unseren Augen eine konkrete Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer mit sich bringen würde, wäre eine neue Herangehensweise bei der Infrastrukturplanung: eine konsequente(re) Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel und eine Planungsvorgehensweise an Konfliktpunkten, welche in den Niederlanden als „(fehler)verzeihende Infrastruktur“ bezeichnet wird, um die Anzahl und Schwere von Unfällen – insbesondere an Kreuzungen – zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu reduzieren.

Für ProVelo zeigt sich hier wieder sehr deutlich, wie wichtig es ist, dass der Radverkehr als vollwertiger Teil der Mobilität angesehen werden muss. Wir brauchen für den wachsenden Radverkehr zukunftsorientierte Fahrradinfrastruktur, welche sicher, komfortabel, inklusiv und klar vom motorisierten Verkehr sowie vom Fußgängerverkehr getrennt ist. Wir brauchen mehr (Frei-)Raum in unseren

Städten und Ortschaften für Menschen. Wir brauchen endlich eine (polizeiliche) Kontrolle zum Überholabstand von 1,5m und offensichtlich mehr Informationskampagnen zu Fahrradstraßen oder dem „holländischen Griff“.

References: 1 https://mmtp.gouvernement.lu/content/gouv2024_mmtp/fr/support/recherche.html?page=1&q=bilan%20des%20accidents%20de%20la%20route&r=f/aem_gouv_ministry/minist_developpement_durable_infrastructures

2 https://transport.ec.europa.eu/background_en

Neuer bed+bike Betrieb in Luxemburg

Die Hostellerie Stafelter befindet sich in Walferdingen, nur wenige Kilometer von Luxemburg-Stadt und dem Kirchberg entfernt. In 20 Minuten erreichbar, liegt der Flughafen Findel.

Eine direkte Bus- und Bahnverbindung stehen Ihnen in Walferdingen zur Verfügung. Die Hostellerie Stafelter verfügt über 8 modern eingerichtete Zimmer.

Die Zimmer bieten alle ein Kingsize-Bett, ein eigenes Bad mit einer ebenerdigen Dusche, einen Haartrockner und einen Safe.

Besuchen Sie von Dienstag bis Samstag das gastronomische Restaurant und lassen Sie sich von einer feinen französischen Küche verwöhnen.



Velo.lu: Luxembourg Cycling Calendar

Have you heard that a few months ago, ProVelo launched Velo.lu in collaboration with the FSCL? Velo.lu is a comprehensive cycling calendar that lists all the cycling-related events and activities that are organised by organisations around the country. If you are looking for an event that you can participate in, head to the website

via www.velo.lu. If you are organising a cycling event yourself, then you can add your event to the calendar, so that fellow cyclists know that it takes place. To get access to publish your own events on velo.lu, reach out to ProVelo by email to info@provelo.lu and get started!

Safer Cycling in Esch-sur-Alzette: City Council decides short-term improvements to Cycling Network

The City of Esch has commissioned a comprehensive study on its cycling infrastructure. 10 days ago, the results of the study, executed by Schroeder and Associés and Mobycon, a Dutch company, were presented in the city council.

The analysis of the study is clear: there is room for improvement in terms of safety and connectivity of the existing cycling network in Esch-sur-Alzette. There are too many dangerous crossings, which are especially unsafe for children (only 38 per cent of the existing crossings on the existing cycling routes were deemed safe for children). Another negative aspect is that the cycling routes are lacking in connectivity. Despite investments and infrastructural improvements over the past few years, there is still a lack of connections, as well as unclear crossings. The study therefore identifies 400 different actions in order to rectify these issues and improve both convenience and safety. Eight different main axes were identified, and the core cycling network comprises 41 kilometres, on which these infrastructural

improvements will be executed. Since the key priority is to improve the network as fast as possible in order to improve the safety of cyclists, some of these recommendations will be executed in a timely manner.

There will be an expansion of bicycle parking infrastructure, including a heightened focus on making the existing infrastructure more visible by using brighter colours. 17 zebra crossings currently reserved for foot traffic will become shared-use crossings for foot traffic and cyclists. A number of streets will receive separate footpaths and cycle lanes (Rue de Luxembourg, Boulevard Charles de Gaulle). Other streets, such as the rue Michels (rue de l'hôpital – rue Emile Mayrisch) will receive a new footpath as well as a cycle path. Two streets will be turned into Bicycle streets: the rue Henry Bessemer and the rue du Clair-Chêne.

More information will be presented during the European Mobility week in September 2026. Until then, a number of the presented measures will have already been put in place.



Graphic: Tageblatt

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. 142	2/2026 - Juli 2026
Auflage:	600 Exemplare
Herausgeber:	ProVelo a.s.b.l., 6 rue Vauban, L-2663 Luxembourg
Telefon:	(+352) 43 90 30 29
Internet:	www.provelo.lu www.facebook.com/ProVelo.lu
E-Mail:	info@provelo.lu
Konto:	CCPLLULL IBAN LU40 1111 0825 6417 0000 BCEELULL IBAN LU52 0019 2555 9405 9000
Fotos:	Simon Hoffmann, Tristan Schmurr, Monique Schmit
Druck:	Printing Ossa, recycliertes Papier

Find us online :
www.provelo.lu



ProVelo.lu
est membre
de la



LUXEMBOURG

by cycle 2024

New Edition



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



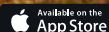
Let's ride!

LUXEMBOURG. LIVE THE MOMENT.

©Alfonso Salgueira Photography / ©Ministère de l'Économie



EXPLORE WITH THE
VISITLUXEMBOURG APP



www.visitluxembourg.com

VISIT 
LUXEMBOURG