

len Niveau passen. Wann der dat wëllt a wann dat gewënscht ass, dann denken ech schonn, dass mer do eppes géife fannen, fir och dat kënnen ze maachen; wéi gesot, wann Dir wëllt, dass de Stat an deene Projekte méi agräift, déi u sech Gemengeprojete sinn.

An ech géif awer nach soen, dass ech ganz frou sinn, dass sech hei an der Chamber eng grouss Majoritéit fënnt, sou wéi ech dat bis elo héiere konnt, fir wann de Stat d'Gemengen ënnerstëtzt, sou wéi en dat hei mat dësen zwee Projekte mécht, an ech well lech dofir Merci soen.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Madame Statssekretärin. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschloss a mir kommen dann elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 5373. Den Text steet am Document parlementaire 5373^e.

Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder si enthalte sech.

De Projet de loi 5373 ass unanime mat 60 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Hauptert, Mme Françoise Hetto-Gaasch (par M. Jean-Paul Schaaf), MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Nelly Stein), Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mmes Nelly Stein, Martine Stein-Mergen (par M. Marcel Oberweis), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler (par Mme Marie-Josée Frank) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz;

MM. Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes, Mme Colette Flesch (par M. Xavier Bettel), MM. Charles Goerens, Henri Grethen (par M. Paul Helminger), Paul Helminger, Claude Meisch (par M. Emile Calmes) et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch, Felix Braz, Camille Gira (par M. François Bausch), Jean Huss, Henri Kox (par M. Claude Adam) et Mme Viviane Loschetter;

MM. Gast Gibéryen (par M. Robert Mehlen), Jacques-Yves Henckes (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

(**Assentiment**)

Deem ass esou.

Duerf ech der Chamber folgend Proposition maachen?

■ **Une voix.** - Mir mussen nach fir d'éischt iwwert d'Motioun ofstëmmen.

Motion 1

■ **M. le Président.** - Ah jo, mir mussen nach elo fir d'éischt iwwert d'Motioun ofstëmmen. No den Aussoe vun der Madame Statssekretärin, wëllt Dir, dass mir iwwert d'Motioun ofstëmmen?

■ **Une voix.** - Ah jo!

■ **Une autre voix.** - Méi wéi jee!

■ **M. François Bausch (DÉI GRÉNG).** - Dat dierft guer kee Problem si fir se unzuhuelen.

■ **M. le Président.** - Et ass gutt. Här Scheuer, wann ech gelift.

■ **M. Jos Scheuer (LSAP).** - Also déi Motioun ass ouni Zweifel sympathesch, mir hu jo awer héieren, dass d'Regierung gewëllt ass en neie Projet ze deponéieren am Kader vun der Diskussioun vun deem dote Projet, et soll een och déi Motioun an der Kommissioun examinéieren, et wär jo schued, wa se lo géif ofgelehnt ginn.

■ **M. le Président.** - Jo, Här Bausch.

■ **M. François Bausch (DÉI GRÉNG).** - Här President, also déi Motioun do ass vun den Aussoen hier sou kloer wéi - op gutt lëtzebuergesch gesot - Bulletszopp, well si ass schonn honnertmol virdrun ugeholl ginn, an ech mengen dass et kee Wäert méi huet se an eng Kommissioun ze vertagen. Et ass eendeiteg a kloer wat hei verlaangt gëtt a mir hätten déi gären haut hei zum Vote wann ech gelift.

■ **M. le Président.** - Madame Brasseur.

■ **Mme Anne Brasseur (DP).** - Här President, ech wollt soen, dass d'DP-Fraktioun déi Motioun hei ënnerstëtzt an och wäert stëmmen, well dat si just déi Fuerderungen, déi d'Madame Flesch och elo grad als mandatierte Spriecher ënnerstrach huet. Tant mieux, wann d'Regierung relativ séier domat kënn, dann huet se och séier dem Wonsch vun der Chamber Rechnung gedroen an dann ass dat eng Motioun, déi e Suivi kritt. Dofir géing ech dann en Appel un d'Majoritéitsdeputéierte maache se ze stëmmen, an net, wéi den Här Scheuer gesot huet, dass se géing ofgelehnt ginn. Ech fannen et soll een de Vote net préjugéieren, dat hei ass eng verstänneg Proposition a mir wäerten déi dann ënnerstëtzen.

■ **Une voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Da komme mer zur Ofstëmmung vun der Motioun.

Vote

Déi fir d'Motioun si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder si enthalte sech.

D'Motioun 1 ass ofgelehnt mat 38 Nee- géint 22 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: MM. Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes, Mme Colette Flesch (par M. Charles Goerens), MM. Charles Goerens, Henri Grethen (par M. Xavier Bettel), Paul Helminger, Claude Meisch (par M. Emile Calmes) et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch, Felix Braz, Camille Gira (par M. François Bausch), Jean Huss, Henri Kox (par M. Claude Adam) et Mme Viviane Loschetter;

MM. Gast Gibéryen (par M. Aly Jaerling), Jacques-Yves Henckes (par M. Robert Mehlen), Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Ont voté non: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Hauptert, Mme Françoise Hetto-Gaasch (par M. Jean-Paul Schaaf), MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Nelly Stein), Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mmes Nelly Stein, Martine Stein-Mergen (par M. Marcel Oberweis), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler (par Mme Nancy Arendt) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos

Scheuer, Romain Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz.

■ **Plusieurs voix.** - Oh!

■ **M. le Président.** - Et waren 22 Jo-Stëmmen an 38 Nee-Stëmmen a keng Abstentioun. Domadder ass d'Motioun ofgelehnt.

(**Interruption et hilarité**)

Da wollt ech der Chamber folgend Proposition maachen: Mir hunn de Projet de loi 5342 iwwert d'Mise en conformité vum Assainissement de l'aéroport, an de 5385, an deem et och ëm de Flughafe geet, an zwar eng Tour-radar. Ech wollt der Chamber proposéieren, dass mer déi zwee Projet-de-loien an enger Kéier diskutéieren, well et och dësselwecht Orateuré sinn, déi ageschriwwe sinn. Ech hätt folgendermoosse proposéiert: Mir huelen deem ee Rapporteur an duerno deem zweete Rapporteur an da kéime mer op d'Riednerpult esou wéi mer ageschriwwe sinn.

Sidd Der domadder d'accord?

(**Assentiment**)

Da ginn ech dem Rapporteur vum Projet de loi 5342, dem honorablen Här Roger Negri, d'Wuert. Ech wëll just betounen, dass den Här Negri och Spriecher ass vu senger Fraktioun. Hie géif also och déi Zäit direkt u säi Rapport drunhänken.

Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

4. 5342 - Projet de loi sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport

5385 - Projet de loi autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs

Rapports de la Commission des Transports

■ **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Merci, Här President. Madame Statssekretärin, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, wann een um Findel steet a schwätzt, dann denkt een net direkt un d'Biereleer Baach. Et ass mer eng Eier als Rapporteur vun der Transportkommissioun de Projet de loi 5342 virzestellen iwwert d'Mise en conformité vum Assainissement vum Flughafen, wou et ganz kloer drëm geet eng ëmweltkonform, global Sanéierung vum gesamten Ofwaassersystem um Flughafenareal ze realiséieren, an dofir net zulescht d'ëmweltkonform Sanéierung vun der Biereler Baach am sou genannte Fransousegronn an och Biereler Gronn genannt, am Dall vun der Syrëbaach Richtung Mënsbech.

Bei menger Aarbecht als Rapporteur vun dësem Projet hunn ech mech perséinlech vum schlechten ekologeschen Zoustand vum Réckhaltebaseng am Biereler Gronn am Bëreng vum Flughafen iwwerzeegt, dëst zesumme mam Flughafepersonal, wou och RTL opgeholl huet, a wou jiddferen op der Plaz bedauert huet, dass een dee schlechte Geroch - fir elo mol hei net méi ze soen - leider net filme kann.

Dass mir dobäi och bal all festgeholl goufe weinst deem parallellen Offlug vun Kinnek vu Jordanien duerch iergendwellech Koordinatiounsämnstänn, déi sech awer an aller Frëndlechkeet a Selbstverständlechkeet opgeléist hunn...

■ **Une voix.** - Schued, dass se lech lafe gelooss hunn.

(**Hilarité**)

■ **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - ..., wäert en nohaltegen Androck, a wahrscheinlech net nëmme bei mir, hannerloossen.

Ech wëll drun erënneren, dass de Flughafenareal eng Gesamtfläch vu 451 Hektar huet an dass all Aktivitéite ronderëm de Flughafe ronn 4.700 Aarbechtsplazen ausmaachen an zu 2,7% vun eisem PIB bäidroen.

Dëse Projet vum Assainissement vum Findel huet e groussen ëmweltpolitesche Charakter. Dës Realisatioun vun insgesamt 58 Milliounen Euro erméiglecht d'Ëmwelt wesentlich manner ze belaauchten duerch Schmotzwaasser, wéi dat haut nach de Fall ass. Fir den Assainissement vum Flughafen an de Kontext ze setzen, wëll ech déi spezifesch geographesch Lag vum Findel uschwätzen.

Een Deel vum Gebitt vum Findel läit a Quelleschutzgewässer, ganz no also bei den Drénkwaasserquellen, der Quell vum Biereler Gronn an der Quell vum der Polfermillen, déi vun der Stad Lëtzebuerg exploitéiert ginn. D'Ofwaasser vum Site um Findel fléissen engersäits no Westen duerch d'Kanalisationssystem vum der Stad Lëtzebuerg an d'Uelzecht an anersäits a Richtung Osten, wéi gesot, duerch d'Biereleer Baach an d'Syre.

D'Reewaasser- an d'Schmotzwaasserofféierung um Findel ass säit laange Jore problematesch, well d'Kanalisationssystem iwwerleest ass. Dozou kënn nach, dass d'chemesch Mëttelen, déi fir d'Entäisung vun de Fligere benotzt ginn, net méi weider an d'Biereleer Baach an Zukunft däerfen ofgeféiert ginn.

Fir dat Ganzt elo adequat an de Grëff ze kréien, ginn déi aktuell hydrolesch Capacitéite vun de Kanalisatiounen an och déi bestoend Réckhaltebasengen net duer. Dëst wäert an Zukunft nach vill méi wichteg gi bei der Realisatioun vum Plan d'occupation du sol, oder POS ofgekierzt, oder dem Buedemnutzungsplang, wou jo nach weider zousätzlech Flächen erschloss ginn. Aus all deene genannte Grënn besteet offensichtlech Handlungsbedarf. An dofir ass och e Plan directeur d'assainissement vum Transportministère an Zesummenaarbecht mat anere Ministèren a mat deene betraffene Servicere vun der Gemeng Lëtzebuerg opgestallt ginn.

Dëse Plan directeur ass den Objet vun dësem Gesetzesprojet. Et sinn dës insgesamt 13 verschidden Deelprojeten. Acht dovun treffen de Waasseroflaf a Richtung Syre an déi aner fënnef de Waasseroflaf a Richtung Uelzecht. Wat de Syredall betrëfft ass Folgendes virgesin: den Ëmbau vum bestoende Réckhaltebaseng vun engem Opfangvolumen vun 19.000 op 29.000 m³; de Bau vun engem Réckhaltebaseng fir d'Tarmacsländepist mat enger Capacitéit vun 8.500 m³; de Bau vun engem Kanaltrennsystem laanscht den Tarmac vun der Aerogare op enger Längt vun 330 m; d'Verstäerkung vum Ofwaasser-réseau um Findel vum Tronçon Neihaischen-Schraasseg op enger Längt vun 1.800 m; de Bau vun zwee Réckhaltebasenge fir Piste mat engem Globalvolumen vun 870 m³; déi deelweis Astandsetzung an Ofdichtung vum bestoende Kanalisationsnetz; den Ausbau vum Drénkwaasserréseau am Beräich vum Cargocenter an eng Provisioun fir eng finanziell Bedeelegung vum Flughafen am Hibleck op eng weider spéider Extensioun vun der interkommunaler Kläranlag vum SIAS vun Iwwersiren op eng Equivalenz vu 15.000 Awunner gläichwäertend.

Wat den Uelzechtall betrëfft ass Folgendes virgesinn: de Bau vun engem Réckhaltebaseng mat enger Capacitéit vu 650 m³ op der

Tréierer Strooss; de Bau vun engem oppene Réckhaltebaseng mat enger Capacitéit vun 13.100 um westlechen Enn vun der Pist; de Bau vun engem Réckhaltebaseng mat enger Capacitéit vun 8.500 m³ fir déi nei Zon vun den Hangaren op der Sandweiler Säit; déi deelweis Astandsetzung an Ofdichtung vum bestoende Kanalisationsnetz en général an - zum Schluss - den Ausbau vum Drénkwaasserréseau.

De Gesamtkäschtepunkt vun dësem Projet de loi ass wéi gesot 58 Milliounen Euro, déi sech op sechs Joer verdeelen. Dësen zolitten Invest ass gerechtfäerdigt, wann een den ekologeschen, de sozialen, den ekonomeschen an net zulescht de Sécherheetsaspekt a Betrecht zitt.

Dëse Projet de loi ass den 19. Mee 2004 an der Chamber deponéiert ginn. De Statsrot sengersäits huet a sengem Avis vum 12. Oktober 2004 de Projet guttgeheescht, well déi geplangten Aarbechte fir den Ëmweltschutz a fir d'Entwécklung vum Flughafen dringend noutwendeg sinn. An där zoustänneger Chamberkommissioun vum Transport wëll ech déi konstruktiv Diskussiounen ervirsträchen, déi mir haten. Et ass prezieséiert ginn, dass d'Facturatioun vun den Ofwaasser, déi un d'Kläranlagen vum SIAS zu Iwwersiren a vun der Stad Lëtzebuerg fléissen, nom Prinzip vum Pollueur-payeur gemaach gëtt. Et ass och festgehalen ginn, nodeem dass verschidde Froen diskutéiert waren, dass d'Infrastrukturen um Flughafen dem Lëtzebuerger Stat gehéieren, an dass doduerch d'Käschte vun dësem Assainissementsprojet vum Statsprojet gedroe ginn.

Als Rapporteur vun dësem Projet hunn ech awer feststelle misen, dass de Budget, deem am Planning vum Projet de loi fir d'Joer 2005 festgehalen ass, 16 Milliounen Euro virgesäit an domat net mat den Zuelen, déi am Projet vum Statsbudget vun 2005, wou 2 Milliounen stinn, iwwerenee stëmmt.

Ech hunn an der Kommissioun meng Bedenken iwwert d'Anhale vum Planning vun net méi wéi sechs Joer ugemellt, weinst der Drénglechkeet vum Projet. Mir wäerten all zesummen deem noutwendegen Equilibre sichen a fannen, tëschtent deene finanziellen an deenen ekologesche Contrainten.

Vun deenen 13 eenzelne Projeten, déi de Plan directeur bëinhalt, ginn der véier co-finanzéiert, an zwar een zesumme mat der Kläranlag vum SIAS, ee mat der Gemeng Sandweiler an déi zwee aner mat der Cargolux. De Käschtepunkt vun deene véier verschiddene Projeten, déi co-finanzéiert ginn, sinn am Gesamtbudget vun deenen 58 Milliounen Euro mat abegraff.

Et wär gutt gewiescht, wann déi entsprecheend Konventiounen mat deene betraffene Partner elo scho bekannt wieren. An dësem finanziellen Volet wëll ech nach eng Kéier erwähnen, dass an dësem Projet eng Provisioun virgesinn ass, fir eng zukünftige finanziell Bedeelegung vum Flughafen un de spéideren Ausbau vun der Kläranlag vum SIAS bei Iwwersiren. Dëse Projet ass an der Transportkommissioun unanime ugeholl ginn, an dofir wëll ech hei all deene Leit, déi dozou bäigedroen hunn, wierklech Merci soen.

Als Spriecher vun der LSAP-Fraktioun wëll ech nach eng Kéier ganz kloer soen, d'Realisatioun vun deene geplangten Investitiounen um Flughafe verhënnert, dass beschmotztend Waasser an d'Grundwaasser komme kann. An der Wenterzäit wéi elo gëtt d'Iwwerflächewaasser besonnesch belaaucht, wann d'Tarmacpiste mat Entdeungsmëttelen an d'Fligere mat Entäisungsproduit behandelt ginn. Déi staark belaauchten Iwwerflächewaasser, déi bis elo zum Deel duerch de Fransouse Gronn an d'Biereleer Baach gefloss sinn, ginn an Zukunft duerch d'Realisatioun vun deenen zwee geplangte

Projeten, engersäits Réckhaltebasengen an anerersäits Trennsystem fir de ganze Flughafen, separat opgefaangen an ausschliesslech an der Kläranlag vum SIAS zu Iwwersiren behandelt. Dës Mesurë si vun enormer Wichtigkeet, well doduerch verhënnert gëtt, dass Schmotzwaasser an déi ganz sensibel Drénkwaasserquelle vum Biereler Gronn a vun der Polvermille komme kann.

Ech wëll och nach op eng Verbesserung a puncto Sécherheet hiweisen, notamment duerch déi nei sou genannte „prises rapides“ an duerch d'Verstärkung vum Drénkwaassernetz, fir an engem Brandfall direkt an efficace kënnen ze reagéieren.

Eise leider vill ze fréi verstuerwene Kolleeg Marc Zanussi huet den 30. Mäerz vun dësem Joer eng parlamentaresch Ufro gestallt, fir op déi gravéierend Problemer hinzewiesen, déi et um Findel gëtt am Kader vun der Veerschmotzung vum Waasser an op de katastrophalen Zoustand vun den Infrastrukturen. Dëse politesche Verstand vum Marc verdängt et hei ënnermauert ze ginn.

Här President, Madame Statssekretärin, Dir Dammen an Dir Hären, all dëst ënnersträicht déi enorm Wichtigkeet um ekonomeschen an um soziale Plang, deen de Flughafen fir eist Land huet. Fir dass d'Entwécklung vum Flughafen um Findel am Aklang mam Ëmweltschutz an Zukunft ka bestoen, ass d'Realisatioun vun dësem Projet dringend noutwendeg. An deem Sënn wëll ech d'Zoustëmmung vu menger Fraktioun zu dësem Projet bréngen an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Negri. Mir géifen dann elo de Rapporteur héiere vum Projet de loi 5385, den Här Marc Angel. Här Angel, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Marc Angel (LSAP), rapporteur.** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Kolleeg Negri huet virdu scho gesot, wéi wichtig de Flughafen Findel fir eis Wirtschaft a fir eisen Aarbechtsmaart ass. Ech wëll nach dobäi fügen, datt et och ganz wichteg fir eisen Tourismus ass, besonnesch de Geschäftstourismus, wann ee weess datt bal 80% vun de Volen, déi um Findel sinn, kommerziell Volë sinn, a 16% vun de Volen nëmme Cargosvolë sinn.

De Projet 5385, dee mir elo hei zur Ofstëmmung hunn, betrëfft, wéi säin Intitulé et seet, de Bau vun engem neie Radartuerm um Flughafen, an dozou gehéiert natierlech och d'Uschafung vun enger Rëtsch techneschen Equipementer, an och déi bausségt Aménagementen. Dat heescht bausse vum Radartuerm kënnt eng Sécherheetszon vun 38 op 35 Meter, wou nëmmen autoriséiert Persounen dierfen eran.

Fir d'Sécherheet an der Loffahrt a méi spezifesch fir d'Sécherheet vun eisem Loftraum ze garantéieren, muss eise Flughafen um neitste Stand vun der Technik sinn, an e muss natierlech och déi nei international Norme vun Eurocontrol anhalen. De Bau vun engem neie Radar um Findel ass also onëmgängelech, well mer eben déi nei Norme vun Eurocontrol virgeschriwwen kruten.

Zousätzlech Fakte vläicht, firwat mer deen neien Tuerm bauen, erkläre sech doduerch, datt d'Bäibehale vun deem alen Tuerm géing verhënnern, datt verschidde baullech Moosnamen nach kënnen um Site vum Flughafen duerchgefëiert ginn, zum Beispill wa mer grouss Fligere kënnen ganz era geparkt ginn, fir reparéiert ze ginn; well et muss ee wëssen, datt hautdësdaags nach déi Fligeren do gefléckt ginn, datt d'Halschent vum Fliger bausse ass, a bei dësen Temperaturen, mengen ech, ass dat net ëmmer esou einfach.

De Site, wou deen neie Radartuerm gebaut soll ginn, ass dee wou am Fong e ganz ale Radar fréier stong, wéi deen aktuelle Radar 1992 a Betrib komm ass. D'Lag vun dësem Site ass iwwregens vum Büro NAVCOM a senger Etüd mam Titel „Repositioning of Luxembourg Radar“ vum Februar 2002 als optimal agestuut ginn.

Här President, wat de baulchen Aspekt vun dësem neien Tuerm ugeet, ass ze soen, datt d'Gebai aus dräi Deeler besteet. Am ënneschten Niveau an enger Héicht vu 4,5 Meter mat engem Volume vun 1.450 m³ ass d'Entrée dran, den Accès zum Trapenhaus, zum Lift, technesch Raim, an och nach Lagerraim, an d'Raimlechkeete fir d'Transformatoren.

De mëttleren Niveau, dat ass am Fong deen Deel, deen herno den Tuermkapp dréit. Do ass nëmmen d'Trapenhaus an de Lift dran.

Da gëtt et nach den ieweschten Niveau. Dat ass am Fong dee wichtigsten. Den technesch Stack, kënnt een deen nennen. Deen ass op enger Héicht vu 37 an 42 Meter an do ginn dann och all déi technesch Radarinstallatiounen ubruecht.

De Käschtepunkt vun dësem Projet betrëfft 11,6 Milliounen Euro an d'Bauzäit 28 Méint. Vlächcht zwou Prezisiounen zum Käschtepunkt. De Bau vum Gebai selwer, déi dräi Deeler, déi ech elo genannt hunn, sinn ouni TVA 1,8 Milliounen Euro an dee groussen Deel vun dësem Invest, 8,2 Milliounen Euro ofgerënn, geet an technesch Equipementer.

Här President, erlaabt mer nach e puer Wuert ze verlëieren iwwert déi konstruktiv Diskussiounen, déi mer an der Transportkommissioun hatten. D'Dérogatioun zum Artikel 12b vum Marchés-publics-Gesetz, déi am Artikel 3 vum Projet virgesinn ass, erkläert sech doduerch, datt de maximalen Délai vun dräi Joer, deen am Artikel 12b steet, méiglecherweis net agehale ka ginn, well zu deenen 28 Méint Bauzäit vum Radartuerm kommen och nach ongeféier sechs Méint dobäi fir d'Mise en fonction vun deenen neien Ariichtungen.

An der Kommissioun ass och ee Moment Rieds gaang, fir de Gesetzestext ze amendéieren, an zwar hu mer iwwert d'Installatioun vun engem neie Buedemradarsystem diskutéiert, an zwar net an deem neien Tuerm, mä an deem aktuellen Tuerm. Well et awer esou wichteg ass, dass mer schnell virukommen an dass mer esou séier wéi méiglech en neie Radar kréien, huet d'Kommissioun verzicht, well dat hätt eis an där ganzer Prozedur verzögert.

Wat den héije Käschtepunkt ubelaangt vun dësem neie Radar, huet d'Kommissioun ënnerstrach, dass et noutwenneg ass eis Equipementer ze moderniséieren, an eng Ursaach, firwat dat relativ deier ass, hu mir erkläert kritt, ass doduerch entstanen, dass op deem Marché vu Radaren net vill Konkurrenz ass, dass et nëmmen e puer Ubiddger ginn, an dofir déi héich Präisser, vollä.

Här President, ech hunn elo puer Grënn opgelëscht, firwat et wichteg ass, mengen ech, dëse Projet ze stëmmen. Ech wollt lech an och der Audienz hei soen, dass meng Fraktioun dëse Projet selbstverständlech stëmme wëllt.

Merci.

■ **Une voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Angel. Als éischte Riedner zu deenen zwou Projeten ass den Här Marco Schank ageschriwwen. Dir hutt d'Wuert, Här Schank.

Discussion générale

■ **M. Marco Schank (CSV).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, fir d'éischt dann e puer Sätz zum Projet 5342 iwwert

den Assainissement vum Flughafen, vum Findel. Fir d'éischt wollt ech mengem Kolleeg Roger Negri Merci soe fir deen ausféierleche schrëftlechen a virun allem och mëndleche Rapport, dat mécht mir d'Saach e bësselche méi einfach.

Mir hunn dee Projet haut um Ordre du jour fir gréng Luucht ze ginn, fir den Assainissement vum Flughafen duerchzezéien, dat heescht d'Sanéierung vum Ofwaassernetz, wat net esou einfach ass, well déi Ofwaasserproblematik um Flughafen eng duebel ass, engersäits insgesamt d'Infrastrukture fir d'Ofwässer ze evakuéieren verbessern an anerersäits och d'Drénkwaasser-versuergung optiméieren.

Vum Käschtepunkt ass scho geschwat ginn. Den héije Käschtepunkt ass bedéngt duerch déi aussergewöhnlech Konfiguratioun vun deem Ofwaassersystem um Findel. Et handelt sech net nëmmen ëm een eenzege Réseau, et si gläich zwee Réseauen oder zwee eegestänneg Leitungsnetzer, engersäits am Osten d'Ofwaasser via Biereler Baach a wou se an d'Syre geleet ginn, an am Westen, wou dann den Ofwaasserréseau dee vun der Stad Lëtzebuerg benotzt an d'Uelzech.

Do kann een dobäi soen - dat ass och schonn deelweis ernimmt ginn -, datt d'Stad Lëtzebuerg amgaangen ass hire Systéme séparatif ze reforcéieren op zwou Plazen, notamment direkt un der N1 Richtung Neiduerf a virun allem och am Val de Hamm. Déi Ofwaasser ginn dann an de Kläranlage laanscht d'Uelzech respektiv an der Kläranlag vun Uewersiren sanéiert; op déi verschidden technesch Bau-moosname ginn ech net weider an, dat huet de Rapporteur detailléiert gemaach.

Vlächcht eppes zur Fro, firwat déi Sanéierung effektiv esou noutwendeg ass wéi de Rapporteur dat ënnerstrach huet. Dat huet verschidde Grënn, virun allem zwee Grënn. Den aktuellen Zoustand vum Kanalisationsréseau um Flughafen ass schlecht, ëmsou méi well déi éischt Ofwaasserkanäl schonn an de 50er Joren, respektiv Ufank der 80er Jore gebaut goufen, also Infrastrukturen, déi selbstverständlech net éiweg halen. Dann den héijen Alter, de Gros vun de Kanalisationsleitungen ass nun ebe baufälleg an dat bréngt da mat sech, datt nëmmen een Drëttel am Fong vun deenen Ofwässer iwwert d'Reseauen ofgeleet ginn, also am Kloertext zwee Drëttel vum Ofwaasser sickeeren dann duerch Lächer, duerch Rëss an der Kanalisatioun direkt ongerengegt an de Buedem respektiv verdonsten deelweis duerch d'Hëtzt am Summer.

A vu datt et sech net nëmmen ëm onbelaaschtent Ofwaasser hei handelt, besteet d'Gefor, eng reell Gefor vun der Belaaschtung vun der Ëmwelt ronderëm de Flughafen, domat d'Gefor fir d'Gesondheet vun de Leit insgesamt, déi do schaffen, déi do wunnen, an dat ass also alles keen idealen Zoustand. Et ass och scho vum Rapporteur gesot ginn, datt dobäi kënnt, datt ronderëm de Flughafen ee Quellschutzgebitt ass, wou d'Stad Lëtzebuerg notamment am Biereler Gronn, respektiv op der Polfermillen Drénkwaasser bezitt.

Dann ass och drop higewise ginn, datt d'hydraulesch Capacitéit vun där separater Kanalisatioun vun der Stad Lëtzebuerg limitéiert ass, well déi och eng Partie vum Ree-waasser opfängt, an d'Problematik gëtt däätlech duerch dëse Projet entschäerft. Dat ass de Grond, firwat datt mer dee Projet um Ordre du jour hunn. Dobäi kënnt eben, datt dee komplette Kanalisationsréseau um an och ronderëm de Flughafen an d'Rei gesat gëtt.

Deen zweete Grond vun där Problematik ass deen, datt d'Evakuatioun vum Iwwerflächewaasser am Wanter, an dat ass och schonn ugedeit ginn, de Problem vun dem Wanterdängscht um Tarmac selwer, awer och vum Entäise vun de Fligeren, vun den Tragfläche virun allem, och do leeft dat Waasser quasi onbehandelt bis elo an d'Biereler Baach a Richtung Syre, zumindest dee gréissten Deel. An Dir kennt dat, datt d'Pisten, d'Fligere mussen eben aus Sécherheetsgrënn entäist ginn, an ech hunn nogefrot, d'Ponts et Chaussées maaichen dat jo um Findel fir d'Luxair, fir de Flughafen, a viru kuerzem si se awer vu Glykol an Harnstoff erofgaangen, déi sinn ersat ginn duerch Produiten, déi éischter biodegradabel sinn. Dobäi kënnt, datt awer nach wie vor fir d'Fligere selwer eng Mëschung vu Glykol a waarmem Waasser gebraucht gëtt.

Bäi Glykol, do gëtt gesot, dat wier biologesch ofbaubar. Dat ass wuel zum Deel esou, selbstverständlech ginn awer ganz grouss Quantitéite Sauerstoff gebraucht, wann deen Ofbauprozess leeft, dat ass also fir eng Baach, wou dat eraleeft, selbstverständlech net gutt. Da kënnt dobäi, datt vill Flëssegkeet gebraucht gëtt. Et gëtt gesot, datt fir e grouse Fliger bis zu 1.000 Liter däers Gemësch do gebraucht gëtt, wat jo eng enorm héich Quantitéit ass.

Gutt, fir all deem entgéintzewierken, ginn dann och Réckhaltebecke gebaut, wou dat Uewerflächewaasser vun de Piste ka gesammelt ginn an da kontrolléiert a Richtung Syre ofgeleet ka ginn, respektiv an de Kläranlage fach- an ëmweltgerecht entsuergt gëtt.

Da sollen och Réckhaltebecke gebaut gi fir Problemer, déi um Site selwer entstinn, zum Beispill wann Uelech oder Kerosin ausleeft, fir deene Geforen entgéintzewierken, oder och wann et eng Kéier zu engem Accident géif kommen, wat mer net wënschen, datt Läschwaasser kann opgefang ginn. An de Kontext vun der Sanéierung vum Flughafen, dat hunn ech virdu gesot, gehéiert och d'Drénkwaasser-verbesserung, dat heescht d'Verleeë vun neie Waasserleitungen laanscht d'Start- an d'Lande-piste fir d'Méiglechkeet vun der Brandbekämpfung effektiv ze hunn.

Et ass och scho vum Rapporteur gesot ginn, datt déi problematesch Situatioun do am Fong verstärkt gëtt duerch dat, wat duerch de POS nach soll dobäikommen. Dir wësst, datt eng Zone à caractère tertiaire geplangt ass, datt eng Zone différée nach geplangt ass, datt geplangt ass en neien Hangar fir d'Cargolux ze bauen, eng nei Plattform fir d'Fligeren ze stationéieren. An do ass dann och meng Fro un de Minister, deen eventuell weess vu sengem Kolleeg Landesplanungsminister, wou den Dossier drun ass - ech weess, datt en den Ament am Ministère läit zur Begutachtung. An déi zweet Fro an deem Kontext, wou de Kommodo drun ass an deemselwechten Zesummenhank.

Mir hunn e Projet de loi virleien, et ass gesot ginn, e Plan directeur d'assainissement ass ausgeschafft gi mat alle Partner, wat ech och begreissen, wou d'Stad Lëtzebuerg hir Responsabilitéit iwwerholl huet, den Transportministère an aner concernéiert Acteuren. Vum Käschtepunkt ass och geschwat ginn, ech wollt kuerz dozou soen: De Stat iwwerhëlt 100% vun deenen 58 Milliounen Euro. De Grond dofir ass, datt de Flughafen e ganz wichtegen ekonomesche Facteur fir Lëtzebuerg bedeit. Et ass net virgesinn, datt d'Utilisateurs vum Flughafen sech direkt un den Investisementer, elo un den Infrastrukture bedeelegen, mä et ass awer och ganz kloer esou, datt déi Utilisateurs Loyer bezuelen, respektiv Redevancë bezuele fir entsprechend Servicer an Infrastrukturen.

Dat gesot, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, opgrond vun der Importenz, der Noutwendegkeet vun deem Projet, déi de Rapporteur och nach eng Kéier däätlech gemaach huet, am Kontext Ekologie, am Kontext Entwécklung och vum Flughafen, och vun der Gesondheet vun de Leit, déi do wunnen a schaffen, stëmme mer selbstverständlech als Fraktioun dee Projet an ech ginn och eisen Accord fir deeselwechte Projet.

Dann nach e puer Sätz zum Projet de loi 5385, de Projet de loi iwwert de Bau vun engem Radartuerm um Flughafen. Do wollt ech dann och dem Kolleeg Marc Angel Merci soe fir säin ausféierleche Rapport. Dir wësst, an do brauch ech net wäit auszuhuelen, datt net nëmmen op de Stroossen de Verkéier zouhëlt vun Dag zu Dag, mä datt en eben och iwwer eise Käpp zouhëlt. Wann een déi lescht Zuelen aus dem Aktivitéitsbericht vun dem Transportministère kuckt, da gesäit een och däätlech, datt an engem Zäitraum vun zéng Joer, vun 1994 bis 2003, d'Zuel vun de Mouvementer um, an et kann een deelweis och soe ronderëm de Flughafen zu Lëtzebuerg ëm méi wéi 20.000 Unitéiten eropgaangen ass, bis haut 91.800 Bewegungen.

Dat ass an deene leschten zéng Joer eng Steigerung vun 22% an et ass kloer, dass et sech net nëmmen ëm Mouvementer handelt, wou gestart a wou gelant gëtt, mä datt eben och kleng Fligeren an Helikopteren an esou weider do ronderëm fléien an eben och déi lokal an international Flugbewegungen insgesamt. Et kënnt derbäi, datt d'Fligerflott souwuel vun der Cargolux wéi och vun der Luxair wiisst a mir wëssen alleguer-te ganz genau, datt d'Flugbewegungen an Zukunft net wäerten ofhuelen, mä au contraire zouhuelen.

Da gëllt et natierlech dee Verkéier, deen et elo scho gëtt an der Loft an deen nach zouhëlt, a sécher Bunnene ze leeden, an dofir brauch de Flughafen nun eemol e performanten, e modernen Iwwerwaachungssystem, a mir hu schonn héieren, de jëtzege Radar um Findel ass zënter 1992 operationell an huet seng maximal Capacitéiten däätlech erreecht an entsprécht eben och net méi deenen neien techneschen Normen, déi gefuerdert ginn, déi virun allem ab der zweeter Halschent 2005 vun Eurocontrol verlaangt ginn.

Dee Projet, dee mer also haut de Mëtteg wäerte stëmmen, gesäit vir e ganz neie Radartuerm um Findel ze bauen, équipéiert mat performanten, héich sensibele Geräter, déi um leschte Stand vun der Technik sinn. Deen neie Radar dréit sécher dozou bäi, fir eben d'Sécherheet am Flugverkéier ze assuréieren, fir d'éischt emol, a virun allem och insgesamt ze verbessern.

De Rapporteur huet et gesot, deen aktuelle Site vum Tuerm konnt eigentlech net bäibehale ginn, dat wier wuel e gutt Stéck méi bëlleeg ginn, dat war awer net méiglech, well en dann déi zukünfteg Infrastrukturprojeten an der Enceinte vum Findel hypothekéiert hätt. De Bau vun deem neie Radartuerm ass net nëmmen noutwendeg fir d'Sécherheet an eisem nationale Loftraum, en dréit och eben anere verschidde Missiounen Rechnung, wéi mer se vun der internationaler Organisatioun fir déi zivil Loffahrt, der OACI, operluecht kruten.

De Service du Contrôle de la Circulation aérienne huet deemno net nëmmen als Missioun eisen nationale Loftraum ze iwwerwaachen, dat heescht also ënner anerem d'Starter an d'Landungen um Findel, mä en ass och verpflichtet d'Sécherheet vum ganzen Transitverkéier an eisem Loftraum bis 4.500 Meter ze assuréieren. Wann d'Flughéicht méi grouss gëtt, also vu 4.500 Meter u bis 8.000 Meter, gëtt d'Iwwerwaachung vu Belgocontrol assuréiert, an all Vol doriwuer eraus, iwwer 8.000 Meter, do ass et dann Eurocontrol, déi fir d'Iwwer-

waachung responsabel sinn. A fir datt eben d'Koordinatioun och klappt zwëschent deene verschiddenen Unitéiten do, ass deen neien Tuerm wichteg, dat heescht sinn déi nei standardiséiert technesch Norme wichteg, an déi ginn eben duerch deen neien Equipement dann och gelescht.

Ab 2005 mussen all Programmer, all Installatioune geännert ginn, well wéi gesot Eurocontrol nei technesch Normen definéiert huet, an deem Ëmstand gëtt selbstverständlech duerch de Bau vun deem neien Tuerm Rechnung gedroen. Dat nit Material, eleng dat technesch Material, muss an enger Héicht vun 8,2 Milliounen Euro ugeschafte ginn an de Gesamtkäschtepunkt vum Projet, et ass gesot gi vum Rapporteur, beleeft sech domat op 11,6 Milliarden Euro, wou dann de Bau vum Tuerm selwer vläicht dee méi klengen Deel ass.

Elo kann een driwwer streiden a soen, datt dat awer deier Equipementer sinn, mä ech mengen et ass müsseg do ze streiden, well d'Sécherheet vun de Flugpassagéier a virun allem och d'Sécherheet vun de Leit um Buedem sinn dee Präis do definitiv wäert. Dofir wollt ech ofschréissend, Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, soen, datt mir als CSV-Fraktioun deem Projet selbstverständlech wäerten eis Zoustëmmung ginn.

Ech soen lech Merci.

M. le Président. - Merci, Här Schank. Den nächste Riedner, deen ageschriwwen ass, ass den Här Paul Helminger. Här Helming, Dir hutt d'Wuert.

M. Paul Helminger (DP). - Jo, Här President, Kolleegen, wann ee méi spéit schwätzt, da brauch een net méi gradesou vill ze soen, besonnesch wann et ëm Projekte geet, déi jo mat grousser Wahrscheinlechkeet hei mat enger ganz grousser Majoritéit wäerte gestëmmt ginn.

Och ech freeë mech, datt déi Projeten elo hei zur Diskussioun an zum Vote ustinn. Et si Projeten, déi nach vum Virgänger vum jëtzege Transportminister op den Instanzenwee geschéckt gi sinn an op déi mer eng ganz Zäitche gewaart hunn. Mir si frou - wann ech elo meng Stater Kap ee Moment därerf undoen -, datt, grad just wat elo d'Ofwässer ubelaangt, mer do net nëmmen eis Quellen am Biereler Gronn an an der Polfermille besser géint d'Pollutioun geschützt kréien, mä datt mer och déi Ofwässer, déi soss nach vum Flughafen an eise Réseau vum Kanal eralafen, e bësse méi propper kënnen iwwerhuelen an dofir och manner Problemer domat hu fir se dann ze entsueren.

Ech géing just an deem Zesummenhank op eppes opmierksam maachen, wat de Rapporteur, den Här Negri, deem ech iwwregens fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport och wéilt villmoos Merci soen, schonn ugerass huet, dat ass d'Fro vun de Suen. Hei hu mer et jo mat engem Projet ze dinn, deen 58 Milliounen Euro insgesamt soll sinn, dee wuel sech bis 2010 soll erstrecken, mä wou mer awer da feststellen, datt vun deene 16 Milliounen, déi eigentlech virgesi ware fir d'nächst Joer, sech der am Budget nëmmen nach zwou Milliounen erëmfannen, an do ass och eng kleng Onkloerheet, well am *Commentaire des articles* zum Budget geet awer nach ëmmer vun 12 Milliounen Rieds. Do géing ech nawell gäre vum Transportminister wëssen, wat dann elo déi Ziffer ass, déi effektiv am Budget fir 2005 virgesinn ass; wéi vill Sue mer fir dee Projet, op dee mer alleguerte gamsen, dann elo ausgi kënnen.

Deen zweete Projet, do soen ech dem Här Angel Merci fir säi Rapport, dat ass deen neie Radar-tuerm. Och do brauch ech net ze widderhuele wourëmmer et geet. Ech muss allerdéngs och do fest-

stellen, datt jo laut Eurocontrol mer fir déi zweet Halschent 2005 eigentlech misste fäerdeg sinn. Bon, et ass scho gesot ginn, datt mer deen Délai an aller Wahrscheinlechkeet net kënnen anhalen, mat där Zäit déi et nun ebe brauch fir deen neien Tuerm ze bauen, mä da verwonnert een trotzdeem, wa fir d'nächst Joer awer och do nëmmen 1,5 Milliounen am Budget stinn, woubäi de Gesamtkäschtepunkt sech jo awer op iwwer 11 Milliounen Euro beleeft. Och do hätt ech nawell gären, datt den Transportminister eis kënnt e Wuert Erklärung ginn, wéi en da gedenkt awer einegermoossen an deem Zäitraum ze bleiwen, dee mer eis do virgeholl hunn.

Ech soen lech Merci. Bien entendu wäert eis Fraktioun déi zwee Projeten do stëmmen.

Une voix. - Très bien.

M. le Président. - Merci, Här Helminger. Den nächste Riedner ass den Här Felix Braz. Dir hutt d'Wuert, Här Braz.

M. Felix Braz (DÉI GRÉNG). - Merci, Här President. Déi lescht Joren ass vill iwwert de Findel geschwat ginn, och vill kontrovers, notamment am Kader vum Ausbau. Et ass och oft vill Zäit an Energie domadder verwennt ginn, fir sech Gedanken ze maachen iwwert den Aspect extérieur vum Findel, iwwert d'Gebailechkeeten, déi nei Aérogare. Dat wier eng Visitékaart vum Land, den éischte Kontakt fir vill Leit, wa se op Lëtzebuerg kommen. Dat ass déi eng Diskussioun.

Mir hunn awer eng zweet Diskussioun, déi während Joren a Jorzéngten offenbar net vill Leit interesséiert huet a mat Momenter scho bal skandaléis Proportiounen ugeholl hat, dat ass d'Aart a Weis vun der Behandlung vun dem Uewerflächewaasser um Findel, wat do während Joren a Jorzéngten an d'Baachen, an d'Biereler Baach an erof bei d'Polfermille gelaf ass; dat ass eigentlech komplett inakzeptabel. An dëse Projet, deen haut endlech an der Chamber ass, dee wäerte mir och dofir stëmmen. Do si Leitungen, déi am Buedem leien, déi nach zrëckginn op d'Ouverture vum Findel viru Jorzéngten. Den Zoustand, an deem et deelweis ënert dem Tarmac ausgesäit, dat ass „oben hui, unten pfui“, wann Der mer deen Ausdrock géingt erlaben.

Mir wäerten also dee Projet do stëmmen, well en déi Problematik do endlech enger Léisung wäert zouféieren, och wa verschidde Froen am Moment awer nach am Raum stinn; déi sinn och schonn deelweis gestallt ginn. Den Här Minister wäert, huelen ech un, drop kënnen äntweren, wéi et beispillsweis mam Respekt vun den Délaien ass.

Am Gesetz ass virgesinn, dass dee Projet mat engem bestëmmtene Rhythmus soll kënnen weidergoen, mä d'Finanzementer an d'Kreditter sinn am Moment nach net assuréiert. Do gëtt et widderstréchlech Zuelen, déi eng, déi am Budget stinn, an déi, déi awer laut Planning vum Projet misste fir 2005 do sinn. Ech hoffen, dass den Här Minister eis do kann Auskunft driwwer ginn, mat wéi enger Vitesse dann dëse Projet och elo nom Vote wäert kënnen exekutéiert ginn. E kritt jo elo duerch de Vote gutt Argumenter fir nach eng Kéier bei de Finanzminister ze goen an ze streiden; eppes wat en och bei der Eisebunn nach méi wéi eng Kéier wäert brauchen, mä doriwwer hu mer scho geschwat.

Eng zweet Remarque, déi ech wollt maachen, ass, dass dëse Projet net nëmmen der Ëmwelt wäert zegutt kommen, mä e wäert och de Sécherheetsaspekt verbessern. Dat ass scho vum Rapporteur gesot ginn, dem Här Negri, deem ech och Merci soe fir säi bal ganz komplette Bericht, bal ganz komplett, well hien huet eng, zwou Saachen net erwähnt, wou ech mir dann

d'Freed draus maache fir se dann a senger Plaz nozehuelen. Dat ass dee Punkt vun de Waasserplaze laanscht d'Pist. Och datt ass eppes, wat eigentlech internationalem Standard entsprécht, wou mer also eng besser Alimentatioun mat frëschem Waasser hunn, fir och kënnen am Fall vun enger Noutsituatioun méi séier, méi rapid iwwert déi Waasserquantitéite verfügen, déi laanscht d'Pist noutwendeg sinn.

En drëtten Punkt ass dee vun de Käschten. Et ass kee bëllege Projet. Dat ass och kloer, well et e grouse Projet ass. Et ass e Projet, deen net iwwerdeiert ass par rapport zu deem, wat gemaach gëtt. Déi Aarbechten, déi ustinn, sinn deier Aarbechten, an et ass och esou, dass de Stat dat net ganz beziilt. Den Här Schank huet virdru gesot, dass de Stat dat géing bezuelen. Dat ass nëmmen en Deel vun der Wourecht. De Stat mécht zu 100% de Préfinancement. Et gëtt awer duerno Partner, déi sech un de Käschte bedeelegen. An zwar ass dat deelweis nach an de Gespréicher. Do ginn d'Gemenge Sandweiler a Lëtzebuerg erwähnt. Mä do gëtt et nach keng ofschréissend Diskussiounen. Och de Syndikat SIAS wäert sech un de Käschte bedeelegen. D'Cargolux wäert sech un de Käschte bedeelegen. Och do gëtt et zumindest an der Kommissioun en dättelechen a klore Wëllen, dass dat ze geschéien huet.

Et gëtt och duerno un de Käschten, un deene Fraisen, déi all Joers entsti bei der Kläranlag, eng Participatioun vun de Sociéitéiten, déi de Findel benotzen, duerch d'Charge polluante vum Waasser, wat erof bei d'Kläranlag geet. Do gëtt et eng Participatioun nom Prinzip vum Polluant-payeur. Och dat ass esouwäit en Acquis.

Wou mer an der Kommissioun awer och driwwer diskutéiert hunn - an op deem Punkt géing ech gären dem Här Negri säi Bericht compléieren -, dat ass dee Punkt och, ob déi Sociéitéiten, déi de Findel benotzen an do hir kommerziell Aktivitéite maachen, u méi misste bedeelegt gi wéi nëmmen un de lafende Käschte vun der Kläranlag, ob se net och misste participéieren un den Infrastrukturkäschten, déi mer elo hei vum Stat virfinanzéiert kréien, wat déi Gréng och haut wäerte stëmmen. Et ass kloer, dass de Stat et soll virfinanzéieren. Dat steet ausser Diskussioun. Ee muss et maachen.

Wat awer opgrond vun der Waaserdirektiv zumindest als Fro hei muss opgeworf ginn, dat ass inwieweit de Käschtedeckungsprinzip - an dee betrëfft net nëmmen déi Entretiens- an déi lafend Käschten, mä dee betrëfft dee ganzen Investissement - inwieweit also d'Benotzer vum Findel net och wäerte musse bedeelegt ginn, wann déi Aarbechten ofgeschlossen sinn. Mir hunn also nach e bëssen Zäit fir déi Fro ze beäntweren. De Chantier ziit sech iwwer e puer Joer. Mä spéitstens wann e fäerdeg ass, musse mer déi Fro och beäntwert hunn, ob net och d'Infrastrukturkäschten, déi hei occasionnéiert ginn, vun de Bedreiwerfirmae vum Site Findel musse gedroe ginn.

Déi Fro ass zumindest gestallt an et huet och dofir kee Wäert, dass een d'Fro évitéiert - och net hei am Gespréich, och net an der Kommissioun. D'Fro ass gestallt an d'Direktiv, déi existéiert an ass prezis. Déi bëinhalt de Käschtedeckungsprinzip fir all Waasserleeschungen. Dozou gehéieren och déi wirtschaftlech Aspekter. An et ass och net tolerabel, datt mer an de Gemengen, wann eppes an de Buedem geluecht gëtt, praktesch jiddfereen zur Keess bieten, fir un deene Käschten ze participéieren, an dass da beim Findel,

wat och nach no bausse praktesch ee vun deene visibelste Projeten hei vu Lëtzebuerg ass, mer dat net wéillte maachen. Dat géing och net laang goen. Dat géing Bréissel relativ séier an d'Ae stiechen. Dat wier och richtig. Esou dass déi Fro zumindest gestallt ass, inwieweit dat mat der Direktiv 2000/60 vum Parlament a vum Conseil vum 23. Oktober 2000 esou kann oprecht-erhale ginn.

Sécher ass kloer, dass de Findel en enormen Apport huet. Dat gëtt jo dann och als Argument invoquéiert. Sain ekonomeschen Apport ass enorm an der Wirtschaft vum Land. Mä en ass awer och substanzuell bedeelegt un enger Partie vun Nuisancen a vun Emissiounen hei am Land. An dat soll een awer dann och erëm an d'Wuschuel geheien, ier ee sech wéll schützend vläicht do virdru stellen, wat vu vireran e verlorene Match ass. Mir sollen dat also méi sachlech diskutéieren, wéi nëmme mam Verweis op den Apport vum Findel. Dee steet net zur Diskussioun. Mä et steet zur Diskussioun, dass déi Reglementer, déi Europa eis matdeelt, och hei musse kënnen applizéiert ginn.

Dann och nach zwee Wuert zum Projet vum Findel, wou ech och dem Här Angel wéll fir säi Bericht Merci soen. Och do brauch ech net alles ze widderhuelen, wat scho gesot ginn ass. Et ass kloer, dass dee Projet noutwendeg ass. Et ass och richtig, datt en op déi Plaz stoe kënnt, wou en elo stoe kënnt. Et ass och richtig, datt en esou équipéiert gëtt, wéi en équipéiert gëtt. Dat kënn mer an zwee Sätz ofhaken.

Just eng, zwou Remarquen awer och zu deem dote Projet. Déi éischt ass, dass de Coût vill méi héich ausgefall ass wéi dat ufänglech geplangt war. Vum Coût vun 11,6 Milliounen muss ee wëssen, datt do knapps 2,1 Milliounen den eigentlechen Tuerm duerstellen an 9,5 Milliounen fir d'Elektronik sinn, déi an deem Tuerm installéiert gëtt. Et ass also dat den Haaptkäschtepunkt. Dat si selbstverständlech ganz komplizéiert Apparater. Mä dat war um Niveau vun der Verwaltung mat, ech géing bal soen, praktesch der Halschent vun deem veranschlagt ginn, wat d'Elektronik géing kaschten. Op den Appel d'offre krute mer dann déi doten Zuelen eraus, déi sou si wéi se gi sinn, déi mer elo mussen akzeptéieren.

Mä et schéngt awer wéi wann do och e Problem wier vu Konkurrenz op deem dote Marché, dass do praktesch een Anbieter méi oder wéineger eleng kéint op deem Marché operéieren. Dat ass zumindest ee Problem, well hei si mer doduerch vu fénnef Milliounen op praktesch zéng Milliounen eropgesprong, nëmmen duerch d'Käschte fir d'Elektronik. Dat ass also wierklech net de Bau, mä dat, wat un Apparater installéiert gëtt. Do misst zumindest vu Regierungssäit och zu Bréissel mol eng Kéier kënnen opgeworf ginn, ob op deem Marché do alles esou en règle ass wéi et misst sinn, well déi Ecarten do musse mir zwar akzeptéieren, mä se sinn awer zumindest bedenklech - och wann een net all Joers déi do Apparater keeft.

Mä ech wéll awer just fir d'Gréiss-tenuerdnung trotzdeem opzedeeke soen, datt déi aktuell Elektronik um Findel nëmmen aus dem Joer 1992 ass. Méi al ass dat och net. Dat si knapps zwielef Joer hier. Déi Elektronik ass entre-temps och scho verlängert ginn duerch deier Investitiounen fir se ze erneieren, en attendant dass mer deen neie Radar hunn. Dat sinn also massiv Posten, déi a relativ kuerzen Ofstänn musse frësch investéiert ginn, an do ass zumindest ee Punkt ze verdéiwen, nämlech ob dee Marché do wierklech esou käschteneffizient funktionéiert wéi de Keefer, an deem Fall de Lëtzebuerger Stat, an domat och de Steierzueler et eigentlech misste kënnen erwaarden.

Eng zweet Remarque. Et ass ugeduecht fir den aktuelle Radar stoen ze loossen, well deen eventuell eng Kéier spéiderhi kéint benotzt gi fir méiglecherweis e Buedemradar op deem ze installéieren. Mir géingen dat éischter kënnen ënnerstëtzen. Zumindest hätt et dee Mérite, dass een da vläicht Wëlschwäin éischter géing op der Pist entdecke wéi dat an der Vergaangenheet war, an dann hätt e scho weinstens een Zweck erfüllt.

(Hilarité)

Eng drëtt Remarque, Här Minister, déi awer vläicht erëm méi seriö ass, obschonn och déi aner, wann een driwwer ka schmunzelen, muss seriö geholl ginn, well do hätt och kënn méi derbäi erauskomme wéi nëmmen e puer Schlagzeilen iwwer Schwäin, déi sech verrannt hunn. Do ass mat Sécherheetsaspekter um héchsten Niveau gespillt ginn an dat ass zumindest och eng Enquête wäert, déi lückenlos misst opdecken, wat genee do passéiert ass. Well och wann ee kann driwwer laachen, ass do awer och Dramatesches ënner Ëmstänn duerch méi Justesse évitéiert ginn, wéi mer vläicht haut alleguerte vermudden.

Dann drëtt an zweetlescht Remarque. Eng Fro, déi sech awer och stellt - den Här Transportminister ass jo och Ëmweltminister an e wäert och am Kader vum Radar eng Kommodo-Genehmung ausstelle kréien -, ass déi vun de Strahlen, déi vum Radar ausginn. Dat ass eng Maschinn, déi ganz staark ausstrahlt. Dat ass am Verglach mat GSM-Antennen e ganz anere Kaliber. Do gëtt mat ganz héijer Frequenz a staarke Leeschtunge gesent, a wann och do manner d'Problematik ass fir déi Leit, déi ronderëm wunnen, stelle sech awer zumindest Froe fir déi Leit, déi an deem Site schaffen, datt d'Leeschungen och nach eng Kéier wäerten eropgesat ginn.

Do wëlle mir lech mat op de Wee ginn, dass een haut awer mëttlerweil esou wäit ass, dass ee weess, dass bei där doter Zort vu Strahlung déi Grenzwärter, déi gëllen an déi sech eigentlech eleng op déi thermesch Effekter bezéien, et haut communément praktesch en Acquis ass, dass déi thermesch Effekter net méi duergl fir kënnen déi ganz Problematik ze ëmraissen.

Do wiere mer och frou, wann de Minister eis géing soen, a senger Qualitéit als Ëmweltminister, op wat hien do wäert beim Ausstelle vun der Kommodo-Genehmung speziell oppassen, notamment am Bezuch op déi Leit, déi ënnert deem Radar do schaffen. Do si Froen, déi och gestallt sinn an déi hoffentlech eng aner, eng seriö Äntwert kréien, fir déi Leit do och esou, wéi se et an hirer Aarbecht an hirem Dauer-aufenthaltsort - esou heescht dat an deene Reglementer - brauchen, och kënnen ze schützen.

Déi lescht Remarque ass: Et war laut eisen Informatiounen de Leit, de Gemenge ronderëm versprach ginn, dass am Kader vum gesamten Développement vum Site Findel - dozou gehéiert och de Radar - déi Gemenge géingen an enger Zort Aarbechtsgrupp regelméisseg informéiert ginn iwwert d'Entwécklung vum Site. Dat ass eisen Informatiounen no an deem heite Fall net geschitt, a mir géinge gäre wëssen, firwat dass dat bis elo net geschitt ass, och op deem Projet Radar hei, respektiv wéi Der gedenkt an Zukunft de Kontakt mat de Gemengen, mat de Leit, déi do ronderëm wunnen, am Kader vum weideren Ausbau vum Findel oprechtzëerhalen.

Mä mat deene Remarquë bréngen ech och d'Zoustëmmung vun de Gréngen zu deem Projet.

M. le Président. - Merci, Här Braz. Leschten ageschriwwene Riedner ass den Här Aly Jaerling. Här Jaerling, Dir hutt d'Wuert.

M. Aly Jaerling (ADR). - Här President, Dir Dammen an Dir

Hären, a sengem ausféierleche Rapport ass den Här Negri als Rapporteur op d'Noutwendegkeet vun dësem Projet an och op déi eenzel Investitiounen agaangen, déi mer um Flughafen ze realiséieren hunn. Mir ënnerstëtzen dëse Projet haaptsächlech aus ëmwelt-politesche Gesiichtspunkten. Et geet jo drëms d'Uewerflächege-wässer wéi d'Biereler Baach, d'Uelzecht an d'Syre, mä och d'Dränkwaasserquelle Biereler Gronn a Polfermille vun der Stad Lëtzebuerg ze schützen. Virun allem am Wanter sinn d'Ofwaasser vum Findel duerch d'Entdeewaasser vun de Fligeren an domat duerch deen héije Gehalt vu Glykol staark polluéiert.

Ech maachen awer drop opmierksam, datt mer eleng haut mat dësem Projet an deem fir deen neie Radartuerm insgesamt 69.600.000 Euro an de Findel investéieren. Dat si ronn 2.808.000.000 aler Frang. Dobäi kënnt nach - ech wëll just drun erënneren - den Ausbau vun der Aérogare, déi mer den 10. am Heemount 2002 gestëmmt hu fir iwwer 324 Milliounen Euro. Dat sinn iwwer 13.070.000.000 aler Frangen. Bannent zwee Joer huet d'Chamber deemno decidéiert, iwwer 16,5 Milliarden aler Frang an de Flughafen ze investéieren. Ech ginn herno a menger Interventioun iwwert de Projet iwwert de Radar-tuerm méi op dee Punkt an.

Am Rapport gëtt higewisen op d'Diskrepanz tëschent dem Planning vun dësem Projet an deene Mëttelen, déi dofir am Statsbudget 2005 virgesi sinn. Laut deem haut virleiende Projet missten 2005 Aarbechten an der Héicht vu 16 Milliounen Euro realiséiert ginn. De Budgetsminister huet awer nëmmen zwou Milliounen Euro am Budget dofir virgesinn.

Dofir stellen ech mer d'Fro: Huet de Budgetsminister vläicht iergend-eppes géint dësen aus ëmwelt-politescher Siicht dréngenden a wichtege Projet? Wat ech net ka gleeuwen. Also mussen aner Grënn am Spill sinn. Et kann natierlech och sinn, dass dës Regierung finanziell guer net méi à même ass dës batter néideg Investitiounen wéi geplangt duerchzezéien.

Ass et vläicht esou, datt déi ëmmer erëm proklaméiert gesond Statsfinanze guer net esou gesond sinn, wéi et eis Verschiddener, déi haut nach um Pouvoir sinn, virun de Wahle wollte gleewe loossen? Et schéngt mer éischter esou, datt mir als ADR Recht haten, an zwar wéi mer soten, déi batter Wourecht iwwert d'Finanze vum Stat kéim eréischt no de Wahle lues a lues un d'Liicht...

(Interruption)

..., an datt ëmmer méi Projete mussen gestreckt ginn an hirer Ausféierung, well déi néideg finanziell Moyenë feelen - Här Glesener, Dir verstitt jo wat ech mengen, gellt?

(Interruption)

An datt d'Regierung an hirer Investitiounspolitik éischter populistesche Projeten d'Prioritéit gëtt, anstatt déi bluttnoutwendeg Investitiounen, besonnesch am Ëmweltberäich, virunzedreiwten.

Här President, wat dat géftegt Ofwaasser vum Flughafen ugeet, si mir als ADR der Meenung, datt de Prinzip vum Pollueur-payeur méi konsequent spille misst wéi bis elo. Dat heescht, dem reelle Käschtepunkt vun der Ofwaasserentsuerung muss méi Rechnung gedroe ginn. Dat heescht, datt och den Amortissement vun deenen deieren Infrastrukturen, déi mer haut zum Beispill stëmmen, an d'Definitioune vun deene Käschte misst afléissen. Dat géif bedeiten, datt d'Benotzer vum Flughafen an Zukunft méi staark un dësen Infrastrukturkäschte bedeelegt ginn. Dat ass eng vun deene weénege Méiglechkeeten, fir esou opwändeg Infrastrukturen an Zäite vu knappen öffentliche Keese laangfristeg finanzéieren an ofsécheren ze kënnen, wat awer net nëmme fir

de Flughafen soll gëllen, mä och am Gesamtkontext vun der Ofwaasserproblematik an am Ëmweltschutz iwwerhaapt.

Dat gesot, géif ech awer den Accord vun der ADR-Fraktioun zu dësem Projet ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, zum Projet Radartuerm, erlaabt mer do och fir d'éischt dem Här Angel als Rapporteur Merci ze soe fir sän detailléierte Rapport. Et gouf héich Zäit fir an eng nei Radarinstallatioun um Findel ze investéieren. Ab der zweeter Halschent vum nächste Joer entsprécht déi aktuell Installatioun net méi deenen techneschen Normen, wéi se vun Eurocontrol definéiert goufen. D'Radarinstallatioun entsprécht och net méi den internationale Verpflichtungen, déi mer am internationale Flugverkéier ze assuméieren hunn. Dowéint muss ee sech an enger Iwwergangsphas domadder zefridde ginn, de Respekt vun dësen Norme méi oder weéneger iwwer eng Mise à jour vun deenen entspreche Logicielen ze assuréieren.

Eis als ADR stéiert e bëssen dat Hauruckverfahren, mat deem dëse Projet elo huet missen duerchgezu ginn. Déposéiert gouf de Projet eréischt den 11. am Wäimount. Den Dag drop schonns war de positiven Avis vum Statsrot do. Den 9. am Wantermount gouf de Rapporteur bestëmmt an de 25. am Wantermount de Rapport eestëmmeg ugeholl - en neie Weltrekord!

E bësse sauer stéisst eis och de Käschtepunkt vun dësem Projet op: 11,6 Milliounen Euro, a fir ze verdäitlechen: An ale Frang sinn dat 468 Milliounen, dëst nom Stand vum Präisindex am Bausecteur zum 1. am Wäimount 2003, wou mer bedauern, datt net de Präisindex vum 1. am Wäimount 2004 zréckbehalde ginn ass, esou wéi mer dat schonn och bei anere Projete gemaach hunn.

De Gros vun dëse Käschte si selbstverständlech déi technesch Equipementer. Mä de Projet gouf sécherlech verdeiert duerch déi researchéiert Architektur vun dësem Bau. Eng Ästhetik, déi dem Wonsch entsprécht eise Flughafen en Ausgesinn ze verpassen, dee senger sou genannter wirtschaftlecher Wichtigkeet, der sou genannter Importance économique soll entsprechen.

Mä wat ass d'Importance économique vun engem Cityflughafen wéi mir en ustriewen? Et wier gutt genau ze wëssen, wéi a wou dës Importance hiren ekonomeschen Impakt huet. Ass et an éischter Linn de Cargoberäich? Grad am Cargoberäich mussen mer och eis d'Fro ëm déi zukünftig Ausrichtung vun eise Flughafen stellen. Well d'Konkurrenz, déi schléift net. Ech weisen op déi rezent Nouvellë vum Flughafen Hahn am Honsréck hin. Net nëmmen, datt dee 24 Stonnen op 24 Stonnen op ass. Do gëtt elo eng Startbunn vun 800 Meter op 4.000 Meter verlängert. Dat bedeit, datt zu Hahn an noer Zukunft voll mat Sprit a Fret beluedene Boeing-Jumboe fir Non-Stop-Laangstreckeflich ofhiewen a lande kënnen.

Mir wëllen awer net, datt de Findel der Entwécklung vun Hahn nostrift, mä de Cargoetrieb ass awer ee vun deene Grënn, woufir esou vill Suen an d'Infrastrukture vum Findel gestach goufen an nach weider investéiert wäerte ginn. Wat déi méi staark Konkurrenz fir de Cargotransport via Findel bedeite kann, brauch mengen ech hei net extra ausgemoolt ze ginn. Wat dat awer wirtschaftlech fir d'Land an d'Stad Lëtzebuerg am Besonnesche bedeite géing, dat wësse mer net esou genau. Dowéinst wier ech frou eng kéier eng ëmfaassend Etüd iwwert den ekonomeschen Impakt vum Findel ze gesinn, a virun allem d'Käschtennotzerelatioun fir eise Stat besonnesch am Cargoberäich.

Wat ee weess, ass, datt d'Cargolux, déi gréisste Loffrachtlinn, déi hei operéiert zu Lëtzebuerg, am Joer 2003 1.034 Leit beschäftegt huet. Dat geet aus dem Rapport vum Transportministère ervir. Mir wëssen och, datt de Fret, deen iwwert de Findel transitéiert, vu Joer zu Joer klëmmt. 2003 waren et 656.638 Tonnen. Gläichzäiteg awer falen zënter dem Joer 2000 konstant d'Passagéierzuelen. Vun 1.669.484 am Joer 2000 op 1.461.140 am Joer 2003. An do ass sécherlech net nëmmen den 11. September dru schold. Do spillt sécher och d'Konkurrenz vun anere regionale Flughäfen. Wa sech am Kader vun esou enger Etüd erausstelle géing, datt et ekonomesch net esou dramatesch wier, wann de Fret sech net weider esou staark um Findel géing entwéckelen, da kéint een där genannter Menace méi berouegt entgéintucken an d'Investissementer méi op de Passagéiertrafic konzentréieren, wou d'Entwécklung, ech sot et elo grad, negativ ass.

Mä fir d'Liewensqualitéit vun de Leit am Ëmfeld vum Findel wier dergéint e méi e luese Wuesstem vum Fret sécher e Plus. Dowéinst wëllt ech ugesiichts deene massiven Investissementer, déi mer haut fir de Findel stëmmen, och en Appel un déi nei Regierung richten: Investéiert endlech och an d'Liewensqualitéit vun de Leit, déi am Ëmfeld vum Flughafen wunnen! Dat muss net onbedéngt vill kaschten. Ech denken do net nëmmen u Subside fir Lärmschutzinvestitiounen an Haiser vun den Uunner, an an deem Zesummenhank ass mer do zoufälleg de Programm vun der LSAP an d'Hand gefall, deen ech dann elo ganz zaghaft hei wëll nach eng kéier ervirhiewen. Do steet dran: „Entsprechende Beihilfen zur Anpassung der Häuser wie Mehrfachverglasungen oder schalldichte Isolierungen müssen vom Staat vorgesehen werden.“ Sou huet et nach bei der LSAP vum 13. am Broochmount geheescht, an ech hoffen, dass se jo dann haut och nach zu hire Wierder stinn.

Näischt kaschte géing et méi strikt drop ze uechten, dass d'Nuetsflugverbot vun 23 Auer bis 6 Auer vill méi konsequent agehale gëtt, wéi dat elo de Fall ass. Déi Zäit tëschent 6 Auer a 6 Auer 30 gëtt da vu villen Urainer als besonnesch nuisant ëmfonnt, well moies ëm déi Zäit besonnesch vill Flich a Richtung vun de Vakanzendestinatiounen starten.

Ech hu mer och soe gelooss, dass och dëse Problem relativ einfach ze léise wier. Déi Responsabel vun de Fluggesellschaft wieren duerchaus bereet, mat den Destinationsflughäfen a Reessveranstalter aner Flughoraien auszuhandelen.

Et géing näischt kaschten e Landeverbuet fir all Frachtmaschinen, déi ze vill Kaméidi maachen, duerchzesetzen. Ech denken hei un déi al Antonoven oder „Schrottfligere“ vun enger MK Airlines, déi eleng an deene leschte puer Jore véier Crashen haten.

Et géing och näischt kaschten, sou genannt „refitted engines“ duerchzesetzen, wat och manner Pollution mat sech bréngt géing, dat heescht manner Kaméidi a manner Spritverbrauch.

Ech denken hei awer zum Beispill och un d'Awunner vun der rue Kohner oder iwwerhaapt der Cité Carmel um Zens. Hinnen hätt scho laang kënnen gehollef ginn duerch e Lärmschutz oder en Écran antibruit. Wien do kënneg ass, weess, wat fir e Kaméidi d'Maschinen entwéckelen, wa se déi géi Pist 06 op d'Startbunn eropfueren.

Wat elo d'Radarstrahlen ubelaangt, déi den Här Braz ugeschnidden

huet, sou sinn ech do ganz mat him d'accord, dass een do och muss versichen iergend-eppes ze maachen, mä ech hoffen dass dann déi Gréng, wa se iergendwou do wou se an der Majoritéit sëtzen, dann awer och dat konsequent esou duerchzéien, wéi se dat elo hei um Flughafen verlaangen, an ech mengen ech brauch den Här Huss do net drun ze erënnere wat ech mengen.

Här President, wa Geld fir d'Ästhetik vun engem Radartuerm do ass, da muss och Geld fir de Kaméidischutz do sinn! Et geet net duer ëmmer nëmmen déi wirtschaftlech Aspekter an de Vierdergrond ze stellen an d'Liewensqualitéit als eng Niewesächlechkeet ze behandelen, an ech hoffen dass dee Message bei eiser neier Regierung ukënnnt an dass si sech an Zukunft wäert besseren.

Ech soen lech Merci.

M. le Président. - Merci, Här Jaerling. Elo huet d'Regierung d'Wuert. Ech géif den Här Minister Lux bidden un d'Pult ze kommen.

M. Lucien Lux, Ministre des Transports. - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, Kollegen a Kolleegeen, ech wëllt och am Ufank deenen zwee Rapporturen, de Kolleegeen Negri an Angel, Merci soe fir déi Aarbecht, déi mer an der Kommissioun haten, fir déi Acribie mat där se sech - hu mer de Mëtten héieren - nach a munches, wat mer nach net wousschten, um Terrain investéiert hunn, fir sech an de Projet anzuschaffen an all Facettë vun der Problematik, déi déi zwee Projeten Assainissement engersäits an de Radar anerersäits bedéngen.

Hinnen also e grouse Merci, grad sou wéi där Diskussioun, déi hei vun alle Riedner konstruktiv genannt ginn ass an et och an der Kommissioun war, och wann den Här Jaerling elo grad bemängelt huet, dass mer elo op eemol ze schnell waren. Ech mengen, dass hei Projete sinn, déi zum Deel säit 2000 an 2001 an der Diskussioun an an der Virbereedung sinn, an ech denken dass et dofir eng gutt parlamentaresch Aarbecht war, vu dass et e grouse Konsens an der Kommissioun gouf, fir net nach laang Méint a Méint ze verléieren, mä wierklech dann direkt zur Saach ze kommen an eis d'Geleeënheet ze ginn, fir 2005 dann och kënnen mat deenen Aarbechten un deenen zwee Projeten unzefänken.

Ech wëllt och bei där Geleeënheet de Mérite vu mengem Virgänger, dem Kolleg Henri Grethen, net ausser Uecht loossen, deen d'Virbereedung vun deenen zwee Projeten hei an d'Wee geleet huet, mat de Mataarbechter am Ministère engersäits, virun allem och mat der Gemeng Lëtzebuerg an anere Gemengen, wéi der Gemeng Sandweiler, dem SIAS an aneren, an ech mengen dee Mérite sollt een also och haut de Mëtten hei ervirsträichen. Et sinn, wat virun allem de Projet vum Assainissement ubelaangt, eng ganz Rei vu Saachen hei de Mëtte gesot ginn, déi alleguerte richteg waren an déi eis och d'Geleeënheet ginn, se matzehuelen a matzeverschaffen.

Ech hunn et a 15 Joer als Deputéierten oft agacéiert zur Kenntnis geholl, dass Ministeren um Enn vun enger Diskussioun nach eng kéier hir vibereete Riede geholl hunn an nach eng kéier de ganze Projet vun A bis Z duerchgeholl hunn. Ech wäert lech dat net undoen.

(Interruption)

lech net a mir selwer net an dofir wierklech just op déi Froen agoen, déi hei de Mëtte gestallt gi sinn, iwwert de Projet a seng Importenz, an do spillt dann, wann dem Här Helminge seng Kap als Deputéierten an als Buergermeeschter gespillt huet, bei mir déi als Transportminister, awer virun allem och als Ëmweltminister, well dat hei ass a viller Hinsicht en ëmwelt-politesche Projet, en ekologesche Pro-

jet, e Gesondheetsprojet, en Naturschutzprojet.

An et huet mech gewonnenert, dass den Här Jaerling sech gefrot huet: Wou sinn dann hei déi Milliounen Euro, déi mer investéiere fir d'Mënschen? Mä hei sinn 58 Milliounen Assainissement, 58 Milliounen Investitiounen fir d'Mënschen, well et schlussendlech do ëm hir Gesondheet geet, ëm d'Propretéit vum Waasser, dat ass en dréngend primäert Bedierfnis vun der Gesondheet vun de Mënschen. Dofir sinn dat hei net Projeten, déi mer iergendwou an d'Gewan verschéissen, mä et si Projeten, déi de Mënschen, virun allem deenen, déi an der Ëmgegend als Anrainer vum Findel liewen, zegutt kommen. An ech mengen iwwert déi aner Importenz, déi ekonomesch Importenz, déi de Findel fir eis Wirtschaft hei zu Lëtzebuerg huet, brauch een net extra op eng Rei vun Zuelen anzegoen, déi meng Virriedner hei ervirgestrach hunn.

Ech wëllt dofir e puer Froen eraushuelen, déi de Mëtte wichteg waren. Engersäits déi, dass nach eng kéier ze betounen ass, dass déi 58 Milliounen e Bruttoinvest ass, deen de Stat elo préfinanciéiert, an dass duerno mat enger Rei, mam SIAS, mat Gemengen, mat der Cargolux, Diskussiounen ze féiere sinn. Dass déi haut nach net stattfont hunn, huet virun allem och domadder ze dinn, dass déi gemaach ginn op der Basis vu präzisen Devisën, déi mer herno hunn, wann d'Ausschreiwunge gemaach sinn, an ech mengen da kënnen déi Diskussiounen an Négociatiounen ugoen.

An dass mer dann och iergendeng kéier - fir dem Här Braz seng Suerg, wat d'Waasserdirektiv ugeet, déi ech mengen 2009 a Kraaft trëtt - an d'Diskussioun kommen iwwert eng Neiverdeelung vun de Coûten; dat ass evident an dat ass net nëmmen um Findel esou. Ech mengen dat wäert eng lëschteg Diskussioun ginn, wa mer déi hei am Land ëmsetzen, och am Zesummenhank mat der Gemengenautonomie, wa mer déi dann ze féiere kréien, an och am Zesummenhank mat de sozialen Implikatiounen, déi eng Verdeierlechung vum Waasser fir d'Leit wäert matbréngen an eng Augmentatioun vun der indirekter Taxéierung vun der Kafkraaft vun de Leit wäert bedeiten. Ech mengen dat gëtt eng Diskussioun, déi dann um Findel ze féieren ass, mä déi sécherlech och doriwwer eraus hei am Land ze féieren ass.

Dann ass déi Fro gestallt gi vun de wichtigste Mëttelen, déi mat de Kreditter, déi am Budget stinn, déi de Rapporteur jo schonn ervirgedoen huet, mä déi vun alle Riedner nach eng kéier ervirgestrach gi sinn. Ech mengen ech ka jidderee berouegen, mir wäerte fir déi zwee Projeten do sinn déi prett sinn a wou een am Prinzip just nach muss waarden, dass se allenzwee hei am Memorial erschéngen, fir dass mer de Go kënnen ginn. Ech menge mir hunn en Accord mam Budgetminister, dass mer hei jo an engem Artikel sinn, deen e Crédit non-limitatif ass, sou dass mer also déi Investitiounen direkt ufänken, an ech menge mir hunn eis elo hei an der Chamber net getommelt, fir dann de Projet elo nach e puer Méint leien ze loossen.

Derniewent, mengen ech, muss ech drop opmierksam maachen, dass de Budget, deen déi nächst Woch hei gestëmmt gëtt, net den Detail stëmmt; dat heescht net déi zwou Milliounen an déi 1,5 Millioun fir de Radar; den Detail ass am Prinzip just eng Explikatioun, wat hei vun der Chamber gestëmmt gëtt; et ass dee leschten Artikel, dee vun 10,4 Milliounen, dee gestëmmt gëtt. Mir sinn also hei am Beräich vun engem Crédit non-limitatif an hunn och kloer gemaach, dass mer, wéi gesot, net wäerte waarden, well mir si prett fir unzefänken a souwuel deen ee wéi deen anere Projet wäerte mer also direkt demarréieren.

Dann ass d'Fro gestallt gi vum POS. Ech mengen och dat ass eng Geschicht, déi schonn ufänkt e bëssen e Baart ze kréien. Wichteg ass mengen ech ze soen, mir hate gëschter eng Réunioun um Niveau vum Ministère vum Aménagement du Territoire, wou mer och doriwwer geschwat hunn, an déi Informatioun, déi ech haut ka ginn am Numm vum Minister vum Aménagement du Territoire, ass, dass de Projet vum POS Enn Januar, ufanks Februar d'nächst Joer wäert um Niveau vum Ministère vum Aménagement du Territoire sinn, dann an de Regierungsrot kënnt, fir dann als Règlement grand-ducal kënnen an de Conseil d'État ze goen.

An ech mengen, de Conseil d'État kënne mer net dirigéieren, mä wann een eng Hoffnung kann ausdrécken, dass deen da seng Aarbecht och schätzeg mécht, da kann een hoffen dass virum Summer d'nächst Joer de POS fäerdeg ass. An do hannendru ralliiéiert sech jo dann och déi Fro vum Kommodo-Inkommodo am Zesummenhank hei mam Flughafen, well mer jo de POS mussen ofwaarden, fir dann och d'Kommodosprozedur - ech mengen, eng Demande, déi scho vun 2002 datéiert - am Environnementsministère kënne weiderzedreiwen, mat all deenen Diskussiounen, déi mer jo do hate, och um Niveau vun de Geriichtsbarkheeten an deenen Informatiounen, déi mer do weider gereecht hunn an dësen Deeg, fir dass mer dann och do kënne weiderkommen.

Och eng Fro ass gestallt ginn am Zesummenhank mam Kommodo - an da sinn ech scho beim Radar -, mä wann ech beim Kommodo sinn, da bleiwen ech do och mol nach beim Radar. Wat d'Strahleproblematik ubelaangt, muss ech einfach just soen, dass d'Kommodosautorisation fir de Radar schonn am Summer - ech weess elo den Datum net genau - ausgestallt ginn ass. Dat heescht also ech ginn dovunner aus, dass all deenen Elementer Rechnung gedroe ginn ass. Ech wäert dat awer déi nächst Woch och nach eng Kéier nokuken, mä d'Kommodosautorisation ass ginn, dat ass also näischt méi wat amgaangen ass, datt een also haut nach kënnt soe wat ech kënnt beaflossen, well déi Autorisation ass ausgestallt ginn am Summer iergendwou Juni/Juli 2004 an deementspreechend scho prett fir dann och kënnen zur Kenntnis geholl ze ginn.

Mir sinn also bei deenen zwee Projeten, esouwuel dee vum Assainissement, an der Lag fir 2005 ze demarréieren. Ech menge mir hunn eng Prozedur, déi bis 2010 soll goen, fir dee Projet dann endlech fäerdeg ze maachen, deen eis, wéi gesot, vill Guddes bréngt um Niveau infrastructurel, um Niveau Moderniséierung vum Flughafen, am Zesummenhank iwwerhaapt mat deenen Investitiounen, och wat deen neien Aéroport ubelaangt, wat dann déi ganz Diskussiounen iwwert de gesamte Plateau, déi mer herno nach eng Kéier hei an dësem Haus wäerten ze féiere kréien.

Wat de Radar méi prezis ubelaangt, wëll ech mech elo net hei nach eng Kéier a Supputatiounen erginn, déi mer an der Kommissioun laang diskutéiert hunn, firwat dass an engem gewësse Moment vu 6 Milliounen an e Grapp op eemol bei der Soumissioun ee festgestallt huet, dass mer bei iwwer 11 Milliounen waren. Mir hunn eng Rei Explikatiounen vun den Experten an der Kommissioun kritt.

Ech mengen, et war am Ufank net geduecht, fir dat als Projet de loi iwwerhaapt heihinner ze bréngen, well geduecht war, dass dat ënnert der Limite vu 7,5 Milliounen, Artikel 99 vun der Constitution, am Kontabilitéitsgesetz géing bleiwen. Dat war awer net de Fall. Dofir si mer de Mëtteg hei, an dofir sinn ech och wierklech frou, dass et net nach laang gedauert huet, well wann den Devis ënner 7,5 oder

d'Ausschreiwung ënner 7,5 Milliounen bliwwen wier, dann hätte mer an der Tëschenzäit schonn héchstwahrscheinlech eng Vergab gehat an da wäre mer schonn amgaang ze schaffen. Dofir war et scho gutt, dass mer schnell gemaach hunn an deementspreechend konnt en eng Ëmsetzung maachen.

Ech wëll elo nach eng Explikatioun ginn, déi vläicht wichteg ass aus Sécherheetsgrënn, fir ze soen dass wann ee gesäit, dass mer Enn 2005 scho konfrontéiert si mat neien Normen um Niveau vun Eurocontrol wat d'Sécherheet ubelaangt, an ee weess, dass mer dee Radar awer net bis Enn 2005 stoen hunn, mä dass mer ongeféier dräi Joer brauchen, net well dat esou laang dauert, och net well dat en ästhetesch architektonescht Wonerwierk wäert ginn, wann ee weess, an ech mengen den Här Braz huet dat gesot, dass de groussen Deel vun deem Invest do technesch Anlage sinn an net d'Tour selwer. Mä dräi Joer och well an der Tëschenzäit, wann d'Technik opgeriicht gëtt, muss ëmmer eng Rei vun Testphase gemaach ginn. Dat heescht, déi ginn da kontrolléiert, da gëtt sech Méint gestest, da ginn d'Resultater vun den Tester gekuckt an da geet et weider. Et ass also net, dass déi dräi Joer wierklech netto Aarbechtszäit brauchen, mä et ass duerch déi Testzäiten, déi gebraucht ginn, fir intermédiaire ze kucken ob alles an der Rei ass, dass een effektiv op dräi Joer kënnt, soss géif dat héchstwahrscheinlech méi schätzeg goen, mä och dat nëmmen als Explikatioun.

An och als Explikatioun um Niveau vun der Sécherheetsproblematik, dass natierlech dann um Niveau vun deenen alen Installatiounen en Update gemaach gëtt vun der Software, fir dass mer um Niveau vun den Normen an der Lag sinn, fir Enn 2005 kompatibel ze si mat deenen neie Reglementatiounen vun Eurocontrol. Dat ass och mat Eurocontrol esou ofgemaach, esou dass also kee sech elo Suerge brauch ze maachen, dass 2006 an 2007 e Lach wier, wou mer net konform wieren. Och dorunner ass also geduecht ginn an déi Käschten dovunner sinn och am Projet mat dran.

Eng lescht Fro vläicht nach. Ech mengen dann hätt ech déi Wichtigst jiddefalls beäntwert. Eng lescht Äntwert nach op déi Fro vun der Commission consultative. Ech mengen, engersäits ass et kloer, an dat hu mer och an eise Koalitionsprogramm kloer gemaach, dass mer dee konsultative Gremium erëm wëllen un d'Liewe kréien, fir mat de Gemengen zesummen dat ze maachen.

Um Niveau vun deenen heiten zwee Projeten, mengen ech, war et net onbedéngt néideg, well alleguer déi Gemengen hei direkt an indirekt, weënigstens op jidde Fall beim Assainissement, am Projet mat dra sinn. Dat heescht, bei deenen aneren net, mä ech mengen, bei deem Assainissement ass et kloer, do jätze se duerno, do danze se duerno, dass se déi Projeten endlech un d'Rulle kréien, mä ech ginn hei déi fest Assurance, dass mer déi konsultativ Gremien am Ufank vum neie Joer wäerten zesummeruffen an dofir suergen, dass mer da periodesch déi Transparenz kréien an déi Informatioun weiderginn, déi déi eenzeg Basis an déi eenzeg Konditioun ass, fir dass effektiv d'Anrainer eng gewësse Satisfaktioun kréien, dass se eescht geholl ginn, dass se transparent Informatiounen kréien. Dass e Flughafen ëmmer mat Nuisancé wäert verbonnen sinn, hunn eng Rei vu Riedner hei gesot. Ech mengen, dat ass evident, an dass mir en Intérêt hunn, e ganz groussen Intérêt hunn, dass eise Flughafen gedeit, dass deen ekonomesch och fir déi Opérateuren, déi do sinn, ass, déi eis ganz staark als Stat interesséieren. Ech mengen heibanne gëtt et doriwwer Konsens, an dofir sollte mer suergen,

dass mer vis-à-vis vun de Leit näischt ze verstoppen hunn, mä kloer maachen iwwert all déi Informatiounen, déi mer hunn, an déi konsultativ Gremien zesummeruffen an dru schaffen, fir dass och do eng gewësse Sérénitéit zrëckkënnt.

Merci.

M. le Président. - Merci, Här Minister.

D'Diskussioun ass ofgeschloss. Mir kommen da fir d'ëischt zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 5342. Den Text steet am Document parlementaire 5342².

Vote sur l'ensemble du projet de loi 5342 et dispense du second vote constitutionnel

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder si enthalen sech.

De Projet de loi 5342 ass unanime mat 57 Stëmmen ugeholl.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt (par M. Marc Spautz), M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Haupt, Mme Française Hetto-Gaasch (par M. Lucien Thiel), MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf (par M. François Maroldt), Marco Schank, Marc Spautz, Mmes Nelly Stein, Martine Stein-Mergen (par Mme Nelly Stein), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler (par M. Marco Schank) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz;

MM. Xavier Bettel (par M. Carlo Wagner), Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, MM. Emile Calmes (par M. Charles Goerens), Charles Goerens, Paul Helminger, Claude Meisch (par Mme Anne Brasseur) et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch, Felix Braz, Camille Gira (par M. Claude Adam), Jean Huss, Henri Kox (par M. Felix Braz) et Mme Viviane Loschetter (par M. François Bausch);

MM. Gast Gibéryen (par M. Robert Mehlen), Jacques-Yves Henckes (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling et Robert Mehlen.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

(Assentiment)

Et ass esou decidéiert.

Da komme mer zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 5385. Den Text steet am Document parlementaire 5385².

Vote sur l'ensemble du projet de loi 5385 et dispense du second vote constitutionnel

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder si enthalen sech.

De Projet de loi 5385 ass unanime mat 59 Jo-Stëmmen ugeholl.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt (par M. Marc Spautz), M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Haupt, Mme Française Hetto-Gaasch (par M. Lucien Thiel), MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf (par M. François Maroldt), Marco Schank, Marc Spautz, Mmes Nelly Stein, Martine

Stein-Mergen (par Mme Nelly Stein), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler (par M. Marco Schank) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz;

MM. Xavier Bettel (par M. Charles Goerens), Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes (par M. Niki Bettendorf), Mme Collette Flesch (par M. Paul Helminger), MM. Charles Goerens, Henri Grethen (par Mme Anne Brasseur), Paul Helminger, Claude Meisch (par M. Carlo Wagner) et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch, Felix Braz, Camille Gira (par M. Claude Adam), Jean Huss, Henri Kox (par M. Jean Huss) et Mme Viviane Loschetter (par M. François Bausch);

MM. Gast Gibéryen (par M. Robert Mehlen), Jacques-Yves Henckes (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling et Robert Mehlen.

Gëtt d'Chamber och hei d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Da loossen ech lech awer nach net heemgoen.

5. Demandes en naturalisation

Als nächste Punkt vun eiser Dagesuerdung hu mer d'Naturalisatiounen. Dofir muss ech elo de Huis clos aussprechen.

(Le huis clos est prononcé à 18.40 heures.)

* * *

(Le huis clos est levé à 18.42 heures.)

De Huis clos ass also elo opgehuewen. Déi öffentlech Sëtzung geet weider.

D'Chamber huet an hirer net öffentlecher Sëtzung 41 Demandes en naturalisation mat Dispens vum zweete Vote constitutionnel ugeholl.

Si mer all domadder d'accord?

(Assentiment)

Ech soen lech villmools Merci.

Liste des nouvelles demandes en naturalisation adoptée par la Chambre des Députés le 2 décembre 2004

- LEBEAU Patric Udo, né le 20 février 1964 à Düren (Allemagne), demeurant à Strassen
- LIPPENS Patricia Elisa Bernadette Marie, née le 19 septembre 1960 à Bruxelles (Belgique), demeurant à Pétange
- LOMEIKO Anna, née le 13 août 1949 à Mogilev (Belarus), demeurant à Helmsange
- LOPES MOREIRA Julia, née le 4 avril 1949 à Santa Catarina (Cap-Vert), demeurant à Esch-sur-Alzette
- LUCAS Marc Rachid, né le 7 janvier 1970 à Luxembourg, demeurant à Luxembourg
- LÜBBERS Brunhilde Susanne, née le 1^{er} août 1946 à Bremen (Allemagne), demeurant à Wasserbillig
- MAI HUY Khoi, né le 11 août 1983 à Ho Chi Minh (Vietnam), demeurant à Diekirch
- MANSOLAS Nikolaos, né le 21 décembre 1975 à Athènes (Grèce), demeurant à Wecker
- MARTINS VARELA Maria Ode-te, née le 22 mars 1964 à Santa Catarina (Cap-Vert), demeurant à Differdange

- MAURO Luisa, née le 15 juin 1966 à Taranto (Italie), demeurant à Bertrange
- MEDINA EVORA Eloisa, née le 14 août 1968 à Nossa Senhora da Luz/Sao Vicente (Cap-Vert), demeurant à Esch-sur-Alzette
- MEHTA Minaxi Mayabhai, née le 29 novembre 1943 à Vadnagar (Inde), demeurant à Niederanven
- MENDES SEQUEIRA Antonio Abel, né le 23 février 1964 à Bissau (Guinée-Bissau), demeurant à Howald
- MILAK Alen, né le 23 mai 1984 à Sarajevo (Bosnie-Herzégovine), demeurant à Luxembourg
- MOGHADDAM Maziyar, né le 25 février 1979 à Téhéran (Iran), demeurant à Olm
- MOKHLESS Nadia, née le 19 juillet 1967 à Larache (Maroc), demeurant à Luxembourg
- MONTEIRO Antonia Maria, née le 17 février 1952 à Nossa Senhora do Rosario/Ribeira Grande (Cap-Vert), demeurant à Esch-sur-Alzette
- MONTEIRO GOMES Cecilio, né le 18 janvier 1964 à Santa Catarina (Cap-Vert), demeurant à Bettembourg
- MONTEIRO HENRIQUES José Carlos, né le 27 janvier 1965 à Lisboa (Portugal), demeurant à Rodange
- MOURGUES Mireille, née le 14 décembre 1956 à Vals-près-Le Puy (France), demeurant à Pettingen
- MÜLLEN Gisela Eleonore, née le 13 novembre 1960 à Lutzerath (Allemagne), demeurant à Warken
- NERIS DOS SANTOS Ilda, née le 14 novembre 1975 à Vargem Grande Paulista/Sao Paulo (Brésil), demeurant à Luxembourg
- NGUYEN Thi Ngoc Hue, née le 9 avril 1979 à Ho Chi Minh (Vietnam), demeurant à Rodange
- NGUYEN Thi Ngoc Quy, née le 13 janvier 1983 à Ho Chi Minh (Vietnam), demeurant à Bascharage
- OLOMANI Ilber, né le 18 novembre 1964 à Debar (Macédoine), demeurant à Bissen
- PARULIS Steponas, né le 6 octobre 1982 à Vilnius (Lituanie), demeurant à Mamer
- PECIREP Mario, né le 27 octobre 1973 à Fojnica (Bosnie-Herzégovine), demeurant à Pétange
- PFORTE Ulrich, né le 24 avril 1981 à Trier (Allemagne), demeurant à Grevenmacher
- PIRAS Antonietta, née le 6 décembre 1942 à Sassari (Italie), demeurant à Belvaux
- QUÁCH Thanh Lieu, née le 15 mars 1954 à Truong Binh (Vietnam), demeurant à Schifflange
- RASTODER Enes, né le 2 janvier 1979 à Savin Bor (Yougoslavie), demeurant à Dudelange
- RASTODER Ernad, né le 10 juillet 1977 à Zlopek/Pec (Serbie-et-Monténégro), demeurant à Differdange
- ROCHA MONTEIRO Aurora, née le 18 mars 1968 à Nossa Senhora da Luz/Sao Vicente (Cap-Vert), demeurant à Stein-sel
- SABOTIC Ernad, né le 23 octobre 1979 à Rozaje (Yougoslavie), demeurant à Esch-sur-Alzette
- SABOTIC Irfan, né le 24 septembre 1970 à Tucanje (Serbie-et-Monténégro), demeurant à Rumelange