



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

Äntwert vun der Ministesch fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten op d'parlamentaresch Fro n° 2830 vum 3. September 2025 vum Här Deputéierte Sven Clement.

Den honorabelen Deputéierte freet am Kader vu senger parlamentarescher Fro wéi d'Sécherheet op der Nationalstrooss N15 am Verglach mat aneren Nationalstroossen evaluéiert gëtt, wéi eng Mesurë virgesi si fir d'Sécherheet ze verbesseren, wéi d'Koordinatioun tëscht de verschiddenen Acteure leeft, an ob eng Sensibiliséierung fir dat richtegt Verhalen op de Nationalstroosse geplangt ass.

Ier ech awer op déi gestallte Froen aginn, wëll ech meng déifste Betreffenheet iwwert d'Leed, dat dësen trageschen Accident mat sech bruecht huet, ausdrécken. Ech war den Dag nom Accident selwer op der Plaz, dat zesumme mam Buergermeeschter vun der Feelener Gemeng, wou mir Blumen deposéiert hunn, fir de Verstuerwenen ze gedenken.

Fro 1: Wéi eng spezifesch Analyse vun der Sécherheet op der N15 huet d'Regierung an de leschte fënnf Joer duerchgefouert, besonnesch op der Plaz ëm Feelen, wou schonn 2020 een déidlechen Accident geschitt ass, a wat waren d'detailléiert Resultater dovunner?

Am Kader vun der nationaler Strategie fir d'Verkéiserssécherheet, féiert d'Stroossebauverwaltung säit 2012 all 3 Joer eng accidentspezifesch Analys duerch, an där landeswäit all Staatsstroossen ausseruerts op potenziell infrastrukturell Problemer ënnersicht ginn. Dës Etuden déngen dozou, kritesch Plazen ze identifizéieren, déi duerno duerch streckespezifesch Inspektiounen nach méi detailléiert analyséiert ginn, fir konkret Schwachstellen opzedecken an ze behiemen. An dësem Kader ass d'Nationalstrooss N15 tëscht Heischent a Feelen am Verglach mat änleche Stroossen bis ewell net als besonnesch problematesch ervirgetrueden.

Fir déi konkret Sektoun ëm Feelen ass an de leschte Jore kee Sécherheitsaudit duerchgefouert ginn. Déi lescht Analys, déi op dëser Strooss duerchgefouert gouf, geet op d'Joer 2016 zeréck a betrëfft den Ofschnëtt Heischent – Heischtergronn. Déi wichtegst Recommandatiounen vun deemools goufen och vun der Stroossebauverwaltung ëmgesat.

Et muss awer ënnerstrach ginn, dass d'Hauptursaache vu Frontalkollisiounen – wéi se leider och op der N15 virkonn sinn – net primär bei der Stroosseninfrastruktur leien, mee meeschtens op mënschlech Feeler zeréckzuféieren sinn déi net duerch baulech Moosnamen ze beaflosse sinn. Heizou gehéieren ënner anerem eng ze héich Vitess, riskant Iwwerhuelmanöver, Oflenkung, Fueren ënner Afloss vun Alkohol oder Drogen an eng allgemeng Onopmierksamkeet. Technesch Defekter um Gefier oder ongënschteg Wiederkonditiounen kënnen dës Risiken nach verstärken, mee si meeschtens net déi ursächlech Hauptfacteuren.

Wat den déidlechen Accident vun 2020 ugeet, esou hunn d'Analysen deemools erginn, dass den Ausléiser aller Warscheinlechkeet no e feelerhaft Iwwerhuelmanöver war. Et konnt deemno net festgestallt ginn, dass op der Plaz en infrastrukturelle Problem sollt virleien.



Fro 2: Planqt d'Regierung Infrastruktur-Mesuren op der N15 ze huelen, fir d'Sécherheet ze verbessern - besonnesch wat d'Placéiere vu Glissièren ugeet, sou wéi et vun der AET recommandéiert gëtt?

Wat d'Placéiere vu Leitplanken ugeet, ass ze ënnersträichen, dass dës uechter d'Land strikt no den europäeschen Normen "EN 1317" an där däitscher Direktiv "RPS – Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (2009)" opgestallt ginn.

D'Stroossebauverwaltung stellt fest, dass d'Nationalstrooss N15 aus infrastruktureller Siicht keng Mängel opweist. D'Strooss gëtt reegelméisseg ënnerhalen, d'Signalisatioun entsprécht de gesetzleche Bestëmmungen an dee betroffenen Deel tëscht Heischent a Feelen ass eng relativ riicht Streck mat enger kloer definierter Vitesslimitatioun. Säitlech Leitplanken hätten deemno de rezenten trageschen Accident mat fënnef Doudesaffer, eng Frontalkollisioun, leider och net verhënnere kënnen.

D'Tragik vun dësem Accident huet awer bewierkt, dass direkt Analysen ugestallt goufe fir ee Streckeradar tëscht Feelen an der Fuussekaul ze implantéieren.

Ee méigleche Streckeradar op dem Streckendeel vun der N15 gouf dann och während der Sëtzung vum Aarbechtsgrupp "Audits de sécurité" den 30. September 2025 beschwat. Ech erënnere drun, dass méiglech Site fir d'Implantatioun vun engem Radar ënnert de Gesichtspunkten Unzuel vun Accidenter, Eescht vun deenen Accidenter (Schwéierblesséierter, Doudeger) an den gefuerene Vitessen decidéiert ginn. Ënnert Betruechten vun deenen ugefouerte Aspekter, gouf den Aarbechtsgrupp sech eens, dass d'Opstellen vun engem Streckeradar tëschent Feelen a der Fuussekaul berechtigt ass.

Et sief op dëser Plaz och drun erënnert, dat den Aarbechtsgrupp "Audits de sécurité" vun der Stroossebauverwaltung geleet gëtt, an aus Verrieder vun der groussherzoglecher Police, der Sécurité routière, dem Centre de formation pour conducteurs CFC, der Administratioun fir technesch Enquêtes AET, dem Automobilclub ACL, der Associatioun des Victimes de la route AVR, der Naturverwaltung (Ministère fir Ëmwelt, Klima a Biodiversitéit), a dem Ministère fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechte besteet. All d'Experten a Punkto Verkéierssécherheet hei am Land, sinn also an dësem Aarbechtsgrupp vertrueden.

Fro 3: Gëtt et eng detailléiert statistesch Analys iwwer d'Verhältnis vun Accidenter op der N15 am Verglach mat aneren änlechen Nationalstroossen (N3, N4, N7, N12, N13) wat d'Verkéisersopkommes an de Mortalitéitstaux ugeet?

Wéi schonn an der Äntwert op d'Fro 1 ausgefouert, baséiert d'Stroossebauverwaltung sech op eng systematesch Analys, déi all dräi Joer duerchgefouert gëtt. Dobäi gëtt fir all Stroossesektioun eng typesch Referenzstrooss mat engem theoretesch erwaarten Accidentsopkommes definéiert. Déi reell Donnée vu gemellten Accidenter ginn duerno mat dësem Modell verglach, fir ze iwwerpräiwen, ob eenzel Sektione statistesch negativ erausstiechen. Am Kader vun dëse reegelméissegem Analysen ass d'N15 am Verglach zu Stroossen wéi der N3, N4, N7, N12 oder N13 bis ewell net als aussergewöhnlech belaascht oder problematesch identifizéiert ginn.



Fro 4: Wéi eng Koordinatioun existéiert tëschent der Police, der AET an dem Groupe de travail "Audit de sécurité" fir esou dramatesch Accidenter z'analyséieren an ze verhënneren, a wat sinn déi konkret nächst Schrëtt?

Wéi uewen ugefouert, schafft d'Stroossebauverwaltung am Aarbechtsgrupp "Audits de sécurité" mat den zoustännegen Autoritéiten zesummen, an analyséiert d'Accidenter - souwäit Informatiounen zäitno disponibel sinn - déi net enger "Enquête judiciaire" ënnerleien.

Dat ass och beim Accident op der N15 de Fall, wou den Aarbechtsgrupp sech just zu de primären Informatiounen vun der Plaz selwer (Spuere, Schied, asw.) äussere kann, während déi detailléiert Ëmstänn exklusiv am Kader vun der "Enquête judiciaire" analyséiert ginn, an nëmmen deenen zoustännegen Instanzen zougänglech sinn.

Am Aarbechtsgrupp gëtt analyséiert, wéi d'Verkéiserssicherheit duerch geziilt baulech-technesch Measure verbessert ka ginn. Doraus erginn sech Recommandatiounen, déi un déi zoustänneg Servicer vun der Stroossebauverwaltung iwwermëttelt ginn. Kuerzfristeg Measure kënnen beispillsweis d'Iwwerprüfung a Verbesserung vun der Visibilitéit, d'Optimiséierung vun de Waasserofleef, d'Adaptatioun vum Belag, d'Ofsicheren duerch Leitplanken oder eng Verbesserung vun der Signalisatioun sinn. Fir méi komplex Schwachstellen ze behiewen, gi wann néideg och Genie-civil-Projekte lancéiert.

Op längerfristeg Siicht kënnen och reglementaresch Schrëtt an d'A gefaasst ginn, wou awer d'Wirkung längerfristeg iwwerprüft muss ginn, ob dës d'Automobilisten*innen dozou bréngen hire Fuerstil unzepassen – wéi zum Beispill e generell Iwwerhuelverbuet oder eng Upassung vun de Vitesslimitatiounen op bestëmmten Ofschnëtter. Wichtig ze betounen ass awer, dass net nëmmen d'Infrastruktur an d'Gefierer ausschlaggebend sinn. Ee wesentleche Facteur ass a bleift dat mënschlecht Verhalen – also Fuerfeeler, Selbstiwwerschätzung, Onopmierksamkeet, d'Net-anhale vum Code de la Route oder och de Manktem u géigesäitegem Respekt.

Ech wëll awer betounen, dass Iwwerhuelverboter just op gezielte Plaazen Sënn maache well am ländleche Raum wann d'Strooss et zouléisst och nach muss kënnen iwwerholl ginn z.B. am Fall vu landwirtschaftleche Gefierer.

Fro 5: Planzt d'Regierung eng national Campagne fir d'Sensibiliséierung iwwer d'richtegt Verhalen op Nationalstroossen, nodeems d'AET-Statistike weisen, datt "Franchissement de la ligne médiane" ee vun de heefegste fatale Faktoren (24 Fäll tëschent 2018-2024) bei Motocyclist-Accidenter ass?

Verkéiserssicherheitscampagne déi de Respekt vu bestëmmten Reegelen vum Code de la Route viséieren, limitéieren sech normalerweis net op eng bestëmmte Plaz, mee thematiséieren dës Sujet fir de gesamten ëffentleche Raum. Eng speziell Sensibiliséierungscampagne fir d'Verhalen op Nationalstroossen ass dofir och am Moment net geplangt. D'Méiglechkeet besteet awer, dass de Sujet eventuell an enger vun den nächste Campagnen thematiséiert wäert ginn.



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

Et sief an dësem Zesummenhang nach erkläert, dass de Begrëff “franchissement de la ligne médiane” an de Rapporte vun der AET heescht, dass d’Endpositioun vun der betraffener Persoun sech op der anerer Stroossesäit befënnt. Heifir kënnen et awer verschidden Ursaache ginn, wat net onbedéngt op feelerhaft Iwwerhuele muss zeréck ze féiere sinn.

Lëtzebuerg, den 3. Oktober 2025

D’Ministesch fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten

(s.) Yuriko Backes