



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

Luxembourg, le 21 SEP. 2020

REÇU  
Par Christine Wirtgen , 09:06, 22/09/2020

**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 à la question parlementaire N°2629 du 5 août 2020 de l'honorable député Monsieur Jeff Engelen, concernant l'installation de radars fixes dans les tunnels, 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  
d'parlamentaresch Fro n°2629 vum 5. August 2020 vum éierbaren Deputéierten Här Jeff Engelen  
iwwert " Installation de radars fixes dans les tunnels"**

1) Den Aarbechtsgrupp „Audits de sécurité“ analyséiert op Demande vum Minister déi eenzel Plazen a mécht Recommandatiounen vu Sitte fir Radaren opzestellen. E Streckeradar ass sënnvoll fir länger Ofschnëtter op deenen eng konstant Vitesslimitatioun besteet a wou op der ganzer Streck en erhéijte Risiko fir Accidenter existéiert.

2) D'Konsequenze vun engem Verkéiersaccident an den Tunnelle riskéiere vill méi grouss ze si wéi op der fräier Streck. Dëst hunn zum Beispill e puer schwéier Accidenter an Tunnellen am Ausland Enn den 1990er Joere gewisen, wouropshin d'Standarde fir d'Sécherheetsequipementer an Tunnellen international verschäerft gi sinn.

De Bedreiwler vun engem Tunnel ass an der Obligatioun fir entspriechend Mesuren ze huele fir d'Sécherheet vun den Usageren, mee och vun de Rettungsdéngschter an dem Personal wat den Entretien mécht, sécherzestellen.

Well de Risiko méi grouss gëtt bei méi héijer Vitess, ass d'Vitess an all den Tunnellen op maximal 90 Stonnekilometer reglementéiert. Well am Fall vun engem Accident am Verglach zur fräier Streck zousätzlech Problemer vun Tunnelspär, Deviatiounen an Accès fir d'Interventioun vun de Rettungs- an Hëllefdeingschter dobäikommen, an och eventuell Reparaturaarbechten un den Tunnelsequipementer noutwenneg sinn, mécht et absolut Sënn, fir duerch Streckeradaren dofir ze suergen dass déi reglementéiert Vitessen agehale ginn.

3) Fir de Pilotprojet vum éischte Streckeradar gouf keen Tunnel erausgesicht well bei engem Pilotprojet ëmmer méi Interventiounen musse gemaach gi fir sécherzestellen dass d'Installatioun richteg funktionéiert an och fir déi éischt Erfarungen ze sammelen bei der Maintenance vun esou enger Installatioun. Am Fall vun engem Tunnel hätten dës zousätzlech Interventiounen, déi e Pilotprojet erfuerdert zu Perturbatiounen am Trafic kënnen féieren.

Des Weidere sinn d'Vitessen an den Tunnellen an um lëtzebuerger Autobunnsreseau durch de CITA ëmstellbar, esoudass dëst e weideren Opwand par Rapport zu engem Ofschnëtt op der fräier Streck bedeit. De Programm vun de Streckeradare gesäit vir, den Tunnel Markusbiérg, deen an enger staarker Pente läit a scho vill Accidenter ze verzechnen huet, als nächst mat engem Streckeradar ze equipéieren.

Déi entspriechend Etudé sinn ugelaft; en Timing kann awer wéinst deem uewendriwwer beschriwwene komplizéierten Zesummespill zwëschen reglementéierter Vitess duerch de CITA an der Radar-Anlag nach net annoncéiert ginn.