



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

Luxembourg, le **20 JAN. 2020**



Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse la question parlementaire N°1576 du 5 décembre 2019 des honorables députés Messieurs Fernand Kartheiser et Jeff Engelen, concernant le marquage routier, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Äntwert vum Här François Bausch, Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten, op déi parlamentaresch Fro n° 1576 vum 5. Dezember 2019 vun den Hären Deputéierte Fernand Kartheiser a Jeff Engelen wéinst de Stroossemarkéierungen

1. *Wéi gesäit de legale Kader aus, deen définéiert, wéi d'Stroossemarkéierung mussen placéiert ginn an ass den Här Minister net der Meenung, datt d'Stroossemarkéierungen am ganze Land no engem eenheetleche System gezechent solle ginn?*

De legale Kader vun der Stroossemarkéierung gëtt „à la base“ vum Code de la Route geregelt, ewéi zum Beispill am Artikel 110 respektiv an den Exekutiounsreglementer, de Reegele vun der Gesetzgebung vun de „Permissions de voirie“ an zu gudder Lescht vun enger ministerieller Note vun 2013. De Marquage gëtt schonn ëmmer eenheetlech an nom leschte Stand vun der Technik gemaach. Ewéi an all aner Dossier gëtt den Entwécklungen (Qualitéit, Material, Verkéierssicherheit, asw.) vun der Fuerschung Rechnung gedroen.

2. *Ass et net kontraproduktiv, wa mir op där enger Säit d'Sécherheet am Verkéier wëllen erhéijen, op där anerer Säit awer déi Hëllefsmëttel, déi déi modern Sécherheits-Assistenzsystemer an den Autoe brauchen, fir ze fonctionéieren, ewechhuelen?*

Am Prinzip ass et eisem Kenntnisstand no esou, dass déi nei Assistenzsystemer an den Autoe mindestens op méi onofhängeg Systemer zur Orientéierung zeréckgräifen. Op där enger Säit sinn dat natierlech déi agebaute Kamerasystemer, déi sech un de Stroossegeometrien an anere Parametere orientéieren fir dem Chauffeur ze hëllefen. Op där anerer Säit orientéieren sech déi Assistenten u computergeneréierte GPS-referenzéiertem Kaartematerial. Déi Kombinatioun vun dësen an anere Systemer ginn dem Autoscomputer d'Méiglechkeet, seng Entscheedungen ze treffen. Ausserdeem wäert et ëmmer esou sinn, dass d'Stroossemarkéierungen ofhängeg vun de Stroosseklassen a Stroossenzoustänn vu Land zu Land an och a Saache Qualitéit variéieren, a sech virun allem wéinst den ënnerschiddleche Markéierungs-Riichtlinne wäerten ënnerscheeden, esou dass déi Systemer sech ni exklusiv nëmmen op d'Stroossemarkéierung wäerte verlosse kënnen. Ech géif hei och op d'Äntwert op déi parlamentaresch Fro Nummer 508 vum 14. Mäerz 2019 verweisen.

3. *Verschidde Chauffeure schéngen d'Feele vu Stroossemarkéierungen als nei geschaafenen, quasi rechtsfräie Raum ze interpretéieren, an deem dee méi séieren, mäi breeden a méi récksiichtslosen sech kann duerchsetzen. Am Fall vun engem Accident wär d'Beweislag jiddefalls méi kloer an einfach nozeweisen, wann d'Stroossemarkéierungen nach do wäeren. Ass d'Regierung der Meenung, datt d'Beweislag bei engem Accident méi schwéier ze etabléieren ass, wa keng Markéierungen op de Stroosse sinn? Gëtt et dozou eng Meenung vun de Versécherungsgesellschaften?*

An dëser Fro geet et wuel ëm de Mëttelstréch, woubäi allgemeng vu Stroossemarkéierung geschwat gëtt. Am Detail muss een awer kloerstellen, dass bei der Kategorie vu Stroossen, déi ënnert enger Breet vu 6 Meter a manner wei 150 Gefierer am Daag leien, effektiv de Mëttelstréch net opbruecht gëtt. Dofir gëtt e Säitestréch op deenen zwou Säite vun der Strooss opbruecht. An de Fuerschungresultater am Ausland ass erauskomm, dass et verkéierssicherheitstechnesch méi sënnvoll ass, de Chauffeuren net den Androck ze ginn, dass hinnen eng komplett Fuerspuer

zur Verfügung steet, mee éischer duerch d'Ewechloosse vum Mëttelstréich de Géigendeel ze erwaarden ass. Dëst beaflosst direkt d'Fuerverhale vun den Automobilisten, andeems se selwer ofschätze mussen, wéi vill Sputt bleift fir laanschteneen ze fueren, an doduerch d'Geschwindegkeet deementspreechend muss ugepasst ginn. Et fiert een domadder net onbedéngt duerch d'Säitesträifen, ewéi dat bei der Orientéierung um Mëttelstréich de Fall ass.

4. *Wien dacks am Éislek ënnerwee ass, dee weess, datt virun allem am Hierscht an am Wanter vill Niwwel ass. Besonnesch am Niwwel sin d'Stroosse-markéierungen awer wäertvoll Orientéierungshëllef. Ass d'Regierung der Meenung, datt bei scho relativ geféierleche Wiederkonditiounen d'Sécherheet nach doduerch verschlechtert ka ginn, datt de Chauffeure wichteg Orientéierungshëllef ewechgeholl ginn?*

Déi zwee Säitestréicher, ewéi an der Äntwert zu der Fro 3 beschriwwen gouf, gi konsequent op där Kategorie vu Stroossen ëmgesat, déi kee Mëttelstréich hunn. D'Säitemarkéierung gëtt kontinuierlech ausgefouert a gëtt eng besser Orientéierung zu der Distanz zum Stroosserand, der Stroosseféierung a Stroossebreit ewéi de Mëttelstréich. Ausserdeem ginn och am Éislek op de Koppen am Wanter zousätzlech zu den Kazenaen nach weider Orientéierungspoteau gesat fir dem Automobilist eng Hëllef ze ginn.

5. *Zesumme mam Fakt, datt ëmmer méi Luuchten op den Autobunnen – déi och fir eng Erhéijung vun der Sécherheet gesuergt hunn – demontéiert ginn, entsteet den Androck, datt hei bewusst héich Risiken a Kaf geholl ginn, ënner deene virun allem déi méi schwach Leit am Verkéier, dorënner eeler Chauffeuren, leiden. Wëll d'Regierung bewusst Risikofacturen schaffen, wéi z.B. d'Däischtert an net markéiert Stroossen, fir d'Leit dozou ze zwéngen, lues ze fueren?*

A kengem Fall ass et en Zil vun der Regierung, fir bewusst Risikofacturen ze schaffen.