



buerg esou Virwërf bekannt sinn an ob mir schonn eng Lëscht vu generesche Medikamenter hunn, déi eventuell opgrond vu gefälschte Studien op de Maart komm sinn. A wann dat de Fall ass, ob mer déi Generika dann zrëckzéie vum Marché, bis do gekläert ass, wéi zouverlässeg déi Generika oder Medikamenter da wierklech sinn.

Ech soen Iech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och dem Här Kartheiser. An d'Wuert huet direkt d'Madame Gesondheitsminister Lydia Mutsch.

► **Mme Lydia Mutsch**, *Ministre de la Santé*.- Merci, Här President. Ech wollt direkt dem honorabelen Här Reding a stellvertriedend dem Här Kartheiser, deem déi Fro fir hie gestallt huet, Merci soen, fir mer d'Geleëenheet ze ginn, hei eng Interventioun ze maachen.

Effektiv kann ech confirméieren, dass eng Inspektioun vun der franséischer Agence nationale de sécurité du médicament bei der Sociétéit GVK BIO Irregularitéiten a verschiddenen Dokumenter un d'Licht bruecht huet. GVK BIO realiséiert effektiv Bioequivalenztester an Indien, opgrond vun deenen d'Autorisations de mise sur le marché ausgestallt ginn.

Och wann elo déi concernéiert Dokumenter net direkt a Relatioun mat dem Bewäis vun der Bioequivalenz stinn, huet de Gesondheitsministère awer décidéiert, nom Précautionsprinzip, zwou vun den Autorisatiounen ze suspendéieren. Et handelt sech dobäi ëm zwee Génériques, déi och hei am Land kommerzialiséiert sinn. Den Numm vun deene betraffene Medikamenter ass ESOMEPRAZOLE MYLAN 20 mg a 40 mg. Wéi scho gesot, handelt et sech ëm eng Mesure de précaution. Nächst weist do-robber hin, dass déi Medikamenter e Gesondheitsrisiko fir de Mënsch kënnen duerstellen oder dass se net effikass wieren.

Hei am Land ass eng Firma concernéiert. D'Traitement kënnen allerdéngs lichter fortgesat ginn, well déi Medikamenter mam selwechte Wirkstoff och vun anere Firmae kommerzialiséiert ginn, déi net betraff sinn. De Patient gëtt dofir geroden, hiren Traitement net ze ënnerbriechen a bei der nächster Consultation mat hirem Dokter doriwwer ze schwätzen.

Frankräich huet sech un d'europäesch Autoritéite gewant, a bis déi eng definitiv Décisioun geholl hunn, hunn Däitschland, d'Belsch, Frankräich an och Lëtzebuerg décidéiert, fir d'Autorisation de mise sur le marché vun deene betraffene Medikamenter, déi ech elo grad genannt hunn, ze suspendéieren.

Bei enger Inspektioun um Site vun der Sociétéit GVK BIO zu Hyderabad an Indien hunn d'Inspektoren vun der Agence nationale de sécurité du médicament aus Frankräich Anomalie festgestallt bei elektrokardiografeschen Opzechnungen, déi bei Essai-clinicken iwwer Bioequivalenz tëschent 2008 an 2014 gemaach gi sinn. Déi Elektrokardiogramme sollen, wéi scho gesot, net d'Bioequivalenz vum Générique beweisen, mä si sollen de Suivi vun deene Persounen erméiglechen, déi un den Essai-clinicken iwwert d'Bioequivalenz deelgeholl hunn.

Allerdéngs stellen déi Anomalien e Mangel u Respekt vun de bonnes Pratiques cliniques bei den Etüde vun der Bioequivalenz duer a stellen domat och hir Glafwierdegkeet a Fro an eisen Aen. De Comité vun der Medikamenter fir den humane Gebrauch vun der EMA, dat ass déi Europäesch Agence vun der Medikamenter, gouf vun der Europäescher Kommissioun saisiéiert an huet am September décidéiert, eng Reevaluation vun alle Medikamenter ze maachen, fir déi d'Bioequivalenztester vun der Firma GVK BIO vun Hyderabad gemaach goufen. D'Ermëttlung ass also amgaangen a misst ufanks 2015 och ofgeschloss sinn.

Als Gesondheitsministère hu mir par mesure de précaution décidéiert, zwou Zouloossungen ze suspendéieren, en attendant déi europäesch Décisioun, bis déi gesprach gëtt, well an den Dossiere keng aner Elementer et erlaben, d'Bioequivalenzen ze beweisen. Fir déi zwee Produkter ginn et Alternativen, wéi ech grad scho gesot hunn, déi dem Patient et domadder och erlaben, mat där Behandlung weiderzefueren.

Ofschléissend nach eng Kéier am Résumé: Nieft Lëtzebuerg hunn och Däitschland, d'Belsch a Frankräich d'Décisioun geholl, fir déi Autorisation de mise sur le marché vun deene concernéierte Medikamenter ze suspendéieren. En entsprechende Communiqué vum Ministère de la Santé gouf direkt nom Weekend méindes moies um néng Auer op de Portal vum Gouvernement gesat, an den Arrêté op der Grondlag vum Artikel 13 vum Gesetz vum 1983 iwwert d'Réglementation vun der Mise sur le marché vun der Medikamenter ass och eraus.

Bon, verschidden Industrieller hu schonn d'Initiativ geholl, fir nei Tester ze lancéieren, déi am Fall vun engem favorable Resultat de Retour

op de Marché vun der concernéierte Produite wäerten erlaben. Mä mir sinn en attente vun deem, wat déi Europäesch Kommissioun a Gremie wäerten décidéieren, an hunn, par mesure de précaution, déi heite Mesure geholl.

Ech soen Iech Merci fir d'Fro.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och der Madame Gesondheitsministesch.

Mir kommen dann zum éischte Projet de loi fir de Mëtten. Dat ass de Projet de loi 6734, deem et soll erlaben, fir d'Ettelbrécker Gare fit ze maachen, fir an Zukunft mat der Entwécklung vun der Nordstad Schrëtt ze halen. D'Riedezäit ass nom Modell 1 geregelt. Bis elo sinn ageschriwwen: déi Häre Aly Kaes, Frank Arndt a Gusty Graas. Et sinn nach e puer eidel Plazen do. Ech géif also déi aner Kollegee bidden, sech nach anzeschreiwen. Dat gëllt och fir déi nächst Projet-de-loien, wou mer d'Riedner nach net alleguer gemellt kritt hunn. D'Wuert huet dann elo direkt de Rapporteur vum Projet, den honorabelen...

(Interruption et hilarité)

Jo, mir hunn haut de Stellvertriederdag.

...den honorabelen Här Kox, dee ganz wierdeg vertruede gëtt duerch d'Madame Josée Lorsché.

6. 6734 - Projet de loi relatif à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*), *en remplacement de M. Henri Kox (d'gréng)*, *rapporteur*.- Villmools Merci, Här President. Ech muss den Här Kox entschëllegen, en ass zu Lima fir d'Klima am Asaz.

(Exclamations)

An duerfir hunn ech d'Éier, säi Rapport virstellen.

Beim Projet de loi 6734 handelt et sech ëm e classescht Finanzéierungsgesetz, fir de Bau vun engem sougenannten „Pôle d'échange multimodal“ um Site vun der Ettelbrécker Gare kënnen ze realiséieren.

De Projet de loi ass de 24. Oktober 2014 vum Nohaltegekeets- an Infrastrukturminister François Bausch déposéiert ginn. Den Avis vum Statsrot datéiert vum 11. November 2014. Den 19. November 2014 huet d'Nohaltegekeetskommissioun den Henri Kox als Rapporteur designéiert. Deeselwechten Dag huet d'Kommissioun sech am Detail mam geplangte Bauprojet beschäftegt mat enger flotter Presentatioun, déi an der Kommissioun beschwat ginn ass an analyséiert ginn ass. Zur gläicher Zäit huet se och den Avis vum Statsrot ënnert d'Lupp geholl. Den 3. Dezember 2014 huet d'Kommissioun de Rapport vum Projet de loi eestëmmege geholl.

Leif Kollegeinnen a Kollegen, ech wëilt de Projet da kuerz beschreiwen, verweisen awer fir déi ganz technesch Detailler op d'Dokument vum Gesetz, op d'Document parlementaire, wat ganzer 67 Säiten huet an eng ganz Rei vu prezise Grafiken a Projektionen enthält.

Grad wéi all déi aner Mobilitéitsprojeten aus der leschte Méint steet och dës Projet am Kontext vum integrierte Verkéierskonzept MoDu, vun deem jo hei scho vill geschwat ginn ass a leschter Zäit. Wéi Dir wësst, setzt dëst Konzept op effikass Mobilitéitschainen an och op d'Verbindung vun alle Verkéiersmëttel, déi mer am Land hunn, mam Zil natierlech, dat bis zum Joer 2020 25% vun den deeglechen Déplacementen an eise Land iwwert den öffentlichen Transport ofgedeckt ginn an dat weider 25% vun den Déplacementen iwwert d'Mobilitéit douce kënnen lafen.

Et geet natierlech hei ganz speziell ëm d'Nordstad. Bei dësem Projet geet et ëm d'Entwécklung vun der Nordstad mat der Gemenge Bettendorf, Colmar-Bierg, Dikrech, Ierpeldeng, Ettelbréck a Schieren. Dës Region, dat wësst Dir och, gehéiert zu de groussen Entwécklungspôle vu Lëtzebuerg, an dat esouwuel um Niveau vum Wunnengsbau wéi och um Niveau vum Aarbechtsmaart, vum Emploi.

Schonn haut sinn Dag fir Dag ganz vill Déplacementen an där Region ze verzechnen. Se lafen haaptsächlech vu Süden no Norden a vun Norden no Süden. An all Mënsch weess, dat déi zukünfteg Entwécklung an dëser Region d'Ziel vun der Voyageuren nach weider wäert erhéien.

De generellen Objet vun dësem Projet besteet deemno ebe just doran, d'Ettelbrécker Gare fit

ze maachen, fir d'Zukunft ze meescheren a mat dësem Projet dann och ze preparéieren.

Déi geplangten Infrastrukturen erméiglechen net nëmmen eng effikass Kombinatioun vun de verschiddene Mobilitéitsformen. Se assuréieren och eng optimal Ubannung un der Lëtzebuerger Schinneréseau, deen als Réckgrat vum gesamte Mobilitéitssystem zu Lëtzebuerg zielt.

Woubäi gewosst ass - wat bei dësem Projet interessant ass -, dat d'Passagéier, déi aus dem Norden op der Kierchbiërg wëlle fueren, an absehbarer Zukunft um Arrêt Pont Rouge kënnen erausklammen, do eng direkt Verbindung mam Tram op der Kierchbiërg kréien, soudatt se ganzer 15 Minutte wäerte spueren, wa se aus dem Norden op der Kierchbiërg wëlle schaffe goen. Dat ass schonn e groussen Zäitgewënn.

Fir méiglechst vill Potenzial um Site vun Ettelbréck erauszuschloen, sinn zwou Saache virgesinn: éischstens, dat d'Eisebunnsinfrastrukturen ausgebaut ginn; zweetens awer och, dat Verbesserungen um Stroosseréseau virgeholl ginn an och un den öffentlichen Flächen, fir méi Plaz fir de Bus an och méi Plaz fir d'Mobilitéit douce kënnen ze schafen.

Bei den Investissementen vum Fonds du rail geet et ganz speziell ëm folgend Realisatiounen: de Réaménagement an d'Erhéijung vun den zwéi besteende Quaien, d'Konstruktioun vun engem drëtten Quai, d'Iwwerdaachung vun deenen dräi Quaien mat Marquiseën nom Modell vun der Lëtzebuerger, also vun der Stater Gare an der Stad Lëtzebuerg. Déi Marquiseën hu sech bewäert a wäerten och zu Ettelbréck installéiert ginn.

Da véiertens kënnt et zum Bau vun zwee Passages souterrains mat enger Breet vu sechs respektiv dräi Meter an zu der Erneuerung vun der Schinnen, der Caténaires, der Kontrollraim, der Signalisatioun an der Telekommunikatioun.

E gréisserer Projet ass dann de Bau vun engem Energieklass-A-Gebai mat dräi Étagen, wat Raum schafft fir d'Communauté des transports, fir d'Servicer vun den CFL, fir d'Police grand-ducale, fir d'Geschäfte a fir extern Locataires. Dat heescht, déi Gare wäert méi Leit zur Verfügung gestallt ginn.

Um Niveau vun den Ponts et Chaussées muss een erwähnen, dat et och zum Bau vun engem Park & Ride kënnt mat 430 Plazen, deen awer hei iwwert de Fonds du rail finanziéiert gëtt, allerdéngs fir d'Autoen do ass. Dovu wäerten 20 Plaze fir Persounen à mobilité réduite reservéiert ginn an 20 weider Plazen - dat ass eng Niegkeet - mat Bornen, fir Elektroautoen opzelueden.

Dëst Parkhaus entsteet an direkter Proximitéit zu der Gare an zu de Bussen, déi d'Gare bedéngen.

D'Fassad - dat ass och eng Niegkeet a schéngt ganz interessant - setzt sech aus Holzlamellen a begrängten Elementer zesummen an ass liichtduerchlässeg, soudatt d'Fassad doduerch eng ganz besonnenes Dynamik kritt.

Ënnert de Fonds des routes fält déi komplett Reorganisatioun vun der N7, der rue du Canal, der rue Prince Henri, der Garer Strooss, der Avenue John F. Kennedy an der Avenue Salentiny. Mat der Reservatioun natierlech fir Buscouloiren, der Schafung vu méi direkte Weeër, fir iwwerflësseg Trajeten ze verhënneren. Dann awer och mat speziellen Aménagementen fir d'Mobilitéit douce, wou ech dann och speziell un de Vélo denken, dee jo och iergendwou muss ënnergestallt ginn.

Fir d'Verbindung tëschent Bus a Bunn ze vereinfachen an ze sécuriséieren ginn esouwuel d'Busgare wéi och de Parvis bei der Gare komplett reaménagéiert. Dat heescht konkret, dat d'N7 tëschent der Warker Kräizung an dem Monument Patton ënnerierdesch verluecht wäert ginn, während d'Bréck ëmgebaut gëtt, fir e besseren Accès zu der Gare ze assuréieren.

Dernieft si par rapport zum urspréngleche Projet eng Rei Verbesserungen vum der Fläche vum der Gare a vun der Avenue John F. Kennedy geplangt, wou d'Konzept vum „shared space“ soll entstoën.

Ettelbréck ass bekannt fir mat vill Waasser ze kämpfen ze hunn; och deem Problem ass Rechnung gedroe ginn. Et ass eng Problematik, déi esouwuel d'Heichwaasser betrëfft, déi ganz Iwwerschwemmungen, dann awer och de Grondwaasserproblem beim Bau vun engem Souterrain oder bei Tunnelen - an eben och déi ganz Ofwaassergestioun, déi hei muss geziilt organisiert ginn. Et ass Wäert geluecht gi bei der Planung op eng komplett Etanchéitéit vum Tunnel, an all Risikoberechnungen, déi nach musen doduerch entstoën, sinn och schonn definitiv ofgeschloss.

An deem Sënn ass ebe just an enger Zesummenaarbecht mat der Stad Ettelbréck, mat der Waasserverwaltung an awer och mam Ofwaassersyndikat SIDEN e globaalt Konzept erstallt

ginn, fir d'Waassergestioun op dësem Site ebe ganz geziilt ze analyséieren an ëmzesetzen.

Fir d'Detailplanung an d'Ëmsetzung vun deem Konzept ass et natierlech och an Zukunft wichtig, dat d'Akteuren zesummeschaffen. A mir hu verséichert kritt, dat déi dräi Partner - d'Stad Ettelbréck, de Syndikat SIDEN an d'Waasserverwaltung - och de Projet wäerte weiderhin zesumme begleeten.

Bleift dann nach ze erwähnen, dat dës Projet d'Zuchstreck tëschent Ettelbréck an Dikrech net wäert hypothéquéieren an dat d'Aarbechte sech an der Bauphas och nëmme minimal op den deeglechen Zuchtrafic wäerten auswirken. Dat heescht, d'Aarbechten, déi do gemaach ginn, wäerten net verhënneren, dat d'Leit weiderhin kënnen mam Zuch fueren, well de Chantier a Phasen ofleeft. D'Bauzäit läit insgesamt bei fënnef Joer.

De Budget fir de gesamte Projet läit bei 156,5 Milliounen Euro. Dovu falen 112,7 Milliounen un de Fonds du rail an 43,8 Milliounen un de Fonds des routes.

Da kéim ech zum Avis vum Statsrot. Hien huet de Projet eigentlech a senger Integralitéit guttgeheescht an huet just verlaangt, méi genee ze preziséieren, wéi eng Aarbechten iwwert de Fonds du rail lafen a wéi eng iwwert de Fonds des routes. D'Kommissioun huet deem Rechnung gedroen an huet de Gesetzestext an deem Sënn ergänzt.

De Statsrot huet och op déi zwee administrativ Gebaier higewisen, déi tëschent dem Parvis vun der Gare an dem Gebai vu Ponts et Chaussées virgesi sinn. Dës zwee Gebaier gehéieren allerdéngs net zum Projet de loi, soudatt de Rapporteur a sengem Rapport och net drop agaan ass. Den Här Minister huet eis awer verséichert, dat hien a senger Interventioun wäert dorop zrëckkommen an Iech déi néideg Erklärungen wäert dozou ginn, souwäit se scho virleien.

Fir weider Prezisiounen zu dësem Projet verweisen ech nach eemol op der schréffleche Rapport vum Kolleg Henri Kox, dann awer och eben op d'Dokument vum Gesetz, wat wierklech derwäert ass eng Kéier sech unzucken, well et ebe ganz prezis Informatiounen iwwert.

Ofschléissend wëilt ech awer och de Mataarbechterinnen a Mataarbechter vum Ministère grad wéi och de Verwaltungen e ganz grouse Merci ausdrécke fir hir exemplaresch Zesummenaarbecht mat der Kommissioun. An Iech, léiwe Kollegeinnen a Kollegen, soen ech emol einfach villmools Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **Une voix**.- Exzellent!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Ma Merci och der Madame Lorsché. Éischten ageschriwwene Riedner ass den Här Aly Kaes.

Discussion générale

► **M. Aly Kaes** (CSV), *en remplacement de M. Marco Schank* (CSV).- Här President, Dir Damen an Dir Häre, ech soen direkt dem honorabelen Henri Kox Merci fir säin exzellente schréffleche Rapport an och natierlech der Madame Lorsché Merci, déi dës Rapport exzellent mëndlech virgedroen huet.

► **Une voix**.- Très bien!

► **M. Aly Kaes** (CSV), *en remplacement de M. Marco Schank* (CSV).- Ech maachen dës Interventioun am Numm vum Kolleg Marco Schank, deen haut leider net kann hei sinn, krankheetshalber. Ech stinn awer voll a ganz hannerst d'Interventioun an ënnerstëtze se absolut.

Wann ee scho viru ronn 50 Joer an der Gare vun Ettelbréck op den Zuch oder de Bus gewaart huet, da kann ech Iech verroden, um Intérieur huet näischt geännert. D'Plättercher um Buedem sinn nach ëmmer déiselwecht an d'Sëtzbänken och. Si gesinn op jidde Fall nach esou wéi deemools aus. Et gëtt och haut nach kee Lift, a Leit am Rollstull oder mat Kannerkutsche si forcéiert, iwwert d'Gleisen ze rulle respektiv ginn eriwirgedroen. A Leit mat schwéiere Wallisse gi selbstverständlech zu Fouss d'Trapen.

Et gëtt och bis ewell keen Téléaffichage op der Ettelbrécker Gare, fir datt ee weess, wéini den Zuch dann elo wierklech kënnt, respektiv wéi vill Retard en huet. Op dee Problem kommen ech e bësse méi spéit nach eng Kéier ze schwätzen.

Ech hu mer awer elo an enger vun deene leschte Kommissiounssätzungen vun den CFL-Responsabele soe gelooss, dat d'Ettelbrécker Gare dat nächst Joer soll en Téléaffichage



kréien, onofhängeg vum Ufank vun den eigentlechen Aarbechten, déi dësé Projet ëmgraäff.

Wat deen Tél'affichage ugeet, direkt am Ufank vläicht eng éischt Fro un den Nohaltegkeetsminister: Wéi séier kann dat elo realiséiert ginn? Kënnt Dir eis dozou scho prezis Informatiounen ginn?

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dee Projet vum Pôle d'échange multimodal vun der Gare Ettelbréck, dee mer haut mat enger grousser Majoritéit stëmme wäerten, gouf ewell ënnert deem fréieren Nohaltegkeetsminister, dem Claude Wiseler, ausgeschafft. Iwwerleunge fir eng nei Busgare, an neie Park & Ride, eng nei Stroossefeierung, Gleisverbesserungen, e vergréissert Gare-Gebai an och Infrastrukturen, fir d'Mobilitéé douce an ee Projet eranzekréien, dës Iwwerleunge hunn zéng Joer um Bockel. Respekt fir déi verantwortlech Beamten an Ingenieure fir déi sëllege Varianten, Verkäiersetüden a Simulatiounen, déi si gemaach hunn!

Deen heitege Minister François Bausch huet mer an enger vun de Kommissiounssätzunge gesot, datt nëmme minimal Ännerungen un deemem Projet gemaach gi wieren. E gudden a wichtege Projet, net nëmme fir Ettelbréck an d'Nordstad, mä insgesamt fir den ëffentlechen Transport am Norden.

Ech huelen der Saach elo sécher net d'Spannung, wann ech soen, datt d'CSV-Fraktioun fir dësé Projet wäert stëmmen.

Wat de Fong vum Projet ugeet, huet d'Madame Lorsché alles gesot. Et mécht kee Sënn, wann ech elo Deeler doraus widderhuelen. Ech wëll just nach eemol ënnersträichen, datt et wichteg ass, datt dësé Projet esou séier wéi méiglech ëmgesat, jo, esou séier wéi méiglech realiséiert gëtt. Dës ronn 156 Milliounen sinn extrem gutt an den Norden investéiert.

Mir krute gesot - an dat steet och am Rapport -, datt d'Aarbechten 2016/2017 kéinten ugoen an datt dat Ganzt kéint ronn fënnf Joer daueren. Et wäert och sécher net einfach ginn, fir d'Aarbechten esou ouni Weideres tëschent deenen eenzelnen Akteuren ze koordinéieren an openeen ofzestëmmen. Mir wënschen eis all, jo, datt d'Koordinatioun tëschent CFL a Ponts et Chaussées gutt klappt.

Ech wëll och hei ënnersträichen, datt de Minister Bausch mer op Nofro confirméiert huet, datt mer net bis 2016/17 musse waarden, ier d'Aarbechten an de Quaien ufänken, mä ee gutt Stéck éischter. Dat wier dann och meng zweet Fro un den Här Minister, wéini et mat deem fir mech wesentlechen Deel vum Chantier ugeet.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, a sengem Avis ass de Statsrot ënner anerem op d'Fro agaangen, wat d'Intentioun vun den Auteurs vum PdL wier par rapport zu deenen zwee administrative Gebaier, déi op där fréier Plaz tëschent dem Parvis vun der Gare an dem Park & Ride-Gebai envisagéiert sinn. Op jidde Fall sinn déi Sue fir de Bau vun deenen zwee Gebaier net an där finanzieller Enveloppe dran. Den urbanistesche Vide, wann een esou wëllt, ass bis ewell nach net affektiert.

Dozou muss ee wëssen, datt et eng urbanistesche Verbesserung duerstellt, wann dës administrativ Gebaier iwwert der Busgare entstinn. Si waren och vun Ufank un op de Pläng virgesinn. Doriwwer eraus wäert dem Verband säin Areal, deen no engem Architektoconcours 2011 deemnächst fräigëtt, deen neie Quartier ganz sécher enorm opwäerten. Dës Concours huet iwwerengens als Verpflichtung gehat, dem Parkhaus an den zwee administrative Gebaier vum Stat Rechnung ze droen.

Wann et dem Stat eescht gemengt ass mat der Dezentraliséierung vu staatleche Verwaltungen oder och der Décentralisation concentrée, dann ass dësé e Moment, wou d'Regierung misst faarf bekennen. Hei ass eng Plaz, op där Gare, déi no der Stad Lëtzebuerg déi gréissten Zuel vu Benotzer vum ëffentlechen Transport zielt, an déi Plaz gehéiert dem Stat a kann net besser un den ëffentlechen Transport ugebonne sinn. Wéi et am PL steet, muss d'Regierung elo soen, ob si hei wëllt bauen, fir an der Zukunft Raum ze hunn, fir Verwaltungen an Déngschtleeschungen am Norden ënnerzebréngen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Aly Kaes** (CSV), *en remplacement de M. Marco Schank* (CSV). - Ech muss lech soen, datt keen et wäert verstoën, wann elo dës Gebaier net gebaut ginn. Et ass eng eemoleg Chance, déi et ze notze géllt!

D'Stad Ettelbréck huet no der ëffentlecher Virstellung vum Projet „Gare“ viru 500 Leit zu Et-

telbréck e Bréif gemaach un den Nohaltegkeetsminister mat enger Rei vu Proposen. Proposen, déi Ettelbréck als Standuert fir d'Servicer vun der Landwirtschaft a fir d'medezinesch Versuergung am Norde géif stäerken.

Et misst deemno elo méiglech sinn, a konstruktivem Dialog mat der Stad Ettelbréck respektiv am Konsens mat de sechs Nordstad-Gemeengen ze klären, wat hei realiséiert gëtt, jo, wat hei realiséiert ka ginn. Ech brauch hei net extra ze ënnersträichen, datt et wichteg ass, den CDA Nordstad ze stäerken.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hätt, nieft deenen éischten zwou Froen un de Minister François Bausch, nach déi eng oder aner Remarque respektiv Fro. Eng Remarque betrëfft d'Revendication vun enger Partie Leit, notament de Grupp vun Ettelbréck 21, fir dat aalt Gebai vun der Gare als Patrimoine architectural ze erhalen. An enger entsprecherender Question parlementaire un d'Kulturministesch huet de Kolleeg André Bauler gefrot, ob een deen Édifice kéint insofern erhalen, andeems een déi zäitgenëssesch Architektur mat deem ale Patrimoine kéint kombinéieren.

Ech wollt vum zoustännege Minister wëssen, ob dat méiglech ass respektiv elo probéiert gëtt oder net. Am viregte Projet war dat ausgeschloss ginn, well et de Projet als solchen hypothéquiert hätt.

An da wëll ech nach eemol drop hiweisen, datt d'CFL onbedéngt muss genuch Parkplaze während dem Chantier garantéieren. Ech hat dem Minister Bausch eng Fro heizou gestallt, déi och scho beäntwert gouf. D'Stad Ettelbréck huet folgend Solutioun préconiséiert, nämlech Dealer déi aner Säit vun de Gleiser als proviso-resche Parking fir de laange Chantier - mir schwätzen ëmmerhi vun enger Rei Joren, net nëmme vun enger Rei Méint - ze notzen. Dës Solutioun ass net zréckbehalde ginn, wat wierklech ze bedauern ass.

Wann ee weess, datt ee Chantier vun dëser Envergure och eng grouss Plaz fir d'Installatiounen vu Chantier, Material a Maschinne brauch, sinn ech éischter skeptesch, wat eng genügend Zuel vu Parkplaze während den Aarbechten ugeet. De Moment ass mueres um siwen Auer déi lescht Park & Ride-Plaz zu Ettelbréck besat. Vill Benotzer vum ëffentlechen Transport wäichen aus op aner Garé virun der Stad oder fuere carrément ganz einfach mam Auto schaffen. Et bleift de Moment de Leit just den Of-fangparking vun der Gemeng Ettelbréck am Däich, fir deen ze benotzen. De Fousswee laanscht d'Waasser, bei all Wieder, zu alle Saisons-momenter an der Däischtert, ass fir vill Leit, besonnesch eeler Leit, kaum eng Optioun.

Meng drëtt Fro betrëfft dat regionaalt Mobilitétskonzept Nordstad. Dësé Konzept betrëfft net direkt d'Gare Ettelbréck, mä et misst awer elo esou lues fäerdeg sinn a sollt endlech ëffentlech presentéiert ginn. Et betrëfft d'Verbesserung vum ganzen ëffentlechen Transport aus der Regioun Nordstad. A wéi de Minister Wiseler de Gemengerot vun Ettelbréck ëm en Avis zum Projet vun der Gare Ettelbréck gefrot huet, hunn zum Beispill déi gréng deemools kee positiven Avis ginn, well se monéiert hunn, dësé Konzept géif nach net virleien.

Eng éischt Versioun dovunner ass vun der viregter Regierung de Gemengeréit virgestallt ginn a sollt am Hierscht 2013 och ëffentlech presentéiert ginn. Ech wëllt dofir wëssen, wou dësé Konzept drun ass, respektiv wéi et soll weidergoe mat der Adoptioun vun der Mobilitéit an a ronderëm d'Nordstad.

Zum Schluss, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wollt ech nach kuerz op de Problem vun de Retarden zréckkommen. Elo seet vläicht ee mer, dat wier net de Sujet vun eiser Debatt. Ech muss awer soen, datt vill Leit, déi d'Nordstreck profitéieren, sech grad dësé Moment vill Froe stellen an ech selwer regelméisseg um Quai oder am Zuch mat dësé Froe konfrontéiert ginn. Ech denken och, datt den Nohaltegkeetsminister gären e Wuert dozou géif soen.

A wann d'CFL mer an enger Äntwert op eng Question parlementaire seet, den Taux de ponctualité wier 2013 bei 90% an 2014 bei 92%, dann notzt dat deene Leit näischt, déi hire Bus net kréien, well e puer Minutte feelen, d'Busser fort sinn a Leit, déi zum Beispill zu Cliefër erauskommen an zu Wëntger wunnen, mam Taxi heem musse fueren. A vill Leit fäerten, datt duerch déi nei Kadenz an deem neien Horaire ab 14. Dezember alles nach méi schlëmm géif ginn, ëmsou méi, wou elo mat den Aarbechten um Arrêt Pont Rouge ugefaange gouf an och de Chantier Viaduc Polvermillen virugeet.

Och wat d'Busverbindungen an der Nordstad ugeet, huet den Nohaltegkeetsminister selwer an enger Äntwert op eng Question parlementaire vum Martine Hansen a mir selwer festgestallt, datt den ëffentlechen Transport iwwert

d'Strooss an der Nordstad staark Perturbatiounen mat entsprecherend konsequente Retarde géif kennen.

An engem oppene Bréif un de Minister schwätzt de Mouvement écologique Nordstad vun enger verpasster Chance, fir Bus-Zuch-Korrespondenzen an der Nordstad ze verbessern. Hei gëtt gesot, datt verschidde Buslinnen, besonnesch aus dem Oste vun lechternach a vu Beefort erfort, extrem dacks den Uschloss zu Ettelbréck op den Zuch an d'Stad verpassen, well den Horaire just an der Theorie géif klappen. Dësen neie Bushoraire, deen de 14. Dezember soll a Kraaft trieden, ass, ech zitieren, „e Schlag an d'Gesicht vun alle Leit, déi aus Iwwerzeugung Bus an Zuch fueren“ - seet de Mouvement écologique.

Ech mengen, datt d'CFL hei misst ganz zolidd a gezielt kommunizéieren, fir hire Klienten d'Ännerungen am Zuch- a Bus-Verkéier op der Nordstreck an op de Stroossen am Norde virunzerechen.

An deem Sënn, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, soen ech Merci fir d'Nolauschteren a gi selbstverständlech den Accord vun der CSV-Fraktioun zu deemem Projet de loi.

Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*. - Merci och dem Här Kaes. An Dir erlaabt wuel, dass ech am Numm vun eis alleguer dem Marco alles Guddes wënschen, fir esou séier wéi méiglech erëm bei eis ze sinn. Dat gesot, ginn ech dem Frank Arndt d'Wuert.

► **M. Frank Arndt** (*LSAP*). - Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, fir d'Éischt Merci der Madame Lorsché fir de mëndleche Rapport, awer och dem Henri Kox fir dee schréffleche Rapport, dee gemaach ginn ass. Awer och ee grouss Merci un dee flotte Projet, deen ausgeschafft ginn ass hei vun e puer Hären hei ueweriwwer - all Respekt dofir, wat do ausgeschafft ginn ass.

Mir sinn eis jo alleguer eens, am Numm och vu menger Fraktioun begrëissen ech de Konsens an der Chamber, dass d'Nordstad ee vun deenen dräi regionalen Zentren am Land ass, déi an deenen nächste Joren déi stäerksten Entwécklung am Beräich vu Wunnengsbau a vu Beschäftegung wäerte kennen. Fir hire Rôle als regionale Pôle effikass kënnen ze spillen, brauch d'Nordstad, a mat hir dee ganzen Norde vun eise Land, awer performant Infrastrukturen, déi et hir erlaben, hire gesamte Potenzial am Motor vun der Economie auszeschaffelen.

Eng vun dësen indispensable Infrastrukture soll déi zukünfteg ëmgestalt Gare vun Ettelbréck ginn. An dee Kontext schreift sech dësé Gesetzesprojet an, dee vum Ministère du Développement durable et des Infrastructures abruecht a vun der viregter Regierung iwwerholl ginn ass. Hie gesäit vir, aus der Gare vun Ettelbréck ee multimodale Pôle d'échange ze maachen, fir déi Verkäiersstréim besser an de Grëff ze kréien, déi all Dag aus dem Norden a Richtung Zentrum an och zréck flëissen.

Mat deemem Gesetzesprojet gëtt ee ganz wichtige Punkt vun der MoDu-Strategie ëmgesat, déi virgesäit, een nationaalt Mobilitétskonzept anzeféieren, dat op Mobilitétskette berout, déi effikass a performant sinn an ënner sech kënnen connectéiert ginn.

Mëttelfristeg soll domat den Undeel vum ëffentlechen Transport un allen Déplacements am Land op 25% ugehewe ginn. Woubäi den Zuch den Hauptvektor vun dëser Strategie ass. An deem Kontext spillt déi zukünfteg moderniséiert Ettelbrécker Gare als multimodal Plattform déi wichtegst Roll, souwuel fir d'Nordstad wéi och fir déi ganz Regioun an den Norde vum Land.

Dësé Projet de loi soll dozou déngen, déi Ettelbrécker Gare souzesoe fit ze maache fir d'Besoinen vun deenen nächste Joren, wann net Jorzéngen. Dofir géllt et, Infrastrukturen dohin-zestellen, déi dem Zouwuess u Verkäier an u Voyageure gerecht wäerte ginn, deen duerch de wirtschaftlechen a wunnungsbautechnischen Développement vun der Nordstad an der gesamter Regioun, dem Norden, an deenen nächste Joren ze erwaarden ass.

De Projet vum „Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck“, dee sech erstreckt vun der Kräizung N7/N27 am Oste bis zur Kräizung N7/rue du Canal am Westen, gesäit vir, verschidde Module vum ëffentleche Verkäier a vun der Voirie zesummenzeleeën. Dofir concer-néiert hie souwuel de Fonds du rail iwwert den Département des Transports an d'CFL wéi och de Fonds des routes iwwert den Département des Travaux publics, also d'Ponts et Chaussées.

Wat de Fonds du rail ugeet, geet et drëms, déi zwee Quaien, déi et scho ginn, méi héich ze maachen an een drëtte Quai ze bauen, dësé am Hibleck op déi zukünfteg Entwécklung vun der Nordstad. Fir de Voyageuren ee Maximum u

Confort ze bidden, ginn d'Quaie mat Marquiseën iwwerdeckt, wéi mer et scho kennen a wéi et an der Gare hei an der Stad de Fall ass, a si gi mat zwee ënnerierdesche Gäng verbonnen.

Ausserdeem mussen déi bunntechesch Strukturen erneiert ginn. Hei geet et ëm d'Gleisen, d'Caténaires, d'Kontrollposten, d'Signalisation an d'Telekommunikatioun. Dat neit Gebai vun der Gare soll am Endeffekt der Energie-klass A entsprechen a genuch Plaz offéieren, fir op dräi Etagen ënner anerem d'CFL, d'Police grand-ducale a verschidde Commercen opzehuelen. Deen neie Parking vum Park & Ride, mat senge 430 Parkplazen, soll eng kammoud Emsteigsméiglechkeet bidden, direkt an Noperschaft vu Bus an Zuch.

Wat de Fonds des routes ugeet, këmmert dee sech ëm dee multimodalen Embau vun der N7, der rue du Canal, der rue Prince Henri, der rue de la Gare, der Avenue John F. Kennedy an dem Chemin repris 348 oder der rue Salentyne. Hei ginn ënner anerem Buskorridoren ubruecht an Détournen ofgeschafft, dësé am Sënn vun enger besserer an doucer Mobilitéit. D'Busgare an de Parvis ginn och esou ugeluecht, dass d'Emsteige vu Bus a Bunn, an ëmgekiert, méi einfach a sécher gëtt. D'N7 tëschent der Waark an dem Monument Patton soll an Zukunft ënnerierdesch verlafen. An d'Patton-Bréck gëtt ëmgebaut, fir de multimodalen Uschloss vum Carrefour Dräieck un de Pôle d'échange ze verbessern.

Am Verglach mam éischte Projet gouf et e puer Changementer, ënner anerem den Aménagement vun der Plaz virun der Gare an der Avenue John F. Kennedy. Dësen Espace gëtt a soll zu engem „shared space“ gestalt ginn, deen et ënner anerem Vélosfuerer a Persounen mat reduziierter Mobilitéit soll erméiglechen, ee bes-seren Accès zu Bus a Bunn ze hunn. Wat d'Problemer mam Waasser a mam Grondwaasser ugeet, ginn déi an Zesummenaarbecht mat der Administratioun vun der Waasserwirtschaft ge-léist.

De Käschtepunkt fir den essenzielle Projet fir déi gesamt Nordregioun läit bei 156,5 Milliounen. Dovunner ginn 112,7 Milliounen vum Fonds du rail gedroen an 43,8 Milliounen vum Fonds des routes, indexéiert op de Baupräis, deen zum Moment valabel war, wéi de Geset-zesprojet ausgeschafft gouf.

Wat den Avis vum Statsrot ugeet, esou huet deen de Projet de loi den 11. November vun deemem Joer positiv aviséiert. Dësé awer mat e puer Bemierkunge vu verschidde Modalitéiten an e puer Ännerungsvirschléi, wat verschid-den Artikelen ugeet. Esou stellt déi héich Kierperschaft sech zum Beispill d'Fro, wat mat deenen zwee Verwaltungsgebaier geschitt, déi um Parvis virun der Gare virgesi sinn, a wéini d'Aarbechte vum Projet sollen ufänken an op en Enn goen.

Wat d'Ännerunge vun den Artikelen 1, 2, 3, 4 a 5 ugeet, esou huet d'Commission du Développement durable an hirer Sétzung vum 3. Dezember dësé Ännerungsvirschléi Rechnung gedroen a se tel quel an de Projet de loi iwwer-droen. Den Detail dozou fannt Der am Rapport vun der Kommissioun.

An hirer Réunioun vum 19. November hunn d'Membere vun der Kommissioun sech félicitéiert, dass dee Projet, dee jo vun der viregter Regierung iwwerholl ginn ass, nëmme ganz llicht um Niveau vum Stroossennetz ëmgeän-nert ginn ass.

Wat den Ufank an d'Enn vun den Aarbechten ugeet, wollten e puer Membere vun der Kom-missioun Präzisiounen wëssen. No éischten In-formatiounen kéinten déi Aarbechten 2016/2017 ufänken an ongeféier fënnf Joer dau-eren. Méi prezis léisst sech menger Meinung no och deen Zäitraum leider net bestëmmen, well net nëmme d'CFL a Ponts et Chaussées impli-zéiert sinn, mä och eng ganz aner Rei vun En-treprises, mat deenen ee sech ganz enk wäert ofstëmme mussen.

Et wäert net ausbleiwen, dass duerch déi Aarbechte weider Parkplazen op engem Park & Ride verluer ginn, dee souwisou scho saturéiert ass. Leider kann d'Proposition vum engem Kommissionsmember, de Materialdé-pôt vun der CFL als proviso-resche Parking ze notzen an dee mat enger Passerelle mat der Gare ze verbannen, aus verschidde Grënn net zréckbehalde ginn. D'Aarbechte solle sech dofir a verschidde Phasen ofspillen, an den Entrepreneur ass gehalen, während där Zäit eng gewëssen Zuel u Parkplazen ze garantéieren.

Et si Stëmmen opkomm, déi regrettéieren, dass dat architektonesch wäertvoll Gebai vun der Gare net erhale bleift. Fir deem Rechnung ze droen, soll elo gekuckt ginn, ob verschidde markant architektonesch Elementer vun der ak-tueller Gare net kënnen an deen neie Projet in-tegréiert ginn.



Et sollen och nei elektronesch Systemer wéi Videoiwwerwaachung an Téléaffichage installéiert ginn, an dat soll jo schonn am Laf vum nächste Joer geschéien, wat nëmmen ze begréissen ass.

Wann ee vun Ettelbréck a Richtung Kreesverkéier Dräieck fiert, soll eng Busspur installéiert ginn. An d'Geigerichtung ass dat nach net de Fall, well de Verkéier duerch de Pôle d'échange souwisou méi fléissend géif ginn.

A sengem Avis freet de Conseil d'État, wat d'Auteurs vum Projet de loi mat deenen zwee Verwaltungsgebaier wëlle hunn, déi tëschent dem Parvis vun der Gare an dem Park & Ride solle gebaut ginn. Dofir wieren nach keng Kreditter virgesinn an d'Enveloppe budgétaire natierlech dann och net. Dem Minister no entsprechen déi enger Demande vum Département de l'Aménagement du Territoire a vum Architektbüro, fir déi eidel Plaz ze combléieren, mä eng konkret a chiffréiert Demande läit de Moment nach net vir.

Loosse mer um Enn nach preziséieren, dass déi fir d'Nord-Süd-Achs eminent wichteg Zuchstreck tëschent Ettelbréck an Dikrech duerch dëse Projet net affektiéiert gëtt. Flott ass och, dass mer elo, vum 14. Dezember un, en Hallef-Stonnen-Takt kréien, wou ech awer weess, dass, vun Ettelbréck erop Richtung Clief, Elwen, respektiv Richtung Wolz, déi dat alleguerten do begréissen, an engem Hallef-Stonnen-Takt kënnen nämlech dann a Richtung Stad ze fueren.

Aus all dësen Ursaache bieden ech lech, Dir Dammen an Dir Hären, am Numm vu menger Fraktioun, fir dëse Projet ze stëmmen. Mir wäerten dat maachen, well domat bewiese mir alleguer de Leit dobaussen, dass d'Chamber den Norden net verluer huet.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Arndt. Nächste Riedner ass den Här Gusty Graas.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de 16. November 1862 gouf d'Eisebunnstreck zwëscht Ettelbréck an Dikrech zesumme mat der Streck Lëtzebuerg-Ettelbréck ageweit, an zënterhier huet Ettelbréck jo eng enorm Entwécklung matgemaach. Ech wëll drop hiweisen, dass nieft der Eisebunn awer och eng Rei aner wichteg Infrastrukturen dozou bäigedroen hunn, dass Ettelbréck haut eng ganz wichteg Stad am Norden ass. Zum Beispill de Centre hospitalier du Nord, den CHNP oder de Centre des Arts pluriels. An net méi spët wéi gëschter gouf jo dann och deen neie Patton-Museum ageweit.

Als eng vun de sechs Gemenge vun der Nordstad ass haut Ettelbréck ouni Zweifel och e wichtige Knuet vu ganz villen Transportbewegungen, sief dat mam Zuch, mam Bus oder och dem Auto. Duerch de Projet vun haut kritt Ettelbréck ouni Zweifel eng wichtig zousätzlech Bedeitung a gëtt zu enger regionaler Dréischeif vum effentlechen Transport.

Mam Bau vun engem drëtten Quai op der Gare zu Ettelbréck gëtt jiddefalls d'Wichtigkeet vun der Gare hei ënnerstrach. An et kann ee soen, dass domadder sech Ettelbréck an d'Rei vun deene grouse Garen hei am Land areit.

Dëse Pôle d'échange multimodal vun der Ettelbrécker Gare muss een natierlech awer a méi engem grössere Kontext gesinn. Et geet jo hei elo net nëmmen reng ëm den Zuchverkéier, mä et geet ëm e ganze Konzept, wat den effentlechen Transport ubelaangt. An duerfir ass et jo och interessant feststellen, dass jo och virun allem dem Busverkéier hei nach eng wichteg Roll zoufält, eben duerch de Bau och vun där neier Busgare.

Datt och fir d'Mobilité douce hei e grouse Raum reservéiert gëtt, ënnersträicht nach zousätzlech de wichtigen Aspekt vun deem ganze Projet hei an e wäert och ouni Zweifel den urbanistesche Charakter vun der Nordstad Ettelbréck wesentlech verbessern.

Et ass virun hei scho vu menge Virriedner zum Deel ugesprach ginn, och aus Aktualitéitsgrënn, well mer net méi spët wéi gëschter jo e puer kritesch Stëmme matgedeelt kruten, wat deen neie Bushoraire ubelaangt. Do kéint ech mer virstellen, dass den Här Minister nach vläicht herno wäert awer da kuerz drop agoen.

Wat och interessant ass, dass nieft Bartreng elo am Fong geholl deen zweeten „shared space“ hei zu Lëtzebuerg geschafe gëtt, an zwar och um Niveau vun der Nordstad Ettelbréck.

Dann ass jo virgesinn, mir haten dee Projet schonn déi leschte Keier hei diskutéiert, wéi mer iwwert déi grouss Infrastrukturprojete fir d'Zukunft hei den Débat haten, dass op der N7 zwëscht Ettelbréck an Dikrech jo en zousätzleche Couloir fir Bussen amagnéiert gëtt. Ech mengen, och dat muss een am Kontext vun dësem Projet gesinn.

Positiv ass jo och, dass an deem neie Gebai, wat gebaut gëtt op dräi Stäck, dass do jo och Raim net nëmmen reng fir Saache vun der Eisebunn virgesi sinn, mä dass doriwwer eraus jo awer och ënner anerem Geschäfte kënnen integréiert ginn. A virun allem awer och, dass d'Police do nei Lokalitéite kritt. Ech géif soen, och dat ass e relativ wesentlecht, en neit Element, e wichtegt Element. Well mer jo wëssen, dass besonnesch ronderëm Garé jo eng gewësse Gefor ëmmer besteet an dass d'Präsenz vu Police also ouni Zweifel sech och ka positiv prophylaktesch dann do ausweisen.

Datt déi dräi Quaien och elo mat enger moderner Marquise iwwerdeckt ginn, ass och e weidere flotten Aspekt. An et brauch een nëmmen hei an der Stad ze kucken: D'Stater Gare huet eleng doduerch och u Wäert, u flotter Esthetik gewonnen, duerch eben deen Aménagement vun deene Marquiseën. An duerfir ass dat och gutt, dass dat elo zu Ettelbréck an deem Sënn och virgesinn ass, well hei entsteet dann eng flott Mëschung aus Confort an och Modernitéit.

Datt bei der Planung direkt och u Mënsche geduecht ginn ass, déi en Handicap hunn, ass net méi wéi gutt hei ze ënnersträichen. Ech wëll och drop hiweisen, dass mer leider do nach eng Rei Defiziter an de Garen hunn. An eng Gare, déi mer jo net onbekannt ass, ass déi vun der Gemeng Beetebuerg, wou mer wierklech, muss ech soen, nach enormen Nohuelbedarf hunn a wou schnellstméiglech och mussen ouni Zweifel nach gewëssen Adaptatiounen gemaach ginn.

Ze begréissen ass awer och, dass hei e Park & Ride geschafe gëtt fir 430 Parkplazen. Firwat? Mä well eben, an déi Kolleegen aus dem Norde wëssen dat vill besser, well eben oft am Norden de Bustransport net esou gutt organiséiert ginn ass, net esou gutt Méiglechkeete bestinn. Dat heescht, d'Leit kënnen also hei dann elo mam Auto verstärkt op Ettelbréck fueren, fir dann den Zuch do ze huelen, well se dann och méi Méiglechkeeten hunn, fir eng Parkplaz ze fannen. Duerfir ass et an deem Sënn och gutt, dass de Bustransport weider ausgebaut gëtt - wat jo deem ganze Projet eng zousätzlech interessant Perspektiv gëtt.

Ech mengen, een Aspekt, deen een och hei nach soll ervisträichen, dat ass, dass um Niveau vun dem Parkhaus eben och 20 Plaze reservéiert si fir Autoen, déi elektresch ugedriwwen sinn. Do setzt de Stat u sech e gutt Zeechen no baussen. Mir wësse ganz gutt, dass et wichteg ass, an Zukunft verstärkt eben och d'Notze vun elektresch gedriwwenen Autoen virunzudreiwen. Dat ass u sech, wéi gesot, e ganz richtegt Signal.

Wat een och hei kann ënnersträichen, dass vum Urbanisteschen hier, an dat soen ech ganz éierlech, de Projet, besonnesch wat d'Bâtiments voyageurs ubelaangt, ee vläicht net onbedéngt vum Hocker räisst, mä dass awer, wat elo de Parkraum, d'Parkhaus ubelaangt, dass awer do an der Fassad versicht gëtt, gewëssen Holzelementer mat ze verschaffen, fir eben awer deem Ganzen dach eng e bësse méi esthetesch Bedeitung ze ginn.

Ech mengen, de Bâtiment voyageurs, ech hunn et elo just gesot, wäert mat Sécherheet net onbedéngt e groust urbanistescht Glanzstéck ginn. An ech ka mer och net virstellen, dass a 50 Joer sech d'Denkmalschützer wäerte vill driwwer zerstreiden, ob dat Gebai nach erhaltenswäert da wäert sinn oder net.

Et muss een allerdéngs realistesch sinn. Ech mengen, mir bewegen eis hei natierlech an enger Diskussioun, wou d'Fonctionnalitéit och ganz kloer am Vierdergrond wäert stoen. Duerfir muss dat Gebai natierlech och esou amagnéiert sinn, dass ebe kënnen eng Rei vu Fonctionen do stattfannen. Datt och d'Energie-Klass-A hei ugestriift gëtt, ass jiddefalls net méi wéi eng Normalitéit.

Dann d'Iddi vun der Tunnelvariant, déi jo hei elo schonn diskutéiert ginn ass, huet natierlech och Ustouss fir munch Polemik ginn. Et gi jo och Kritiker, déi mengen, dass u sech de Verkéier duerch Ettelbréck, an ech denken hei virun allem um d'Avenue Salentiny, net onbedéngt géif doduerch entlaascht ginn. Sécher ass awer an deem ganze Kontext, dass deen Tunnel, dee jo praktesch eng Längt vun 300 Meter huet, dass deen awer hei muss realiséiert ginn.

D'Asbl Ettelbréck 21, vun där jo och schonn hei geschwat ginn ass, déi huet dann awer nach zwee Aspekter mat an déi ganz Diskussioun bruecht, wou ech de Minister vläicht wollt froen, ob en dozou kann eng...

(Coups de cloche de la présidence)

Entschëllegt, Här Minister, mä ech wollt awer an deem Kontext kuerz...

(Interruption par M. François Bausch)

Jo.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Jo.

► **M. Gusty Graas (DP).** - D'Asbl Ettelbréck 21 huet jo kierlech an engem Communiqué och do zwee Punkten opgeworf, wat de Bau vum Tunnel ubelaangt. Engersäits schwätze se vu verseuchtem Buedem, anersäits anscheinend vun engem Luftschutzbunker aus dem Zweete Weltkrich. Ech wollt einfach nëmmen kuerz dat hei opwerfen, ob un deene Kritiken, un deene Punkten do eppes drun ass, dass een dat misst iergendwéi an d'Diskussioun abréngen.

E weidere Schwéierpunkt vum Projet ass jo dann och den Neibau vun der Patton-Bréck. Wat och do awer positiv ze ënnersträichen ass, dass d'Mobilité douce erëm vu virera mat do integréiert gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, een Aspekt, deen een natierlech muss bei där ganzer Diskussioun hei och am A behalen, dat ass natierlech de Faktor Waasser. Et ass och hei schonn ugeschnidde ginn. Ech mengen, mir bewegen eis hei awer op engem relativ sensible Gebitt. Mir wëssen, dass de Bau vum Tunnel awer och zum Deel duerch en Iwwerschwemmungsgebit gëtt. Mir wëssen, dass mer an enger Géigend sinn, wou effektiv ganz vill Masse Waasser sech sammelen. Mir hunn zwee Flëss, déi do openeen treffen, sief dat d'Waark, sief dat d'Uelzecht, schlussendlech och nach herno d'Sauer, an déi bréngen natierlech vill Waasserquantitéiten. An dat wäert natierlech och virun allem d'Ingenieure viru gewëssen Défie setzen.

Allerdéngs, an och dat soll een hei ënnersträichen, wat gutt ass, dass vum der Geleeënheet profitéiert gëtt, fir virun allem d'Renaturation vun der Waark hei, och wann dat op engem klengen Tronçon ass, awer ze realiséieren. Dat ass richtig. Mir sollen, dass ass eng allgemeng Remarque, bei alle Bauten, déi laanscht d'Waasser gemaach ginn, onbedéngt derfir suergen, dass d'Renaturation virugedriwwen gëtt. Well an deene leschte Jorzéngten ass esou vill zum Onwee gemaach gi laanscht eist Gewässer, dass mer gefuerdert sinn, fir wa mer d'Méiglechkeet hunn, an hei bitt sech eng Méiglechkeet, dass dann awer och eng Renaturation virgeholl gëtt, fir dass och déi Flëss zum Deel erëm an hir natierlech Morphologie zrëckgesat ginn.

Et konnt een och feststellen, dass hei de Migrationswee vun de Fësch verbessert gëtt. Och dat sinn, wéi gesot, Aarbechten, déi net direkt mam Projet ze dinn hunn, déi awer wichteg sinn, an deem ganze Kontext realiséiert ze ginn.

Ech wëll och drop hiweisen, wa mer scho bei dem Volet Renaturation sinn, dass jo och kann, wann d'Patton-Bréck nei gebaut gëtt, dass och do kann dervu profitéiert ginn, fir deen Tronçon, wou d'Sauer dann erofleeft, dann nei ze aménagéieren an och méi naturno ze gestalten.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, bei där ganzer Diskussioun mussen mer allerdéngs och objektiv sinn a müssen och dann awer hei ënnersträichen, dass dee Projet awer och elo net op alle Bänken honnertprozenteg gedeelt gëtt. Wann een iwwer esou e voluminéise Projet schwätzt, da muss een och all Aspekter mat belichten.

Ech mengen, et ass kee Geheimnis, dass et natierlech Leit ginn, déi gewësse Retizenzen hunn, virun allem, wéi gesot, an dat ass jo och hei schonn ënnerstrach ginn, wat eben d'Kon-servatioun vun der aktueller Gare ubelaangt. Do schéngt jo awer d'Enn vun deem Gebai vun enger iwwer 150 Joer laanger Geschicht agelaut ginn ze sinn. Ech maachen elo, wéi gesot, keen Hehl draus, dass et do eng Rei kritesch Stëmme ginn.

Et ass vill driwwer gestridde ginn. Et ass vill driwwer geschriwwen ginn. Duerfir ass jo u sech och déi Biergerinitiativ, ënner anerem Ettelbréck 21 gebuer ginn. An am Ettelbrécker Gemengerot, och dass soll een hei ënnersträichen, besteet jo och keng honnertprozenteg Unanimitéit. Dat Ganzt erënnert een, zwar nëmmen am ganz klengen vläicht, u Stuttgart 21 - Gott sei Dank ass awer hei zu Lëtzebuerg alles vill méi ziviliséiert iwwert d'Bühn gaangen, wéi dat deemools de Fall war. Deemools kouw et jo och souguer zu engem Referendum. Mä dat muss jo net haut sinn.

Et soll och duerfir hei ënnerstrach ginn, et ass awer op eng Manéier e bësse schued, dass déi Gare - ech weess, dass se bannenan natierlech alles aneschtens wéi modernen Ufuerderungen entsprécht, mä awer dach eng gewëssen architektonesche Substanz huet, et ass e Stéck vun eiser Geschicht - awer elo verschwénnt. An do-wéinst hat ech jo dann och d'Fro an der Kommissioun gestallt, ob net awer kéint zumindest e klengen Effort gemaach ginn, fir deem Stéck Geschicht nach Rechnung ze droen.

Do ass mer dann och vu kompetenter Säit gesot ginn, dass géife gewëssen Efforte gemaach

gi vläicht, fir ze kucken, awéifern dass een nach kann e Stéck Geschicht mat eriwwerretten. Ech hoffen, dass et allerdéngs net nëmmen bei der Konservierung vun enger Zill wäert bliwen.

Mäi Fraktiounskolleeg André Bauler hat iwwergens an deem Kontext schonn zwou Questions parlementaires gestallt, an zwar eng den 22. Juni 2011. Do huet et awer bal zwee Joer gedauert, bis dass en eng Äntwert kritt huet - ech fannen dat immens flott, déi Leit, déi haut verlaangen, dass an engem Joer muss alles ëmgësat ginn, déi brauchen zwee Joer fir eng Question parlementaire ze beäntweren -, an do ass awer deemools scho gesot ginn, dass e Bâtiment voyageurs eben net kéint op Basis vum Gesetz vum 19. Juli 1983 ënner nationale Schutz gestallt ginn.

Deeselwechten André Bauler huet dann awer nach eng Keier eng Question parlementaire un déi momentan Kulturministesch gestallt. Déi war e bësse méi fléck wéi déi fréier Ministesch an déi huet och schonn de 14. November, ënner anerem, geschriwwen, ech zitieren: «Bien que je déplore cette décision, il semble inopportun de relancer une procédure de protection nationale aujourd'hui, cela en considération de l'état de planification très avancé du projet (...)» Domadder war jiddefalls ganz kloergestallt, dass jiddefalls déi aktuell Ettelbrécker Gare net méi soll gerett ginn.

Déi ganz Aarbechten dauere jo plus ou moins fënnef Joer. Baubeginn ass fir 2017 virgesinn. Dat heescht, mir wäerten also scho bis d'Joer 2022 musse waarden, bis dass dee Projet kann dann definitiv a Betrib geholl ginn. Dass wäert natierlech an där Tëschenzäit eng ganz Rei Problemer um Niveau vum Verkéier, besonnesch am direkte Raum vun Ettelbréck, mat sech bréngen. Duerfir ass et och wichteg, dass dee Chantier ganz gutt koordinéiert gëtt. Mä ech sinn och iwwerzeugt, dass awer déi ganz Leit, déi do Responsabilitéit hunn, sech däärs bewusst sinn an och wäerten déi néideg Moossnamen dee Moment treffen.

Mat dem Vote vun deem Gesetz vun haut, e ganz important Gesetz, wat jo ëmmerhin eng Ausgab vun 156,5 Milliounen virgesäit, setzt u sech dës Majoritéit awer e weidere wichtige Meilesteen an deem ganzen Transportwiesen. Ech wëll drop hiweisen, dass mer jo elo schonn eng Rei gutt Projeten, wichteg Projete fir d'Zukunft hei an deene leschte Wochen a Méint gestëmmt hunn, sief dat den Tram de 6. Juni, sief dat och déi nei Streck zwëscht der Stad a Beetebuerg. Wéi gesot, ass dat elo schonn hei deen drëtten Projet an där relativ kuerzer Zäit, wat jo och vun enger gewëssener Dynamik da vum Minister hei schwätzt.

(Interruption)

An duerfir ass d'Demokratesch Partei, och wa se e klengen melancholesche Bléck zrëckwerft op déi aktuell Gare, déi jo da wäert leider verschwannen, ass d'Demokratesch Partei awer ganz kloer fir dee Projet hei. Well en awer erlaabt, wéi gesot, virun allem der Stad Ettelbréck eng nei Dimensionsen ze ginn, nei Méiglechkeeten ze ginn an der Transportpolitik.

Op där anerer Säit awer och e modern, funktionnell Gebai wäert geschafe ginn, wat besonnesch de Benotzer vum Zuch a vum Tram, net nëmmen vum Raum Ettelbréck, mä aus dem ganzen Norden, kann ee soen, nei Méiglechkeete gëtt, och adaptéiert modern Méiglechkeeten. An dat ass mat Sécherheet nëmmen zum Gudder vum effentlechen Transport.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Gusty Graas. Nächste Riedner ass den Här Gérard Anzia.

► **M. Gérard Anzia (déi gréng).** - Sou, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ma e grouse Merci emol nach eng Keier un d'Kolleegin fir dee flotten, exzellente mëndleche Rapport. Och e grouse Merci fir de Koxen Heng, deen net hei ass, fir säi schrëftleche Rapport. Ech wëll elo hei net an den Detail vun der technescher Envergure goe vun dësem Projet. Dat hu meng Virriedner schonn alleguerten am Detail gemaach an duerfir wëll ech dat och net hei nach eng Keier widerhuelen.

Mir geet et ëm de Méiwäert vun dësem Projet de loi, deen déi gréng Fraktioun hei fir d'Stad Ettelbréck, fir d'Nordstad, fir déi ganz Regioun gesäit, souguer fir dee ganzen Norden. Dee Méiwäert wëlle mir e bëssen hei duerstellen. Et ass ee Projet, deen also net nëmmen Ettelbréck, mä där ganzer Regioun eng Méiglechkeet gëtt, a Saache Mobilitéit e riseg Sprong



no vir ze maachen, no vir an d'21. Jorhonnert. An dat ass méi wéi noutwendeg.

Ettelbréck, dat ass déi zweetgréisst Gare aus dem Land, wat d'Passagéieropkommes ugeet. Et ass eng Dréischeif vum öffentliche Transport fir den Norden a fir dat ganz Land. Wien haut awer emol eng Kéier op déi Ettelbrécker Gare geet - an do ginn ech mengem Virriedner, dem Aly Kaes, vollkomme recht, dat huet e richtig bemierkt -, dee wäert feststellen, wéi wichteg dee Projet vun enger Moderniséierung vun deser Gare hei ass.

D'Situatioun fir d'Benotzer, souwuel wat de Bus wéi och wat den Zuch ugeet, ass net méi zoutmutterbar. Den Accès zu de Quaien, den Accueil an de Guicheten, d'Raimlechkeeten, déi sinn enger moderner Gare net würdeg. Och op der Busgare, muss ee soen, si keng modern Anzeigen do, et sinn net genuch Parkplazen do. De Switch ass guer net méiglech vum Auto op den Zuch. Et si keng Vélosemplacementen do, fir och méi eng nohalteg Mobilitéit do kënnen ze assuréieren. An dat ass eben elo déi aktuell Situatioun.

Jo, d'Gare vun Ettelbréck, déi huet eng ganz laang Geschicht vun iwwer 150 Joer. Virdrun ass dat schonn erëmmt ginn. Mä duerfir kënnen mir elo net oder solle mer net hei um Gebai eleng hänke bleiwen, mä et soll een och där Geschicht vun der Stad Ettelbréck als Dréi- an Aangelpunkt vun der Entwécklung vum Norden, als Geschäfts- a Bauerstad gerecht ginn. A mat deem Projet de loi gëtt een deem och gerecht.

Mat der Entwécklung vum Nordstadkonzept hu sech nei Perspektiven opgedoe fir Ettelbréck, fir den Norden, mä leider war et an deene leschte Joren zimlech roueg gewiescht, an et hat een den Androck, d'Konzept wär e bësschen an engem Dornröscheschlof versonk. Mat där neier Regierung an awer och nees mat der Bedeelegung vun de Gemengen aus der Nordstad ass erëm Bewegung an den Dossier komm, wat mir als Gréng absolut hei begreifen.

Mat deem Projet an dem Mobilitéitskonzept fir d'Nordstad, an do besonnesch vun der Achs Ettelbréck-Dikrech entsteet erëm eng nei Dynamik an der ganzer Nordstad, déi dem Norden och zeguttkënnt. Mir begreifen duerfir ausdrécklech, dass des Regierung mat deene Projekten elo kloer Zeeche setzt fir d'Nordstad an och fir den Norden, ee kloert Zeeche fir eng nei an, virun allem, eng besser a méi nohalteg Mobilitéit an der Region. Déi verbessert Mobilitéit op der Achs Ettelbréck-Dikrech, wou Bus, Vëlo an Zukunft eng wichteg Roll wäerte spillen, och de Foussgänger, dat ass eng Décisioun fir méi Liewensqualitéit an deem Raum an domat fir besser Entwécklungschancen vun der Nordstad.

Et ass elo un deene verantwortleche Politiker aus der Region, des eemoleg Chance dann och ze nutzen, ze ergreifen an ze hëllefen, dat positiv ëmzesetzen. Mir hu jo hei an Chamber och de Buergermeeschter vun Dikrech setzen, deen dës och scho längst erkannt huet an duerfir desen zukunftsfaege Projet, géif ech emol mengen, tatkräfteg ënnerstëtzt.

Och hat ech de Weekend d'Chance, ebe mat dem Ettelbrécker Buergermeeschter iwwert dës Projet kuerz ze schwätzen, an hien huet mer awer och nach eng Kéier säin Accord matgi vu sengem Schafferot a sengem Gemengerot, deen hannert deem Projet de loi a senger aktueller Form steet.

An an deem Kontext schéngt mer déi Iddi, fir am Kader vum Émbau vun der Gare Ettelbréck administrativ Gebaier oder Ähnlech op deem Site vun der Gare anzeplangen, eng äusserst interessant Pist. An et ass och flott feststellen, dass den Ettelbrécker Gemengerot gewëllt ass, des Optioun wouerzehuelen.

Elo ass et dann awer och un der Regierung, fir déi Geleeenheet ze nutzen am Dialog zesumme mat der Stad Ettelbréck, fir un deem flotte Projet, deen do kann entstoen, ze schaffen an domat och nei Zeechen ze setzen. Dee Projet gëtt awer och d'Geleeenheet, dee Garer Quartier vun Ettelbréck als Ganz emol eng Kéier opzewäerten an domat d'Liewensqualitéit ze verbesseren. Déi Leit, déi de Garer Quartier kennen, wëssen, dass do vill ze maachen ass. An dat wier alles am Interessi vun de Leit vun Ettelbréck, mä net nëmme vun deenen, mä deenen aus der Nordstad an aus dem ganzen Norden.

Schlussendlech weist d'Regierung mat deem Projet, dass si den Norden net vergiess huet, mä bien au contraire, dass se sech bewusst ass, dass fir d'Entwécklung vun eise Land och den Norden eng zentral Roll spillt.

An duerfir ginn ech natierlech heimat den Accord vun der grénger Fraktioun zu deem flotte, innovative Projet an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Anzia. Nächste Riedner ass den Här Gast Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här Präsident. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëll och vun eiser Säit aus dem Rapporteur, deenen zwee Rapporturen, dem Henri Kox an der Madame Lorsché, Merci soe fir dës Projet, fir dës Rapport iwwert den Neibau vun der Ettelbrécker Gare zu engem Käschtepunkt vun 156 Milliounen.

De But vun deem Projet ass, eng nei Gare vun Ettelbréck ze bauen - meng Virriedner hunn alles schonn erkläert - mat neie Quaien, Park & Ride, Aménagement fir Busser, Véloen, Souterraine fir d'Foussgänger, och engem Tunnel fir den Autosverkéier an esou weider, an engem Aménagement vu praktesch deem ganze Quartier ronderëm d'Ettelbrécker Gare.

Dës Projet, wéi u sech, mengen ech, all Projet, deen an den öffentliche Transport investéiert, sief dat a Schinnen oder sief dat, wéi an deem Fall, a Schinnen a Quaien a Gare an Infrastrukturen, muss een am Prinzip a kann een am Prinzip och nëmme begreifen. An ech mengen, dës Parlament huet an deene leschte Jore successiv vill Projekte gestëmmt, déi an den öffentliche Transport ginn, well eben e ganz groussen Nohuelbedarf do war. An dat ass och gutt esou.

An ech mengen, dass dat heiten och fir d'Nordstad wichteg ass. Dass mer an déi Infrastrukture fir dee ganzen Norden investéieren, ass scho richtig. Mä d'Mëttel heelt net alles (veuillez lire: Mä den Zweck hellegt net all Mëttel.). Ech mengen, wa mer heiriwwer diskutéieren, da wëll ech op e puer méi kritesch Punkten agoen, déi am Zusammenhang mat deem Projet sinn, a virun allem op déi prinzipiell Fro: Wat ass mat där aler Gare, enger Gare, déi ëmmerhin 150 Joer al ass, déi aus dem Joer 1862 staamt an déi elo hei mat deem Projet ofgerappt gëtt? Et ass een historesch wäertvoll Gebai.

An duerfir muss ee sech d'Fro stellen: Och wann een esou grouss Investitiounen mécht, wier et net awer méiglech gewiescht, fir dat Gebai ze erhalten an et an en neie moderne Komplex ze integréieren?

Ech sinn der Meenung, dass dat hätt misse méiglech sinn, wéi och vill aner Leit dat waren. D'Regierung behaupt, dass Gebai misst ofgerappt ginn, well den Tunnel fir d'Autoen drënner erduerchgeet. Eiser Meenung no ass dat falsch, well haut kann een och Tunnellen ënner Gebaier bauen, déi een da stoe léisst an déi ee vun ënne festegt, sief et mat Bëtsonplacken oder, wéi mer dat zum Beispill eng Kéier gesinn hunn zu Leipzig, déi zwou Kopfbahnen (veuillez lire: S-Bahnen) hunn, déi elo ënner Leipzig mat dem Eisebunnsschinnentracé duerchfueren.

Déi hu souguer grouss Hotellen ënnerféiert a se licht ugehewen, fir kënnen Tunnellen ze maachen. Alles dat ass haut méiglech. An dat ware Gebaier, déi ëm dat Villfach méi grouss sinn, wéi dat zu Ettelbréck de Fall ass. Also, et wier duerchaus méiglech gewiescht, wann de politesche Wëllen do gewiescht wier, fir dat Gebai ze erhalten.

D'Fro vum Denkmalschutz, ech mengen, dass ass eng kruzial Fro, déi mer eis stellen. Et ass schonn ugeklungen hei. De Kolleeg André Bauler huet an deem Zusammenhang Questions parlementaires gestallt, virun allem déi Question parlementaire vum 2. Oktober 2014. An d'Antwort schéngt mer enorm wichteg ze sinn, wou am Fong déi heiteg Kulturministesch seet, dass hir Virgängerin gesot hätt, aus Rücksicht op deen heite Projet hätt d'Regierung drop verzicht, fir dat Gebai ënner Denkmalschutz ze stellen.

An dat ass menger Meenung no e staarkt Stéck, wann ee seet: Mir stellen ee Gebai net ënner Denkmalschutz an Hisiicht vun engem Projet, well et dann net kéint ofgerappt ginn. Ass net grad den Denkmalschutz do, fir Gebaier ze schützen, soudatt se net ofgerappt brauchen ze ginn, wa Projekte gemaach ginn?

Ech hu jiddefalls nach ni héieren, dass aus Siicht vum Denkmalschutz gesot gëtt: Mir kënnen dat Gebai net klasséieren, soss kënnen mer et net ofrappe fir de Projet. Dat schéngt awer hei d'Regel gewiescht ze sinn, dass dat Gebai just dowéinst net klasséiert ginn ass, well et dann net hätt kënnen ofgerappt ginn.

An och déi nei Kulturministesch, déi geet dann hin a seet, si géif dat bedauern, dass hir Virgängerin dat Gebai net klasséiert hätt, well anscheinend och en Avis favorable do war vun der Commission des Sites et Monuments. Si

géif dat bedauern, dass hir Virgängerin dat Gebai net klasséiert hätt, mä si kéint et och elo net méi klasséieren, well de Projet schonn ze wäit fortgeschritt wier.

Dat ass am Fong eng Situatioun, wéi mir hei zu Lëtzebuerg den Denkmalschutz maachen: Mir maachen Denkmalschutz, wann en eis an de Krom passt, a wa mer e Projet maachen, wou mer mengen, elo misst ofgerappt ginn, da gëtt einfach net klasséiert, well mer jo soss net kënnen ofrappen.

Et ass also wierklech eng ganz schwéier Interpretatioun, duerch déi ech mengen, dass mer eis do wierklech hei zu Lëtzebuerg als Narre virféiere loossen, wann dat d'Kulturpolitik ass, déi hei zu Lëtzebuerg gemaach gëtt. Dass ass Denkmalschutz, wéi en hei zu Lëtzebuerg praktizéiert gëtt! Eiser Meenung no hätt dat Gebai missen erhalte bleiwen an et hätt missen an e moderne Projet integréiert ginn.

Datselwecht hu mer och, wat den Tunnel ubelaangt, well deen Tunnel ass jo am Fong d'Ursaach, firwat dat Gebai misst ofgerappt ginn. Mir wëssen awer, dass deen Tunnel an engem Iwwerschwemmungsgebitt ass, a jiddweree weess, wéi et zu Ettelbréck ass. Et ass wuel elo gesot ginn, dass d'Ausfahrt gehéicht gi wier, dass den Tunnel engem Jorhonnertwieder géif standhalen. Mä wann e Jorhonnertwieder kënnt, a mir kréie jo anscheinend där Jorhonnertwieder an de leschte (veuillez lire: den nächste) Jore méi dacks, et dauert net all Kéiers méi honnert Joer dotëscht, dann hu mer de Problem.

An ech stellen och do d'Fro un den Här Minister: Wat geschitt dann, wa mer esou ee Jorhonnertwieder kréien an deen Tunnel iwwerschwemmt ass?

Mä et waren och Iddie fréier do, fir mat der Strooss déi aner Säit vun der Gare laanschtzufueren. Dass ass en Terrain, deen der Eisebunn gehéiert. Mä anscheinend spekuléiert d'Eisebunn léiwer do, fir Immobilien op deen Terrain ze setzen, wéi dass een deen Terrain benotzt hätt, fir op där anerer Säit kënnen mat der Strooss laanschtzufueren. Da wier déi ganz Situatioun hei net néideg gewiescht an et hätt een net brauchen ënnert deem Gebai erduerchzufueren. An et gëtt och eng Variant, mat där ee mam Tunnel virun deem Gebai hätt kënnen erduerchfueren, mä och déi Variant ass net zréckbehale ginn.

An da seet den Ettelbrécker Buergermeeschter selwer, dass och duerch den Tunnel d'Verkéiersproblematik zu Ettelbréck net géif geléist ginn, mä dass duerfir de Contournement Ettelbréck-Feelen misst gebaut ginn. An de Statssekretär Camille Gira huet gesot, dass dat awer fréiestens am Joer 2020 dierft de Fall sinn.

Da stelle sech eng Rei vu Froen, op déi mer nach keng Antworte kritt hunn, wat den eventuell verseuchten Terrain ubelaangt, well mer wëssen, dass do Reservoirs vun honnerttausend Liter waren, fir Tankmazout ze lagere. Ass dat ënnersicht ginn oder muss do renaturéiert ginn? Wie kënnt fir déi Käschten op? A wat wier de Käschtepunkt?

Et ass d'Fro opgeworf ginn an deene leschten Deeg vun deem Luftschutzbunker aus dem leschte Weltkrieg, deen eréischt viru Kuerzem anscheinend... D'Bureaux d'études, déi awer schonn iwwer Méint a Joren heirunner geplangt hunn, déi hätten eréischt viru e puer Wochen am Fong Kenntnis am Plange vun deene Luftschutzbunkeren do kritt.

Och hei stellt d'Fro sech, Här Minister, wat da mat deene Bunkere geschitt.

An och iwwert d'Patton-Denkmal kann een diskutéieren, wat eréischt virun zéng Joer fir vill Geld integral renovéiert ginn ass, dass elo awer ofgerappt gëtt an zu engem Käschtepunkt vu 34 Milliounen nei gebaut gëtt.

Et ass also eng Rei vun Alternativen hei ginn, ech hunn der virdu gesot, vun Terrainen, déi souwuel op där enger wéi op där anerer Säit hätte kënnen gemaach ginn. Mä och d'Initiativ Ettelbréck 21 huet eng ganz Rei vu Propositionen gemaach, déi sennvoll wieren, mä déi net berücksichtegt gi sinn. Och des Iddie si vun eise Nordbezirk, vun der ADR Norden, ëmmerhin ëmmer ënnerstëtzt ginn.

Esou huet zum Beispill an engem Communiqué vum 20. Abrëll 2012 d'ADR Norden am Fong déi ganz Iddien, wéi se vun Ettelbréck 21 presentéiert gi sinn, ënnerstëtzt. Mä leider vun der Regierung hei dee bekannten „Dialog“ an déi bekannten „Transparenz“, déi, wéi se ugetrueden ass, se géif auszechnen, hu mer jo elo awer an deene leschte Méint festgestallt, dass deen Dialog an déi Transparenz näischt anescht si wéi en Diktat vun uewen, duerch déi se ersat ginn. An esou ass et och hei zu Ettelbréck geschitt.

Da muss een och wëssen, dass den Ettelbrécker Gemengerot deem Projet zougestëmmt huet, awer mat de Stëmme vun CSV/LSAP. An dat zu

engem Zäitpunkt, wéi mer och eng CSV/LSAP-Regierung haten. All Conseillere awer vun déi gréng an der DP hu géint dës Projet zu Ettelbréck gestëmmt.

Duerfir war ech verwonnert, wéi mäi Virriedner vun deene Gréngen elo grad hei gesot huet, en hätt mam Buergermeeschter geschwat an d'Zoustëmmung vun der Ettelbrécker Gemeng wier do. Dass stëmmt. Se war do, awer se war nëmme do vun zwou Parteien. déi gréng an déi Blo hunn zu Ettelbréck am Gemengerot géint dës Projet gestëmmt.

An d'Leit hu sech dunn Hoffnungen gemaach, dass mat där neier Gambia-Regierung dee Projet elo géif iwwerschafft ginn an de Bedenke vun den Ettelbrécker Leit géif Rechnung gedroe ginn. Mä, wéi gesot, d'Enttäuschung ass immens grouss, well elo déi Leit, déi zu Ettelbréck am Gemengerot dergéint gestëmmt hunn, déi sinn, déi elo hei Rapporteur si vun deem Projet. Dass sinn elo déi, déi hei fir dee Projet schwätzen, an et sinn och déi, déi hei wäerte fir dës Projet stëmmen.

Esou gesäit een, wéi d'Zäite sech änneren. Wann een zu Ettelbréck am Gemengerot an der Opposition setzt an et setzt een op eemol an enger Regierung an et muss ee Responsabilitéit huelen, dann ass alles dat virdrun... An et ass jo net nëmme dat Eenzegt, wat bei deene Gréngen festgestallt ginn ass. Haut ass alles méiglech, haut sinn déi gréng op eemol fir den Ausbau vun enger Autobunn! Haut kënnen Beem ewechgerappt ginn! Haut kënnen Bëscher ewechgerappt ginn! An haut kann dat och gemaach ginn, wougéint se virun zwéi Joer gestëmmt hunn. Dass ass wierklech e gutt Beispill, wéi dat heite fonctionnéiert!

Här Präsident, mir als ADR sinn ëmmer fir Infrastrukturen (veuillez lire: Investitiounen), déi an den öffentliche Transport gemaach ginn. Mä den Zweck hellegt net d'Mëttelen. An et kann een net higoen an da soen: Ma, duerfir muss een dann eben een aalt historescht Gebai, wat d'Ettelbrécker Gare duerstellt, kënnen ofrappen.

Mir wëllen hei duerfir prinzipiell géint dës Projet stëmmen, well hei ee wäertvoll historescht Gebai geaffert gëtt, wat net hätt misse sinn!

Ech soen lech Merci.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).** - Très bien! **(Interruption)**

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Gibéryen. Nächste Riedner ass den Här Justin Turpel.

► **M. Justin Turpel (déi Lénk).** - Här Präsident, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëll net alles widerhuelen, wat scho gesot ginn ass. Ech sinn awer ganz frou, dass zu Ettelbréck déi Gare, déi ech laang kennen als Eisleker Jong...

► **Plusieurs voix.** - Aah!

► **M. Justin Turpel (déi Lénk).** - Ech si schliesslech zwéi Joer zu Ettelbréck an d'Schoul gaangen, zwéi Joer op Dikrech gefuer a fënnf Joer vun Ettelbréck an d'Stad gefuer.

(Interruption et hilarité)

Awer nëmme dann, wann ech net mam Vëlo an d'Schoul gefuer sinn an d'Stad. Mä dor-iwwer kënnen mer eng aner Kéier schwätzen.

Ech si ganz frou, dass effektiv déi Gare an dee ganzen Eck do ausgebaut ginn zu engem multimodale Projet, och wa sech verschidde Froen stellen.

Positiv beim Ausbau ass d'Erneuerung vun deenen zwéi Quaien, de Bau vun engem drëtten Quai, d'Iwwerdeckung vun de Quaien. Ech fanne et och ganz flott, dass et op eng ähnlech Aart a Weis geschitt wéi dat an der Stad de Fall ass, wat d'Identitéit vum öffentliche Transport a vun der Eisebunn zu Lëtzebuerg verbessert.

Bei deenen zwéi Souterrainen, do ass awer elo schonn eng Fro, déi ech mer stellen. Ee Souterrain vun dräi Meter an enger Gare ass net ëmmer ideal. Ech werfen direkt d'Fro op, ob et net besser wier, dee Souterrain méi breet ze maachen, well iwwerall do, wou der vun dräi Meter gebaut gi sinn, si se herno meeschtens méi breet gemaach ginn. Mä dass just an enger Klammer.

Op elektresch online Informationsstableauen, op den Ausbau vun der Eisebunninfrastruktur ginn ech net an. Och de Gütertransport bleift erhalten. An de Park & Ride an esou weider an esou fort. Iwwert de Fonds des routes ass och eng Interconnexioun mam Bus/Zuch virgesinn, fir d'Mobilitéit douce een „shared space“ virun der Gare, wat jo ebe just de Charakter vun deem multimodale Projet do ausmécht.

An domadder kéim ech och schonn zu de Froen, déi sech stellen, déi zum Deel schonn opgeworf gi sinn. Déi eischt Fro betrëfft natierlech d'Gare, déi elo virgesinn ass, ofgerappt ze ginn, wou d'Fro sech stellt, ob se net hätt kënnen erhalten an integréiert ginn.



Mä dat, wat mech haaptsächlech stéiert an där Diskussioun iwwert d'Gare, déi ech gutt kennen, well ech do mäin éischte Studentenjob hat als Jugendlechen...

(Interruption)

...Job am Buffet de la Gare zu Ettelbréck, a wann ech richteg weess, huet sech net vill geännert um Ausgesi vun där Gare. Wat ech krass fannen, ass dat, wat virdrun opgeworf ginn ass. Mir missten et endlech eng Kéier fäerdegbréngen, zu Lëtzebuerg festzehalen, wat schützenswäert ass...

(Brouhaha et coup de cloche de la présidence)

...vu Gebaier a wat net. An ee Gebai ass aus objektive Kritären, déi eng Commission des Sites et Monuments oder e Ministère festhalen, entweder schützenswäert oder et ass et net. A wann et et ass, da soll och keen Hindernis sinn: weder en éffentleche Projet nach e private Projet. D'Diskussioun vun der Ettelbrécker Gare erënnert mech e bëssen un den Hadir-Tuerm zu Déifferdeng, wou och ee wichtegt Monument vu sozialer an Industriestruktur plattgemaach gëtt, fir datt de Promoteur op méi engem richten Terrain méi einfach ka bauen, wéi al Saachen ze integréieren.

Zu Ettelbréck ass et ähnlech, an ech hätt gären, datt mer an deem Ministère vun der Kultur, dat ass net nëmmen de Ministère elo, mä dat geet elo esou virun, kloer Décisiounen huelen dor-iwwer, wat schützenswäert ass a wat net. A wann et kloer ass, da soll sech dru gehale ginn, a wann et also kloer ass, datt et net schützenswäert ass, dann ass et eben esou an da kann een deementspriedend sech och richten.

(Interruptions)

An deem Zesummenhang wollt ech trotzdeem och d'Fro stellen, mä se ass gestallt, an de Minister Bausch wäert dorobber äntwerten, vum versuchte Buedem dat deenen 1.000-Fudder-Fässer, déi do louchen, wat do drun ass, wat dat vun zousätzlech Käschtapunkt a vu Problemer mat sech bréngt.

Zweete Problem, deen ech wollt opwerfen, ass dee vum Individualverkéier. Fir mech ass d'Problematik vum Individualverkéier, vun den Ëmgehungsstroossen, vun den Duerchfahrtstroossen, och vun deem Tunnel do net op eng ideal Aart a Weis geléist.

Wat mech géif interesséieren, dat ass, ob effektiv do dat gemaach ginn ass, wat op anere Plazen och gemaach ginn ass, nämlech eng Verkéiersimpaktetüd, wou mer jo d'Methodologie an der Kommissioun virgestallt hunn, wéi esou Etüde gemaach ginn, aus där een da kann erausliesen, a wéi engen Zeenarien een eventuell wéi vill Individualverkéier op wéi enger Plaz géif generéieren, wëssend, datt ee versicht, een Deel iwwert den éffentlechen Transport ze maachen.

Et géif mech interesséieren, ob esou eng Verkéiersimpaktstudie virläit a wat sech dorausser ergëtt vu Mobilitéitskonzept fir de Raum Ettelbréck, wat an deem Zesummenhang och de Contournement Ettelbréck-Feelen soll bréngen.

Brauche mer en? Wéini kënn en? Wat ergëtt sech aus geneeëm Timing dorausser? An esou weider an esou fort. Dat sinn eng ganz Rei Froen, déi sech stellen, op déi ech nach kuerz wäert zrëckkommen.

Zwou weider Froen, déi ech mer stellen. Dat Éischt ass déi, datt am Text steet, am Exposé des motifs, datt d'Zuchstreck Ettelbréck-Dikrech net hypothéquéiert ass. Einfach esou sinn ech frou, datt dat doosteet. Ech stelle mer awer Froen iwwert déi Streck.

Wann ech richteg verstanen hunn, gëtt d'Zuchstreck Ettelbréck-Dikrech, esou wéi se elo ass, a Konkurrenz gesat zu engem Bussystem. A mir wëssen, datt et grouss Ennerscheeder gëtt tëschent Zuch a Bus. Den Zuch huet ee Virdeel: Duerch d'Schinnegebonnenheet huet e vill méi grouss Capacitéiten. Säin Nodeel ass eben deen, datt en do geet, wou d'Schinne leien, dat heescht, net onbedéngt do, wou d'Uertschafte sech ausgebaut hunn.

De Bus huet den Nodeel, datt en net déi nämleche Capacitéiten huet, mä datt en direkt kann duerch d'Uertschafte fueren, wou d'Leit wunnen. A wann een déi zwee Systemer tel quel a Konkurrenz setzt, kënn den Zuch schlecht ewech. Den Zuch huet nëmmen dann ee Sënn, wann en a Kombinatioun ass mat anere Mëttelen, wann en d'Réckgratlinn ass fir e Gesamtkonzept, wou Bus an Zuch a Park & Ride zesummenhänken.

An deem Sënn maachen ech mer Suerge fir d'Zukunft vun der Zuchstreck Ettelbréck-Dikrech, well déi wäert do an där Konkurrenz mam Bus de Kierzeren zéien. An et wier mengere Meenung no besser gewiescht, et hätt een direkt driwwer nodeduecht, fir e schinnegebonnent Verkéiersmëttel am Norden ze maachen, wat een dann esou hätt kënne leeën, datt

et effektiv duerch d'Uertschafte geschitt wär, wéi dat effektiv mat engem Tram de Fall ass.

Well dat ass jo nämlech de Virdeel vun engem modernen Tram, datt een en dohinner fuere léisst, mat grousser Capacitéiten, wou d'Leit wunnen a wou e gebraucht gëtt. Dovun ofgesinn, datt een och hätt kënne iwwert d'Dikrecher Gare erausfueren, well d'Dikrecher Gare sech bekanntlech um Ufank vun Dikrech an och net onbedéngt do, wou d'Leit wunnen.

Eng ähnlech Fro stellt sech par rapport zu der Zuchverbindung mat Biissen, wat de Moment eng reng Güterverbindung ass, ob et méiglech ass, fir déi Güterverbindung, déi Güterstreck ëmzebauen op eng Streck, op där och Persounentransport ka gemaach ginn. An ech mengen, och dat wier wichteg an engem Gesamtkonzept, Verkéierskonzept vun der Nordstad Ettelbréck-Dikrech ze kucken an dorobber Äntwerten ze ginn.

Insgesamt wier ech ganz frou, wann effektiv esou ee Verkéierskonzept, esou ee Mobilitéitskonzept fir Ettelbréck kéint, net nëmmen déi Elementer, déi mer elo kennen, mä a senger Gesamtheit virgestallt ginn, och de Leit virgestallt ginn. Well ech mengen, dat, wat d'Leit virgestallt kritt hunn, dat war ee Stéck dovunner, dat war positiv. Mä et ass awer nëmmen ee Stéck dovunner. Et sinn eng ganz Rei Froen net beäntwert. An notament d'Fro vum Timing, wat wéini soll geschéien. Et wier ganz flott, wann an deem Zesummenhang dat weider kéint prezisiéiert ginn.

Ech soen lech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci. Domat si mer um Enn vun der Diskussioun an d'Wuert huet den Här Nohaltegkeetsminister, den Här François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Merci, Här President. Ech wollt um Ufank fir d'Éischt dem Här Kox Merci soe fir säin ausféierleche schréftleche Rapport an der Madame Lorsché fir hire gudder mëndleche Rapport a selbstverständlech alle Riedner fir hir Interventioun hei.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir hunn hei ee Projet, deen am Total, wann ech den Eisebunnsdeel mam Stroossendeel kucken, 156,5 Milliounen Euro Invest ausmécht. Dovunner ginn 112 Milliounen iwwert de Fonds du rail an 43 Milliounen iwwert de Fonds des routes géréiert respektiv finanzéiert.

Et ass dee wichtigste Pôle d'échange multimodal fir den Norden. Et ass en extrem wichtige Projet fir d'Entwécklung vun der Nordstad an et ass deen insgesamt véierten Eisebunnsprojet oder schinnegebonnene Projet, dee mer a kierzester Zäit an der Chamber hei wäerten ofstëmmen.

Ech hunn de Gesetzesprojet hei am Juli duerch de Regierungsrat bruecht. E war am September an der Chamber déposéiert ginn. En ass am Juli och parallel un de Statsrot gaangen, an am Dezember gëtt e gestëmmt. Den Arrêt Pont Rouge war an engem ähnlechen Tempo duerch d'Chamber gaangen. D'Beetebuerger Streck och.

Dat heescht, bannent sechs Méint hu mer mat deem Projet haut, dee jo, esou wéi et ausgesäit, mat enger grousser Majoritéit wäert gestëmmt ginn, 500 Milliounen Euro fir den Ausbau vun dem klasscheschen Eisebunnsnetz gestëmmt, wat wierklech wichteg ass, well dat sinn alles Projeten, déi mer brauchen, fir datt mer dee Wandel, dee mer brauchen an deenen nächste Joren an der Mobilitéit, kréien, fir datt mer deen „modal split“, dee mer eis zum Zil gesat hunn, kënne erreechen.

Ech wëll och duerfir, wéi gesot, nach eng Kéier der Chamber Merci soen, datt an deenen eenzelne Kommissiounen un deene Projeten esou séier geschafft ginn ass, och un deem heiten, soudatt mer nach bis Enn des Joers deen duerch d'Chamber kënne bréngen.

De Projet hei ass awer net nëmme wichteg fir d'Eisebunn, en ass, wéi gesot, wichteg fir d'Entwécklung vun der Nordstad, vum Norden insgesamt. Et ass dee wichtigste Pôle d'échange, dee mer am Norden hunn. En ass awer och wichteg fir d'Stad Ettelbréck als solch, well en nei urbanistesche Chancë bitt fir déi Stad, well mer de Verkéier aus dem Kär eraushuelen an dee kënne berouegen an doduerjer natierlech och fir d'Geschäfte respektiv fir do ze liewen déi Stad vill méi attraktiv maachen.

Et ass och esou, datt dee Projet hei vun dëser Regierung, wéi scho vu Virriedner hei richteg gesot ginn ass, nëmme liicht geännert ginn ass. En ass haaptsächlech geännert ginn um Niveau vun der Mobilitéit douce a vun enger Rei Saachen am Kontext „shared space“, wou ech eng Rei Nobesserunge maache gelooss hunn.

E kritt awer eng wesentlech Komponent derbäi, an dat ass, datt mer dee Projet hei wäerte

verbanne mam Axe central Ettelbréck-Dikrech. An d'Chamber huet mer virun e puer Wochen hei gréng Luucht ginn, fir datt ech elo definitiv dee Projet ka studéieren, deen ech ausschaffe gelooss hu vu Januar un, fir ze kucken, wéi mer dee Pôle d'échange hei kënne verbanne mat Dikrech, an awer net nëmme mat Dikrech, mä dat heescht och mat all deene Gemengen, déi dertëscht leien, an nei Perspektiven doduerjer kréien.

Firwat ass dat wichteg? Majo, et ass elo just gesot gi vun engem Virriedner, datt d'Eisebunnsstreck jo géif bäibehale ginn. Dat stëmmt, mä awer et ass och gesot ginn, datt d'Eisebunnsstreck wierklech schlecht läit. Si läit net do, wou d'Entwécklung stattfonnt hunn; si läit net do, wou d'Potenzialer och si fir d'Zukunft, nämlech op deem Axe central.

An dee Systementscheid, dee jo 2013 am Fong duerch eng Etüd gefuerdert ginn ass oder beluecht ginn ass, deen ass net gemaach ginn, well an der Nordstad zwou vun deene Gemengen, déi dra sinn, net d'accord waren, fir d'Décisioun esou ze huelen. An och dës Regierung wollt net méi déi Diskussioun do nach eng Kéier hei nei ufänken an huet an de Koalitionsaccord schreiwe gelooss, datt mer déi Streck, déi Zuchstreck op Dikrech wëllen erhalen.

Mä ech soen lech awer: Ech hunn awer dunn der Regierung proposéiert, datt et mir awer net duergeet, fir einfach ze soen, mir drécken eis elo hei laanscht d'Fro a mir maachen näischt fir d'Entwécklung vun der gesamter Nordstad, an datt ech do versicht hunn, mat der Stroossebauverwaltung ze kucken, fir fir den Axe central eng besser Ubannung ze kréien, mat engem héije Capacitéitsbusréseau tëschent Ettelbréck an Dikrech, fir datt do och dat Potenzial, wat op deem Stéck do läit, fir datt mer déi Nordstad kënne entwéckelen, voll ausgeschöpft gëtt, a well et fir mech och de Complément ass zu deem, wat mer haut hei stëmmen - ganz kloer.

An dee Projet, dee wäerte mer elo am Detail studéieren doduerjer, datt ech virun e puer Wochen de Feu vert kritt hunn. Mä ech kann lech awer soen, datt dee machbar ass, an ech sinn och iwwerzeegt dovunner, datt, wa mer dee wäerte virleeën, dee ganz vill wäert bréngen, fir deen Axe central besser ze bedéngen, an domadder och der Nordstad ganz vill wäert bréngen.

Dat ass also e wesentleche Changement a gehéiert dann och..., well et ass jo gefrot ginn, wat dann d'Gesamtkonzept wier fir déi ganz Nordstad: Mä dat ass e wesentleche Bestandteil vun deem gesamte Konzept, niewent enger Rei anere Froen, déi ech awer herno wäert beäntwerte bei dem Här Kaes senger Interpellatioun, well deen huet jo déi Froen och opgeworf, wéi et weidergeet mam Contournement Ettelbréck an esou weider.

Duerfir, ech wëll elo net hei Zäit verléieren. Herno kann ech dat maachen, wa mer iwwert dat schwätzen. Mä wat awer och Projete sinn, déi wichteg sinn, déi mer wëlle weiderdreien, fir datt, wéi gesot, déi ganz Nordstad déi Entwécklung kritt, vun där dës Regierung gär hätt, datt se se onbedéngt soll kréien.

Do ginn also substanziiell Montanten investéiert am Intérêt vun där Nordstad, an ech sinn och gudder Dëng, datt mer domadder zesummen och an der Konventioun mat de Gemengen an der Nordstad kënne eppes draus maachen, fir datt mer dat, wat am Fong am IVL an an der Landesplanung scho laang virgesinn ass, nämlech deen drëtten Pôle d'activité économique, dee mer am Land sollen entwéckelen - niewent der Stad Lëtzebuerg an de Randgemengen an Esch-Belval -, deen eben d'Nordstad ass fir den Norden, datt mer dee kënne besser doduerjer entwéckelen.

Dee Projet hei huet eng Rei Joren Diskussioun um Bockel. A mä Virgänger, de Claude Wiseler, huet sech och scho vill domadder geplot. Et gëtt gesot, jo, virun enger Rei Joren, et wiere vill Meenungsverschiddenheete ginn. Déi eng waren dergéint, déi aner waren derfir.

Et muss een awer och soen, datt dee Projet extrem evoluéiert huet iwwert déi ganz Joren. Wann ech nëmmen dat Beispill eraushuele vun der Fro vum Héichwaasser oder vum Iwwerschwemmungsrisiko, dat war jo ee vun deene Punkten, déi vill an der Diskussioun waren, do sinn et vill Detailstudie ginn.

An ech kann lech och soen: Dat, wat elo um Dësch läit, a mengem Ministère läit esou een décken Dossier vun dem Waasserwirtschaftsamt, wou genau am Detail Analyse gemaach gi sinn, wéi déi ënnerierdesche Waasserleef do sinn a wat misst gemaach ginn, fir datt et net zu Iwwerschwemmunge kënn.

Elo kann natierlech ee mer soen: Oh, dat ass alles egal, ech sinn nach ëmmer der Meenung, et gëtt awer Iwwerschwemmungen herno. Ech kann lech awer nëmme soen: Ech muss mech

awer kënne op dat jo verloossen, wat d'Ingenieursbüroen ausschaffe respektiv d'Waasserwirtschaftsamt, déi jo awer elo net bekannt sinn als onkritesch par rapport zu esou Froen.

Au contraire, ech mengen, dee fréieren Direkter vum Waasserwirtschaftsamt war éischter een, deen ëmmer eng zimlech konsequent Meenung hat an esou Froen an deen éischter Leit op de Féiss erëmgetrëppelt huet, zwar oft zu Recht, fannen ech. Mä hei ass awer ganz kloer: Dat Dokument, wat virläit, dat ergëtt, datt dat machbar ass, natierlech ënner enger Rei Konditiounen. An déi Konditiounen, déi sinn am Projet vu Ponts et Chaussées respektéiert ginn an déi suergen och derfir, wéi gesot, oder sollen derfir suergen, datt eben do déi Iwwerschwemmungen net wäerte stattfannen.

Da sinn och eng Rei Diskussiounen gewiescht an der leschter Zäit iwwert d'Gebai, iwwert dat historescht Gebai. Bon, éischstens muss een emol soen, datt, wann een déi ganz Ettelbrécker Streck oder iwwerhaupt déi ganz Nordstreck kuckt, da gëtt et där historesch Gebaier ganz vill. Dat Ettelbrécker ass net dat eenzegt, wat et effektiv gëtt. Mir sinn och bis elo méi oder manner gutt mat deenen alleguer ëmgaangen. Dat ass e Fait.

Fait ass awer och hei, datt, wann een dee Projet an där Envergure wëllt realiséieren, wéi en hei virgesinn ass, fir datt en och als Pôle d'échange multimodal mat all senger Konsequenzen eppes bréngt fir d'Nordstad, da kann een dat Gebai net esou dostoe loossen.

Dat geet net, net nëmmen, wéi den Här Gibéryen gesot huet, wéinst dem Tunnel vun der Strooss ënnendrenner. Och wéinst deenen anere Saachen, déi sollen améngéiert ginn, wär dat net gaangen. Et huet ee missen do e Choix treffen. An de Choix huet misse sinn: Entweder décidéiere mer eis, d'Gebai, esou wéi et do ass, ze erhalen, mä da kënne mer deen do Projet an där Envergure net esou realiséieren an da musse mer eppes anescht maaen. Oder mir décidéieren eben, datt mer dat Gebai do ofrappen a versichen, an dat ass dat, wat een duerchweegs soll maachen, vläicht eenzel Elementer an der Architektur erëmhuele vun deem neien, wat gebaut gëtt. An ech mengen, dat ass dee Wee, dee gesicht gëtt.

Ech sinn der Meenung, datt awer dee Wee, fir op esou ee Wee ze goen, de richtige war, well, wa mer eppes do wëlle maachen am Interessi vun deem Pôle d'échange multimodal, wéi en do virgesinn ass, da musse mer déi Plaz hunn an da musse mer dat esou bauen, datt et och wierklech vu vir bis hannen zesumme klappt, datt mer déi Infrastrukturen all esou kënne dohinnersetzen, datt et herno deem entsprécht vu Capacitéiten, déi mer eis och erwaarden herno op deem Pôle d'échange, deen herno do wäert kommen.

Elo kann ee laang doriwwer diskutéieren. Ech ginn natierlech deene recht, déi soen: Mir mussen eis eng Kéier grondsätzlech ënnerhalen iwwert den Denkmalschutz zu Lëtzebuerg a wéi mer domadder ëmginn, fir datt mer net ëmmer hannerdrulafen. Dat ass alles sécherlech richtig. Mä nach, och da wäerte sech där doter Froe stellen an Zukunft.

Et muss een awer och emol d'Geschicht kucken, d'Geschicht vun der Mënscheit kucken, bei allem Respekt, datt ee viles soll a muss erhalen, wat geschichtlech wichteg ass, mä d'Gesellschaft entwéckelt sech awer och weider. Mir kënne net alles erhalen. Dat geet net ëmmer alles. Soss entwéckele mer eis net méi weider. Wann d'Mënscheit ëmmer esou geduecht hätt, dann hätte mer eis jo och vun der Architektur hier ni weiderentwéckelt. Ech mengen, dat muss jiddwerengem aliichten.

An duerfir, ech hu grouss Respekt virun deene Leit, déi sech asetzen, fir esou Gebaier ze erhalen, mä ech mengen, hei ass de Choix getraff ginn, aus deene Grënn, wou ech gesot hunn. An, wéi gesot, mir versichen ze kucken, an deem, wat do gebaut gëtt, Elementer vun där Architektur zrëckzehuelen. Mä méi war awer hei net dran, wann een dee Projet wëllt realiséieren, deen hei virgesinn ass.

Elo sinn eng ganz Rei Froen gestallt ginn. Ech versichen, se e bëssen der Rei no ze huelen, esou wéi se komm sinn. Dat Éischt, dat war, den Här Kaes huet gefrot nom Téléaffichage. An en huet gefrot: Wéini kënn deen?

Bon, Dir wësst jo, et gëtt jo den Télématique-Projet vum RGTR, an et gëtt en ähnleche Projet, fir net ze soen deen nämlechen, just vläicht vun enger anerer Technik hier, mä déi awer kompatibel si mateneen, deen d'Eisebunn huet. An d'Eisebunn huet virgesinn, datt am



Hierscht 2015 hiren Télématique-System soll fonctionnéieren.

Dann ass och vill gefrot ginn: Wéini geet de Chantier un? Ben, et ass virgesinn, datt de Chantier ugeet haaptsächlech an der Gare selwer. D'Quaien, déi sollen ufanks 2016 ufänke gebaut ze ginn. D'Bauzäit vun deem Ganzen ass op fënnf Joer virgesinn. Dat heescht, 2021 bis '22 soll de ganze Projet, dat heescht d'Gare mat de Stroossen, fäerdeg sinn.

Et gëtt och a Phase gebaut. Dat heescht, mir konzentréieren eis natierlech an enger éischter Phas virun allem op d'Gare, well do ass dat Urgentst ze maachen. Ech mengen, et ass vu villen hei gesot ginn, vëlleeg zu Recht, datt am Fong déi Gare Ettelbréck wierklech net méi deem entsprécht, wat haut eng modern Gare muss sinn. Also, ech mengen, ech brauch dat net nach eng Kéier alles ze widderhuelen, wat hei gesot ginn ass.

Dann ass gefrot ginn: Jo, wat geschitt op der Gare während där Zäit vum Chantier? Wat ass mam Parking? Wou ginn d'Maschinen higesat? - Mä duerfir sinn alles Saache virgesinn. Wéinst dem Chantier, wann deen do ass, wäert de Parking da perpendiculaire zu de Gleiser aménagéiert ginn. Woubäi een natierlech ëmmer muss soen: E Chantier vun där doter Envergure, dat ass net, wéi wa kee Chantier do wier. Dat bréngt natierlech Schwieregkeete mat sech.

Ech kommen och herno nach drop zrëck, well och vill Froe gestallt gi sinn iwwert d'Verspéidungen an d'Chantieren en général de Moment bei der CFL, mä et mécht ee jo awer dat Ganzt, fir datt et herno soll besser goen. An ech mengen, et muss een natierlech dat gutt kommuniquéieren, och sur place, an da mengen ech och, datt d'Leit... Bon, natierlech ass ee genervt, wann et vläicht net gradesou gutt geet während dem Chantier, mä vu datt ee jo weess, datt dat alles gemaach gëtt, fir datt et herno vill besser ass, wéi et haut ass, mengen ech, dann hält een dat och sécherlech mat a Kaf.

An dann d'Maschinen, wou ginn déi hin? Déi ginn an der Cour à marchandises implantéiert, also ofgestallt, wann do soll gebaut ginn.

Dat heescht, et ass schonn dru geduecht ginn, wéi dat Ganzt organiséiert gëtt. Wéi gesot, nach ëmmer mat där Remarque, datt et e Chantier bleibt an datt op engem Chantier net alles normal fonctionnéiert an och sécherlech dat eent oder anert ka virkommen. Mä et soll awer versicht ginn, dat esou gutt a maximal gutt ze organiséieren, datt näischt soll virkommen.

Da sinn och Froe gestallt ginn iwwert dee berühmte verseuchte Buedem an iwwert dee Bunker. Eischstens wëll ech lech soen, et gëtt ëmmer esou gemaach, wéi wann dat deenen net bekannt wär, déi hei solle bauen. Dat stëmmt net! D'Pläng leie ganz kloer der CFL respektiv de Ponts et Chaussées vir, an et ass och genau gewosst, wou dee Bunker ass. An et ass och gewosst, datt et do verseuchte Buedem gëtt. Mä fir awer doraus ze maachen, wéi wann een dee Problem net kéint léisen, jo, dat ass jo awer elo nu wierklech un den Hoer erbäi-gunn.

Natierlech, bei engem verseuchte Buedem huet een ni eng honnertprozenteg Garantie, op wat een herno stéisst. Mä ech soen lech awer, wa mer esou géife rasonéieren, ma dann hätte mer op Belval oder op anere Plaze guer net brauchen unzefänken, eppes ze maachen. Wa mer elo iwwerall higinn, wou mer nëmme mengen, datt verseuchte Buedem wär, a mir soen, mir ginn net méi doru fréckelen, da soen ech lech, da maache mer net méi ganz vill op ville Plazen. Mä et muss jo awer virun allem och dréms goen, grad do, wou industriell Aktivitéiten och scho stattfonnt hunn, datt mer déi erëm hierstellen an datt mer doraus eppes aneschtens maachen, wéi datt mer do de Buedem, dee verseuchte Buedem einfach leie loos-sen.

Ech kréie gesot, datt am Moment op Basis vun deenen Analysen, déi gemaach gi sinn, an et sinn der gemaach ginn, déi Pollutioun do bekannt ass an datt se sech awer a Grenzen hält an, virun allem, datt se maîtrisabel ass. An ech mengen, och dat muss mir duergoen à ce stade, fir datt mer kënnen de Projet ugoen. Wéi gesot, natierlech ëmmer, wann ee bis bei esou Saache buert, kënnen duerchweegs och Iwwerraschunge virkommen. Mä ech mengen awer och, datt déi ze maîtriséiere sinn.

An dat nämlecht gëllt fir dee Bunker. Et ass bekannt, wou en ass, an da muss ee sech esou organiséieren, datt een dat och do maîtriséiert

kritt, an dat ass duerchweegs awer och méiglech.

Dann ass gefrot gi vum Här Turpel: Si Calculle gemaach gi vun der CMT ronderëm dee ganzen Tunnel, dee gebaut gëtt fir d'Autoen? Natierlech, ech mengen, dat hate mer lech an der Kommissioun jo och gewisen, déi ganz CMT-Simulatiounen, déi gi landeswäit gemaach. An natierlech ginn där bei all grouse Projet gemaach ganz genau am Detail, fir ze kucken, wéi d'Fluxe sech entwéckelen ëmmer och mat Pronosticke vun der Verkéiersentwécklung.

Déi si selbstverständlech och hei gemaach ginn. Ech mengen, dee Film, dee gewise ginn ass an deen och um Internet vum Ministère ze kucken ass, dat ass méi eng Gesamtvue, fir einfach ze veranschaulichen, wéi dat herno soll fonctionnéieren. Dat huet elo näischt mat de Simulatiounen direkt ze dinne, mä et sinn natierlech och do Simulatiounen gemaach ginn.

Da stellt d'Fro sech elo vun de Schwieregkeete bei de Bus/Zuch-Korrespondenzen. Et ass och gefrot ginn am Kader vum neien Horaire vun der Nordstreck, dee jo de 14. Dezember elo ugeet, wou mer jo den Hallefstonnentakt aféieren, wat jo, dat muss een emol soen, haaptsächlech tëschent Ettelbréck an Elwen eng immens Verbesserung ass. Mir ginn do vum Stonnentakt op den Hallefstonnentakt. A bei allem, wat ee sécherlech ka kritiséieren, wat nach net fonctionnéiert, ass dat emol eng Verbesserung.

Da bleiwen natierlech, well eng Rei Chantiere sinn, eng Rei Schwieregkeeten op: datt mer zum Beispill och tëschent Ettelbréck a Lëtzebuerg net kënnen an de Spëttestonnen all déi Zich ubidden, déi mer haut ubidden, well et eegleiseg geet op engem klengen Stéck ënnen, wéinst dem Arrêt Pont Rouge, well do jo d'Gleiser mussen ëmgebaut ginn. Mä och do bieten ech ëm Verständnis, well mir maachen dat jo, fir datt herno fir d'Leit vun der Nordstreck en immense Gewënn dobäi erauskënn.

Wann deen Arrêt bis fäerdeg ass, an dat ass eben nach eng batter Zäit, vläicht zwee, zwee an en halleft Joer, da wënnt een, wann een op de Kierchbiereg fiert, bis zu 20 Minutte Fahrzäit par rapport zu haut. Ech mengen, dat gëtt eng immens Steigerung vum öffentlichen Transport. An dat nämlecht betrëfft natierlech de Busréseau.

Mäi Ministère gëtt haut nach e Communiqué eraus, wéi de Busréseau...

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Dir misst esou lues zur Konklusioun kommen.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Här President, ech sinn direkt fäerdeg. Nach just ee Saz, wann Der erlaabt, ech sinn amgaangen.

Mir hu misse 70 Buslinnen op der ganzer Nordstreck reorganiséiere wéinst dem Takt, deen elo agefouert ginn ass. Mir wäerten haut och e Communiquéerausginn, wou mer dat kuerz erklären. An op dem Site www.mddi.lu gesäit ee genau, wat fir eng Linn datt dat ass.

An et ass versicht ginn, natierlech dee Bus esou ze organiséieren op den Hallefstonnentakt, datt d'Korrespondenze mat de Fluxen an der Richtung fonctionnéieren. Dat heescht, an de Spëttestonnen, wou jo alles da Richtung éischer Stad oder Ettelbréck fiert, datt do d'Buskorrespondenz klappt a Richtung vun do, wou d'Leit wëlle fueren, respektiv owes, wann eterausgeet, d'nämlecht. Dat heescht, mir wäerten et och observéieren, dat steet och am Communiqué dran, déi nächst zwee, dräi Méint, an do, wou mer Reklamatiounen kréien, do, wou muss nogebessert ginn, gëtt selbstverständlech nogebessert.

Dir kënnst lech jo virstellen, wann een den Hallefstonnentakt aféiert an et muss ee 70 Linnen dorobber upassen, dat ass natierlech net esou einfach. An do komme sécherlech déi eng oder aner Couack vir, an da wäerte mer déi och da verbessern.

Dann nach e leschte Saz zu deem Communiqué vum Mouvement écologique...

(**Interruption par M. Mars Di Bartolomeo, Président**)

Här President, et sinn immens vill Froe gestallt ginn, ech entschëllege mech derfir. Ech wëll se awer all beäntweren.

De leschte Saz zu deem Communiqué. Et ass nach eng grouss Reform vum RGTR, déi steet jo nach aus souwisou, déi generell Reform, a mir wäerten och higoen an do mat Forume schaffen, Utilisateursforums. Haaptsächlech wäerte mer e Pilotprojet maachen op der Nordstreck, wou mer selbstverständlech dann och kucken, eng Rei Doléancen nach mat ze verschaffen, déi elo nach sécherlech opstinn.

Merci.

► **Une voix.**- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci och dem Här Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister.

Domat wäre mer um Enn vun der Diskussioun ukomm a mir géifen iwwert de Projet fir déi nei Ettelbrécker Gare ofstëmmen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6734 et dispense du second vote constitutionnel

Et ass de Projet 6734 an d'Ofstëmmung huet ugefaangen.

(**Interruptions**)

Jo, do schéngt eppes net ze klappen. Jo, ech ka selwer net ofstëmmen.

(**Interruptions**)

Et schénge 60 Leit ofgestëmmt ze hunn, also ginn ech dovunner aus...

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- Neen, ech stëmmen hei esou of wéi déi gréng zu Ettelbréck am Gemengerot.

(**Hilarité**)

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Sou, wann ech gelift, mir sinn hei bei der Ofstëmmung. Ech kucken emol...

(**Interruptions et hilarité**)

57 Jo an 3 Neen. Mir kucken nach eng Kéier d'Ofstëmmung genee no, well et schéngt iergendeppes awer net esou honnertprozenteg geklappt ze hunn.

Ont voté oui: Mmes Diane Aehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Laurent Mosar), MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, M. Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank (par M. Marcel Oberweis), Marc Spautz (par M. Paul-Henri Meyers), Serge Wilmes, Claude Wiseler, Michel Wolter et Laurent Zeimet (par M. Serge Wilmes);

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler (par M. Eugène Berger), Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur (par M. Lex Delles), M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps (par M. Gusty Graas), Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Gérard Anzia, Henri Kox (par M. Claude Adam), Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter et M. Roberto Traversini;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany (par M. Justin Turpel).

Ont voté non: MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding (par M. Gast Gibéryen).

Dat gesot, géif ech d'Chamber nach froen, ob se bereet ass, d'Dispens vum zweete Vote ze ginn.

(**Assentiment**)

Dat ass dann esou décidéiert.

Mir géifen dann zu eiem nächste Punkt vum Ordre du jour iwwergoen, dat ass de Projet 6566. Hei geet et ëm ee grenziwwerschreidenden Austausch vun Informatiounen bei Verkéiersdelikter. An d'Wuert huet direkt fir sech selwer d'Madame Josée Lorsché, Rapportrice.

7. 6566 - Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.**- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Härren, beim Projet de loi 6566 geet et ëm d'Ëmsetzung an déi national Gesetzgebung vun der europäescher Direktiv 2011/82. D'Zil besteet doran, de grenziwwerschreidenden Informationsaustausch a puncto Verkéiersdelikter ze vereinfachen an d'Verkéierssicherheit an Europa ze erhéien.

Den Europäesche Gerichtshaff huet dës Direktiv de 6. Mee 2014 iwwer en Arrêt annulléiert, well se op enger falscher Rechtsgrondlag berout. Dat kënnst net oft vir. D'Direktiv beriff sech nämlech op déi internationalen Zusammenarbecht vun der Police, déi net an direkter Relatioun steet zu der Verkéierspolitik, mä zu der Sécherheitspolitik, déi an en anere Kompetenzberäich fält.

Géint d'Zilsetzung vun der Direktiv huet den Europäesche Gerichtshaff keng Awänn erhuewen, an dat ass dann och de Grond, firwat mir

d'Direktiv trotzdem ëmsetze sollen. Woubäi d'Effete vun der Direktiv bis zu engem Délai vun zwielef Méint nom Arrêt en vigueur solle bleiwen. Laut den Informatiounen, déi ech vum Europadeputéierte Claude Turmes kritt hunn, ass d'Direktiv mëttlerweil iwwerschaafft ginn a wäert Enn Februar virleien. An dee Moment wäerte mir dann och eng Modifikatioun vum Gesetz virhuelen.

Dat virusgeschéckt, kommen ech zum Oflaf vun den Aarbechten an der Kommissioun an och zum Inhalt vum Projet de loi. De Gesetzesprojet ass de 16. Abrëll 2013 scho vum fréieren Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister Claude Wiseler déposéiert ginn.

D'Avis vum Statsrot datéiere vum 22. Oktober 2013 a vum 3. Juni 2014. Déi verschidden Avis vum der Chambre de Commerce an der Chambre des Métiers datéiere vum 3. Juni 2013, 17. Juli 2013 an 19. Juni 2014. Déi zwee Avis vum der Commission nationale pour la protection des données si vum 25. Juli 2013 a vum 19. Juni 2014. Dir gesitt, datt vill Avisen heizou erakoumen.

Den 10. Februar 2014 huet d'Kommissioun mech als Rapportrice designéiert. Den 23. Abrëll 2014 huet d'Kommissioun de Projet de loi an den Avis vum Statsrot ënnert d'Lupp geholl an huet eng Rei vu parlamentareschen Amendementer formuléiert.

Nodeems d'Nohaltegkeetskommissioun iwwer eng europäesch Kommunikatioun informéiert ginn ass, datt d'Direktiv trotz hirer Annulatioun misst ëmgesat ginn - mir waren eis um Ufank net esou sécher -, hu mir eis den 8. Oktober 2014 mam Avis complémentaire vum Statsrot befaast an hunn de virleiedenen Text schlussendlech zrëckbehalen. De 26. November 2014 huet d'Kommissioun mä Rapport dann eestëmmeg ugeholl.

Ech kommen zum konkreten Deel. Konkret geet et ëm d'Verbesserung vum Informationsaustausch tëschent de Memberstaten am Fall, wou eng Verkéiersinfiraktioun an engem anere Land stattfënnt wéi an deem vun der Immatriculatioun vum Véhicule. Och Dréittstate kënnen sech un deem Informationsaustausch bedeelegen, wa se déi néideg Konditiounen erfüllen. Bis elo ass et esou, datt déi entspreichend Verkéiersinfiraktiounen oft net mat Geldstrofen oder penale Sanktiounen kënnen beluecht ginn, ganz einfach, well de Besëtzer vum Gefier net ze identifizéieren ass. D'Informatiounen sinn dann dee Moment net ofruffbar.

Obscho vill Efforte gemaach gi sinn, fir d'Zusammenaarbecht um europäeschen Niveau ze verstärken, ass ebe just de Volet vun der Verkéierssicherheit vernoelissegt ginn. Och am Beräich vun der Verkéierssicherheit, kann ee soen, si verschidde bilaterale Ofkommensen ofgeschloss ginn, respektiv och regional Ofkommensen, mä déi haten natierlech ëmmer nëmmen eng limitéiert Envergure, well de ganzen europäeschen Territoire net erfaasst ginn ass.

Mam Projet de loi vun haut soll de géigesäitegen Accès zu den Datebanken a puncto Immatriculatioun assuréiert ginn, fir de Propriétaire vum Véhicule och am Ausland dann eben ze identifizéieren. D'Opportunitéit vun der Pour-suite an d'Exekutioun vun der Sanktioun fält duerno an d'Kompetenz vun deem Stat, an deem d'Infiraktioun begaange ginn ass an entsprécht der Legislatioun vun deem betraffene Land.

Dee Moment, wou den Numm an d'Adress vum soupçonéierten Auteur vun der Infiraktioun bekannt sinn, gëtt hien oder si - d'Frae loosser der bekanntlech manner fléien am Verkéier - an der offizieller Sprooch vu sengem Heemechtsland iwwert d'Sanktiounen an déi juristeschen Konsequenzen informéiert, déi am Land vun der Infiraktioun en vigueur sinn.

Den Ofuff vum den Daten erfollegt iwwert den europäesche System EUCARIS, den European Car and Driving License Information System, deen hei am Land 2004 en place gesat ginn ass. Den Accès zu den Daten ass dem sougenannten „Point de contact national“ virbehalen. Déi protokolléiert Date gi fir eng Dauer vu sechs Méint oprechterhalen an däre vum Empfängerstat nëmme benotzt ginn, fir de schëllege Chaufer ze ermëttelen. Am Fall, wou déi ugeschriwwen Persoun de Verkéiersdelikt contestéiert, muss si sech un de Parquet wenden, fir eng Enquête an d'Wee ze leeden.

D'Direktiv, ëm déi et haut geet, harmoniséiert also weder d'Zort vun den Infiraktiounen nach déi jeeweileg Sanktiounen, déi an de Memberstaten applizéiert ginn. Ennert d'Applikatioun vum Gesetz falen all Infiraktiounen, déi eng grouss Gefor fir d'Verkéierssicherheit duerstellen. Déi kennt Der alleguer, dat sinn: d'Geschwindegekeetsiwwerschreidung, d'Netdroe vum Sécherheitsgurt respektiv och d'Netdroe vum Casque um Motorrad, d'Duerchfuere vun enger roudier Luucht, d'Fueren ënnert dem Afloss vun Drogen oder Alkohol, d'Fueren op