

Deen ass verschwonnen.

(Interruption)

De Projet 5906 iwwer Alkohol an Drogen hannert dem Steier. D'Wuert huet dann de Rapporteur, den honorabelen Här Roland Schreiner.



10. 5906 - Projet de loi modifiant

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

- l'article 179 du Code d'instruction criminelle et

- l'article 40 de la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Rapport de la Commission des Transports

» M. Roland Schreiner (LSAP), rapporteur.- Merci, Här President. D'Verkéisersécherheet war elo grad en Thema. D'Verkéiserssécherheet bleift och an dësem Projet de loi en Thema.

Dofir, Här President, Här Minister, léif Kollee-ginnen a Kolleegen, de Projet de loi ass de 25. Juli 2008 vum Transportminister déposéiert ginn. En huet als Objektiv, d'Gesetz vum 18. September 2007 iwwert d'Verkéiserssécherheet op e puer Punkten ze modifizéieren respektiv ze preziséieren, notament wat d'Bestëmmungen ugeet iwwert den Taux d'alcoolémie fir d'Leit, déi an engem Rettungsdéngscht tätég sinn, an iwwert den Dépistage vun den Droge beim Autofueren. Doniewent preziséiert en och verschidden Dispositiounen betreffend d'Kompetenze vun de Riichter beim Er-deele vun engem Fuerverbuet.

Här President, d'Gesetz vum 2007 hat zum Zil, duerch eng Rei vun neie Moosnamen d'Sécherheet op eise Stroossen dätlech ze verbessern. Et reit sech an d'Strategie vun der Europäescher Unioun aus dem Joer 2003 an, fir d'Zuel vun de Verkéierdoudeche bis zum Joer 2010 ëm d'Halschent ze reduzéieren.

All Joer stierwen op den europäesche Stroosse méi wéi 40.000 Mënschen; 1,6 Milliounen ginn duerch Verkéiersaccidenter blesséiert oder droen zum Deel bleiwend Kierperschied dovun. 90 bis 95% vun dësen Accidenter sinn op mënschlecht Versoen zrëckzeféieren a kéinten deemno verhënnert ginn.

Dës Zuele sinn erschreckend a maachen dätlech, wéi noutwendeg a wéi dréngend Handlungsbedarf besteet an Europa an och hei zu Lëtzebuerg. Dat trotz alle Verbesserungen, déi an deene leschte Joren um Niveau vun der Technik vun den Autoen erreecht goufen an déi och e Bäitrag zur Verbesserung vun der Sécherheet am Verkéier duerstellen. An och trotz der positiver Entwécklung, déi mer an deene leschte Joren hei zu Lëtzebuerg, grad hei zu Lëtzebuerg, matgemaach hunn. Wa mer gesinn, dass d'Zuel vun de Verkéiersdoudechen - et ass éinescht scho gesot ginn - bei eis zënter 2001 ëm 50% erofgaangen ass, an d'Zuel vun de Schwéierblesséierten an deemselwechten Zäitraum souguer ëm 69%.

Dee gréisste Risikofacteur ass a bleift awer nach ëmmer de Mënsch selwer, de Chauffeur also. An d'Statistiken erginn, dass déi meescht Accidenter aus ze héijer Vitesse, staarkem Alkoholkonsum an neierdénge och Fueren ënner Afloss vun Droge resul-téieren.

Duerfir huet de Projet de loi oder besser d'Gesetz vum 2007, op dat ech éinescht Referenz scho gemaach hunn, och e puer Piste verfolgegt, nämlech déi, méi eng effikass Penaliséierung vun de Chauffeure bei besonnesche Verstéiss géint d'Verkéisers-

uerdnung, dann d'Erofsetze vum erlaabten Taux d'alcoolémie an drëtens d'Afféiere vun Tester, déi et erméiglechen, d'Fueren ënner Afloss vun Droge méi systematesch ze dé-tectéieren an ze bestrofen.

An der Praxis huet sech awer ganz séier erausgestallt, dass d'Applikatioun vun een-zelne Mesuren aus dësem Gesetz proble-matesch ass, an dëse Projet de loi soll duer-fir dës Problemer hëllefen aus der Welt ze schafen.

D'Gesetz vum 2007 huet fir eng Rei vu Chauffeuren, wéi déi, déi am Stage sinn zum Beispill, oder och Berufsschauffeuren, den erlaabten Alkoholtax op 0,2 Promille erofgesat. Dorënner sinn och d'Chauffeure vun de Rettungsdéngschter, Ambulanzen a Pompjeesgefiierer gefall.

Et ass awer gewosst, dass de gréissten Deel vun dëse Chauffeure sech am Kader vun engem Voluntariat an den Déngscht vun eiser Gesellschaft stellen, 24 Stonnen op 24, 365 Deeg op 365 am Joer quasi müssen op Opruff bereetstoen an duerfir net onbe-déngt kënne mat Berufsschauffere verglach ginn an och net mat deene gläichgestallt kënne ginn.

An deem Sënn redresséiert dann och dëse Gesetzesprojet dës Moosnamen an ali-gnéiert den erlaabten Alkoholtax fir déi fräiwëlleg Mataarbechter vun de Rettungs-déngschter op de Régime général, dat heescht, erëm op 0,5 Promille; virausgesat, si ënnerleien net den Dispositiounen vun deene Leit, déi am Stage sinn.

Ech wëll awer och nach derbäi soen, dass de Statsrot heimadder Problemer hat a Schwieregkeeten hat ze verstoen, dass eng Rei vu Chauffeuren aus dem Rettungswie-sen elo a sengen Ae méi favorabel géife be-handelt gi wéi anerer.

Ech mengen awer, dass mer mat dëser Me-sure hei eisem Voluntariat hei am Land a speziell deene Leit, déi Dag a Nuecht ën-nerwee sinn op den Ambulanzen an de Pompjeesween, hei e ganz groussen Déngscht awer erweisen.

En anere Volet vun dësem Projet de loi be-trëfft den Dépistage vun den Drogen. De Konsum vun illegalen Drogen ass e Fléau vun eiser Gesellschaft, dat wësse mer, dee sech leider och ëmmer méi verbreet, haapt-sächlech bei deene jonke Leit. An et ass evident, dass dee Phenomeen och sän negativen Impakt op d'Verkéiserssécherheet huet. Dat ëmsou méi, wéi sech ganz oft Dro-gen- an Alkoholkonsum och nach matenee vermëschen.

Statistiken aus Frankräich hunn erginn, dass de Pourcentage vu Chauffeuren, déi an e wierklechen Accident verwéckelt sinn an ën-nert der Emprise vu Stupéfiants fueren, bei 15 bis 20% läit. D'Europäesch Kommissioun geet dovun aus, dass, wann net dréngend Moosnamen an deem Beräich ergraff ginn, à terme méi Accidenter aus Drogekonsum wéi aus Alkoholkonsum kéinte resul-téieren.

D'Gesetz vum September 2007 huet duerfir och prezis déi Substanzen definéiert, déi am Kader vun engem Dépistage getest ginn. Ech wëll dorun erënnern, dass dat déi meescht verbreeten illegal Droge sinn, wéi THCen, also alles, wat mer ënnert dem Begrëff vu Cannabis verstinn, dann d'Am-phetaminen, wéi zum Beispill Ecstasy a Ko-kain, oder och d'Opiaten, also Heroin, Mor-phium oder Kokain. Dann huet dat Gesetz och definéiert, wéi een Test beim Dépistage vun den Drogen ausschlaggebend ass, an et huet och de Seuil definéiert, ab weini ee kéint dovun ausgoen, dass de betraffene Chauffeur net méi fähtüchteg ass, well en ënnert dem Afloss vun Droge steet.

An der Praxis sollt sech awer dann doraus erginn, dass d'Police, oder sollt et dann esou ausgesinn, dass d'Police op Ordon-nance vum Procureur oder bei manifesten Unzeechen, déi festgestallt ginn, un éisch-ter Stell emol en Test sollt maachen, bei deem de Spaut oder de Schweess sollt ana-lysiert ginn. A wann deen dann erweise géif, dass de Chauffeur eng vun deenen de-finierte Substanze konsumméiert hätt, da géif eng Blutanalys gemaach ginn, fir fest-zustellen, ob eng vun deene Substanzen am Blut dran ass oder och net.

Dës Prozedur beinhalt awer eng Rei vu ju-ristischen Ongewëssheeten, esou dass d'Autoeure vum Projet de loi an och d'Kom-missioun, en accord mam Statsrot, eng nei Prozedur definéiert hunn, déi eigentlech dräi Etappe begräift, woubäi déi nächstfol-gend Etapp nëmmen därëf entaméiert ginn, wann déi vu virdrun och positiv war.

Et geet un, an dat ass déi éischt Etapp, mat dem Feststelle vun äusserlechen Unzee-chen, déi e Verdacht opkomme loossen, mëttels enger Batterie vu standardiséierten Tester. Déi Déroulementer, d'Kritärë vun deenen Tester ginn iwwer Règlement grand-

ducal definéiert. Wann déi Tester da positiv sinn, kënn dann als zweet Etapp den Test an d'Analys vum Spaut oder dem Schweess, an eréischt dann, wann och deen Test positiv ass, muss de Chauffeur sech enger Blutprouf ënnerzéien.

Mat dëser méi preziser Prozedur, déi op en-gem duebele Contrôle jo da berout, menge mer, dass mer all Risque d'arbitraire elimi-néiert kréien a verhënnern, dass zum Bei-spill eng Persoun sech enger Blutprouf muss ënnerzéien, wa se nëmmen, zum Bei-spill, Medikamenter geholl huet, well se krank ass.

Wichtig ass och ze soen, dass d'Agente vun der Police grand-ducale, déi déi Tester müssen duerchféieren, eng speziell an ap-propriéiert Formatioun kréien, grad wéi dat och an der Belsch, zum Beispill, haut de Fall ass. Ech wëll och nach derbäi soen, dass déi Method vun de standardiséierten Tester mat grousssem Erfolleg an der Belsch an an Däitschland applizéiert gëtt. Si erlaabt virun allem, déi reell Influenz vun illegale Sub-stanzen ze déctéieren an esou d'Zuel vun de Leit, déi sech ouni Justifikatioun engem Spaut- oder Schweesstest müssen ënner-zéien, op e strikte Minimum ze begrenzen.

En drätte Volet an e leschte Volet, mat deem sech dëse Gesetzesprojet beschäftegt, ass d'Fuerverbuet, dat vun den zoustännge Riichter ausgeschat gëtt. D'Gesetz vum 2007 hat do eng zimlech rigid Ausleeung virgeschriwwen, nom Motto: „Fuerverbuet ass gläich Fuerverbuet“, an dat an alle Fäll an ouni Ausnahm. Et huet sech awer an der couranter Praxis bei der Justiz erausge-stallt, dass d'Méiglechkeet fir d'Riichter, d'Fuerverbuet op verschidden Trajeten oder verschidden Deeg an der Woch ze limitéie-ren, awer Sënn gemaach huet, net zulescht och, fir d'Liewensqualitéit vun deene betraf-fene Chauffeuren ze garantéieren.

De Gesetzesprojet vun haut proposéiert deemzufolleg, d'Modulatioun vum Fuerver-buet erëm anzeféieren, an déi der Appré-ciation um Riichter ze iwwerloossen, déi dee vu Fall zu Fall ka festleeën opgrond vun der Gravitéit vum Vergehen, esou zum Bei-spill bei Alkohol um Steier, Fueren ënner Afloss vun Drogen, der Récidive beim Délit de grande vitesse, Défaut d'assurance an Netbeuechte vun engem ausgesprachene Fuerverbuet respektiv och dem administra-tive Retrait vum Führerschäin.

De Riichter kritt also heimadder méi Spill-raum, fir d'Fuerverbuetsstrofen ofzeschwä-chen, esou zum Beispill fir dem betraffene Chauffeur de Führerschäin ze loossen, fir op d'Aarbecht ze fueren. Eng Praxis an eng Méiglechkeet, vun där jo och an der Ver-gaangenheet, ënnert der viregter Gesetzge-bung, ganz vill Gebrauch gemaach ginn ass.

Da schaaft dëse Gesetzesprojet déi Bestëmmung of, dass am Fall, wou e Fuerverbuet vu mindestens sechs Méint ausge-schat gëtt, zumindest deen éischte Mount net mat Sursis ka verhaange ginn. Dat ass an Zukunft elo erëm méiglech.

Voilà, Här President, ech kommen domad-der zum Schluss vu mengem Rapport. Ech hunn d'Impressioun, ech maache ganz vill Leit e grouse Pléséier.

» M. le Président.- Dir hätt nach véier Minuten zegutt, Här Schreiner.

(Interruptions)

» M. Roland Schreiner (LSAP), rap-porteur.- Jo, elo wier ech jo scho fäerdeg, wann Der mech elo net ënnerbrach hätt. Fir alles dat, wat ech dann elo net méi konnt soen oder net méi ka soen oder scho bal mech net méi trauen ze soen, verweisen ech dann op den...

(Interruption)

Merci, Här Huss.

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence)

Fir alles dat, wat ech elo net konnt soen oder net méi därëf soen oder mech net méi trauen ze soen, verweisen ech op de schrëftleche Rapport, deen lech virläit. Ech mengen awer, dass mer mat dësem Projet de loi d'Gesetz vum 18. September 2007 esou komplettéiert a preziséiert hunn, dass dee ganzen Dispositif vu Moosnamen, deen d'Sécherheet op eise Stroossen dät-lech soll verbessern, och wierklech an der Zukunft ka gräifen, am Sënn vun all deem, wat mer eis an Zukunft jo och op eise Stroossen da vu Verbesserungen erhoffen.

Ech hoffen, dass all d'Fraktiounen dat och esou gesinn. D'LSAP-Fraktioun gesäit dat esou, an ech ginn duerfir och am Numm vun hir d'Zoustëmmung.

» M. le Président.- Merci, Här Schrei-ner. Den Här Kaes huet d'Wuert.

Discussion générale

» M. Ali Kaes (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll direkt emol dem Rapporteur, dem honorabelen Här Schreiner, villmools Merci soe fir säi schrëft-lechen a mëndleche Rapport. Dee Projet, iwwert dee mer haut hei schwätzen, huet an der Öffentlechkeet net déiselwecht Brisanz a Resonanz wéi d'Gesetz vum 2007, wéi mer eben d'Promillegrenz vun 0,8 op 0,5 Pro-mille erofgesat hunn.

An deem ganze Pak vu Moosnamen hu mer deemools och fir déi fräiwëlleg Services de secours, nämlech d'Pompjeeën an d'Protection civile, de Grenzväert op 0,2 Promille erofgesat. Mir waren eis deemools a sech net de Konsequenze vun dëser Dé-cision bewosst. Ech wëll elo op dëser Plaz net fir d'x-te kéier op d'Diskussiounen vum Alkohol- an Drogekonsum am Stroossever-kéier agoen. Mir alleguerte wëssen, wat fir eng schlëmm Konsequenzen dat kann hunn, a jiddwereen heibannen an dobausse misst wëssen, wéi ee sech u sech ze verha-len an ze behuelen huet.

Mat alle Campagnen, déi ëmmer erëm lan-céiert ginn, an der Opklärung, déi stattfënn, muss all Chauffeur wëssen, a wéi enger grousser Verantwortung hie steet, wann hie sech hannert d'Steirradd vun engem Gefier setzt. Et muss een awer ëmmer bedenken, datt déi Leit, déi bei de Pompjeeën oder bei der Protection civile aktiv sinn, dat net haaptberufflech maachen, mä Bénévoler sinn. Leit, déi e ganz groussen Deel vun hi-rer Fräizäit investéieren, fir en Déngscht un der Allgemengheet ze leeschten.

Wéi grad scho gesot, wëll ech ganz kloer differenzéieren zwëschent engem profes-sionelle Chauffeur, zum Beispill vun engem schwéiere Camion, an engem Fräiwëllegen, deen aktiv ass. Fir professionell Chauffeu-ren ass den Taux vun 0,2 Promille novollzéi-bar, well se eng sëllege Stonnen all Dag op der Strooss ënnerwee sinn a vun hinne nach emol eng aner Konzentrationsleeschtung gefuerdert gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, haut schwätze mer, wéi gesot, just vun deene Leit an eiser Bevölkerung, a leider Gottes gëtt et der ëmmer mander, déi sech fräiwëlleg zur Verfügung stellen, fir aneren an enger Noutsituatioun ze hëllefen. Ouni den Asaz vun eise fräiwëllege Pompjeeën oder vun der Protection civile wiere scho vill Haiser ofgebrannt oder Verletzter net zur Zäit an d'Spidol bruecht ginn. Natierlech muss een, wann een a senger Fräizäit esou enger éierevoller Aufgab noegeet, och wës-sen, wéi eng Verantwortung ee fir sech, mä awer och virun allem fir anerer huet, an deementsprechend responsabel agéieren, wann een am Verkéier ënnerwee ass.

Trotzdem sinn all dës Leit Fräiwëlleger, déi och nach eng Famill an e Liewen niewent hi-rer Aktivitéit an de Pompjeeën an an der Protection civile hunn. Solle si net och emol een oder zwee Béiercher oder e gudde Patt Miseler Wäin bei engem gudden lessen drénken, an duerno trotzdeem nach där-efen op den Asaz fueren, wa se gebraucht ginn? Mir schwätzen hei vu Leit, déi de gan-zen Dag schaffe ginn a sech an hirer Fräizäit dofir opopferen, fir eis all ze hël-lefen, wann et verlaangt ass.

Ech weess, „opopferen“ ass u sech e staarke Begrëff, mä ech géif emol gäre ge-sinn, wéi schlecht mer dru wieren, wa mer si alleguerten net hätten. Et ass schonn eng ganz besonnesch Motivatioun an e staarke Wëllen, ze hëllefen, verlaangt, fir datt een niewent senger Aarbecht, éischtsen, a For-matiounen geet, fir den néidegen Know-how ze hu vum Rettungswiesen a fir dat ze léie-ren, an zweetens, sech permanent, och wann et dräi Auer an der Nuecht ass, bereet hält, fir wann een op en Asaz geruff gëtt. Mat 0,2 bis 0,5 Promille ass ee weder voll nach soss eppes, an et soll ee folglech och nach därferen en Asaz fueren.

Mir hu schonn enorm Problemer am Béné-volat, esou zum Beispill am Ambulanzen-déngscht, wou et net evident ass, zu alle Stonnen d'Ambulanzen iwwert d'ganzt Land ze besetzen, a mir sollen eis net mat esou enger niddreger Limite selwer beschneiden an deenen Déngschter, déi mer esou néi-deg an esou dréngend brauchen. Ech men-gen, den Innenminister kéint eis hei e Lidche sangen. Ech mengen, jiddweree vun eis weess, wéi wichtig de Bénévolat an dësem Beräich ass, an duerfir ass et wich-teg, datt mer dëse Fräiwëllegen zougestinn, datt se och emol e Pättchen därferen drén-ken an trotzdeem hiren Tätigkeete kënnen nogoen, well se no deem engen oder, beschtefalls natierlech, zweete Pättchen nach absolut dozou amstand sinn.

Ech wëll awer zum Schluss vu menger Inter-ventioun all menge Kollee-ginnen a Kollee-gen am Pompjeeswiese respektiv an der



**Mercredi,  
6 mai 2009**

Protection civile, wou ech u sech stolz sinn, zu hinnen ze gehéieren, soen, datt mer, wa mer wëllen hëllefen, eis zu all Moment responsabel musse behuelen, well nëmmen, wa mer sécher a gesond op d'Asazplaz kommen an och erëm zrëck an de Bau, kënnen mer u sech eiser Aufgab beschtméiglech gerecht ginn.

An deem Sënn soen ech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

» **Plusieurs voix.** - Très bien.

» **M. le Président.** - Merci, Här Kaes. Den nächste Riedner ass den Här Berger.

» **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, datt dës Regierung an och den Transportminister an de leschte Joren och Projeten der Chamber virgeluecht huet, déi net bis an déi leschte Konsequenz ausgeduecht waren, dat ass d'Ursaach, firwat mer haut de Mëtteg nach eng Kéier hei Zäit verléieren, och fir e Projet op de Leescht ze huelen. Well, wa mer hei dee Projet de loi diskutéieren, da musse mer wëssen, datt mer hei en Text, deen eréischt 2007 an der Chamber gestëmmt gi war, op de Leescht huelen, well hei eng Rei Onzoulänglechkeete sech an der Praxis erweisen hunn.

Och wann d'Ofsichte vun deem Text déi waren, fir méi eng grouss Verkéierssicherheit unzestriewen an domadder och keen e Problem hat an och huet, huet sech eben an der Praxis dobaussen um Terrain schnell erweisen, datt verschidde Mesuren, déi de Minister an den Text geschriwwen hat, guer net an der Praxis praktikabel waren oder awer zu Schwierigkeeten bei verschiddene betraffene Leit oder Secteure gefouert hunn.

Dëst war zum engen déi Dispositioun, wat den erlaabten Alkoholpegel vu 0,5 Promille am Blut ubelaangt huet. Et war 2007 ageschriwwen ginn, datt déi fräiwëlleg Pompjeeën, Ambulancier, Secouristen d'office ënnert de Regime vun engem professionelle Chauffeur aklasséiert géife ginn, wou de Pegel jo verständlecherweis méi niddreg fixéiert gouf op 0,2 Promille. Dat huet awer dunn an der Praxis mat sech bruecht, datt déi concernéiert Leit demotivéiert goufen oder och net méi interesséiert waren, fir dann nach fräiwëlleg am Dénagscht vun der Allgemengheet ze schaffen.

Dat sinn och sécherlech net déi Leit, et soll ee keng Karikaturen zeechnen, déi grad wa se am Standby sinn oder eventuell och an der Situatioun sinn, wou se kënnen geruff ginn, grad da géife mat Virléift vill drénken. Ech mengen, dat si Leit, déi duerch d'Bank dat seriö a gewëssenhaft maachen an hire fräiwëllegen Engagement och esou wëllen ausféieren. Mä déi wollten awer einfach net dofir engem potenzielle Risiko ausgesat sinn, fir eppes gestrooft ze ginn, wou se am Normalen, wa se net fräiwëlleg ënnerwee gewiescht wieren, net gestrooft gi wieren. Vill wollten aus där Ursaach duerfir net méi da prett stoe bei de fräiwëllege Secouristen a Pompjeeën, a mir brauchen awer déi Leit nach wie vor hei. D'Ëmännerung vun dësem Gesetz huet sech opgedrängt, esou datt mer do net eng Rei Leit verluer hätten, déi mer eben awer hei zu Lëtzebuerg och nach brauchen.

Bon, gradesou ass och eng zweet Mesure aus dem Gesetz vun 2007, déi vun de Kontrolle vum Drogegebrauch um Steuer, déi sech an der Praxis och als net praktikabel erweisen huet. D'Experten hu schnell dorobber higewisen, datt déi Prozeduren, Methoden, déi Tester net an der Praxis ëmzesetze waren. Do hu sech eng Rei praktesch Schwierigkeeten ergi mat deenen Tester.

Ech wëll elo net op déi ganz Problematik agoen. Deemools waren och eng Rei öffentlech Diskussiounen, Leit hu sech zu Wuert gemellt, fir eben do déi eenzel Schwierigkeeten ze retracéieren, an eben och bis haut sinn déi Artikelen aus dem Gesetz vun 2007 Lettre morte bliwwen, well an der Praxis keng där Tester duerchgefouert ginn, well eben do eng Rei Schwaachpunkte waren.

En drëtten Punkt betrëfft dee vun den Dispositiounen vum Führerschäinentzuch, méi spezifesch am Kontext vun der Aarbecht. Do wollt am Fong geholl mäi Fraktiounskolleeg, de Xavier Bettel, och dozou schwätzen - ech wëll hien entschëllegen, hien ass krank a läit haut am Bett -, well hien och do déi eng oder aner Fäll aus senger Praxis hat. Nëmme fir awer dann ze soen, datt also virun 2007 e Richter konnt festleeën, datt een och bei engem Führerschäinentzuch kéint awer de Permis benotzen oder eng Autorisatioun hätt, fir kënnen op d'Aarbecht ze fueren.

Du war dat ganz limitéiert oder ganz restriktiv am 2007er Gesetz ageschriwwen ginn, wat awer fir verschidde Leit do wierklech

enorm Schwierigkeete bruecht huet, déi praktesch net méi konnten op hir Aarbecht kommen oder wierklech materiell an aner Problemer bruecht huet, déi riskéiert hunn, wierklech an de Chômage ze kommen. Et ass also och hei Remedur geschaf ginn, an déi Dispositiounen sinn also redresséiert ginn, esou wéi de Rapporteur dat gesot huet, deem ech och nach hei wëllt Merci soe fir säi Bericht.

Ech mengen, déi Remarquë gemaach, géif ech awer dann den Accord vu menger Fraktioun zu deene verschiddenen Ännerungen abréngen an och begréissen, datt déi Schwaachpunkten aus dem Gesetz vun 2007 domadder nogebessert gi sinn.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Berger. Den Här Braz.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Merci, Här President. Déi gréng Fraktioun ënnerstëtzt déi Ännerungen, déi proposéiert ginn, och. Et kann ee sécher doriwwer diskutéieren, iwwert d'Justifikatioun vun deenen Eenzelen. Mir hunn do total Adhésioun bei verschiddenen an e bësse manner Adhésioun bei aneren. Mä trotzdem wëlle mer de Projet ënnerstëtzen an awer och gläichzäiteg soen – och, wa mer dat Gesetz vun 2007 elo e bëschen ofänneren, da soll awer an eisen Aen de Message trotzdem net dee sinn, deen haut aus dem Sall erausgeet -, dass iergendeppes soll geännert hunn un der Politik vun dëser Regierung, wat d'Lutte fir d'Verkéierssicherheit betrëfft.

Mir hu wierklech virun e puer Joer mat deem neie Gesetz, wat dem Minister jo och vill Kritiken abruecht huet, net vun eiser Säit, mir hunn de Minister an där doter Schinn während der ganzer Legislaturperiod ënnerstëtzt, well mer wierklech der Meenung sinn, dass all Verkéiersaffer en Affer ze vill ass, dass d'Mënscheliwwen déi éischt Prioritéit muss sinn, de Schutz vum Mënscheliwwen déi éischt Prioritéit muss sinn op den öffentleche Stroossen, an dass et dofir ee fir allemol muss kloer sinn, dass Leit, déi sech beim Autofueren esou behuelen, dass se anerer a Gefor bréngen, dass dat net méi toleréiert gëtt.

Dat si keng Kavaléiersdelikter, dat ass näischt, wouriwwer ee laache kann. Dat ass net ee Patt ze vill, et ass einfach eng komplett irresponsabel Haltung, eng komplett irresponsabel Attitüd, wann ee sech esou hannert dem Lenkrad behëlt. Duerfir si mer d'accord, fir d'Upassungen ze maachen. Mä et soll awer an eisen Ae keen Zweifel do-runner bestoen, dass ee Verkéierssicherheit net fir näischt kritt. Et muss ee sech mat deene beschäftegen, déi sech einfach net wëllen esou behuelen, dass anere Leit hiert Liewe respektéiert gëtt. An duerfir wäerte mer och déi nächst Regierung, wa se déi dote Politik wëllt weiderféieren, als gréng Fraktioun weiderhin ënnerstëtzen.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Den Här Henckes huet d'Wuert elo.

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Här President, d'Gesetz fënnt och den Accord vun der ADR. Ech wollt just dorop hiweisen, datt déi zwou Modifikatiounen, wat den Taux d'alcoolémie ugeet an d'Compétence des juges, datt dat eng néideg Adaptatioun ass, fir de Realitéit vum Terrain entgéintzekommen. Notamment ass et richtig, datt d'Riichter d'Méiglechkeet kréien, fir verschiddene Adaptatiounen, wat de Retrait vum Permis ugeet, duerchzeéien.

Mir bleiwe relativ skeptesch fir net ze soen opposéiert zur Iddi, datt mer all Kéier elo vun 0,8 op 0,5 erfogaange sinn, a mir bedauern och déi Aart a Weis, wéi am Ablack d'Police heiansdo systematesch Kontrollen duerchziit, wou et zu regelrechte Verkéiersstauen heiansdo ka kommen, well dat relativ laang Zäit dauert fir...

Ech mengen, do misst ee kucken, ech hoffe weinstens, datt d'Police vläicht do méi Arrangementen fënnt, datt et net zu esou laange Staue kënnt. Dat ass net an der Rei.

Deen anere Punkt, deen ugeet, dee wichteg ass an onsen Aen, ass awer dee vum Dépistage vun den Drogen.

Do war et esou, Här President, datt mer eng Gesetzgebung haten, mä déi war net applikabel. Woufir war se net applikabel? Well mer vergiess haten, dat a Relatioun ze setzen, déi Drogen, déi fonnt ginn, fir ze soen, datt dat a Relatioun misst si mam Blut. Duerfir sinn ech da frou, datt mer elo hei en Text fonnt hunn, wou da vum Taux sérique Rieds geet, deen ee muss hunn, fir datt effektiv eng Repressioun ka gemaach ginn. Well bis elo war et esou, datt se Leit fonnt

hunn, déi souguer Heroin oder Marihuana am Auto haten, déi och zouginn hunn, datt se sech eng Sprëtze gemaach haten, mä déi konnten net sanktionéiert ginn, well d'Gesetzgebung net adequat war.

Duerfir, mengen ech, ass dat heiten eng absolut nëtzelech Prezisioun, déi hei gemaach gëtt, quitte datt ech och d'Impressioun hunn, datt de Ministère awer gutt berode wär, fir dem Parquet vläicht ze soen, wat den Taux sérique genau duerstellt. Dat ass d'Blutt minus de Plasma, wann ech dat richtig verstanen hunn. Mä et ass net onbedéngt à la connaissance vun all Polizist, wat genau dat ass a wéi dat Ganzt muss goen.

Mä dann nach eng Kéier gesot den Accord vun der ADR zu dësem Projet.

» **M. le Président.** - Merci, Här Henckes. Domadder, Dir Dammen an Dir Hären, ass d'Debatt iwwert dëse Projet ofgeschlossen. Mir kommen zur Diskussioun vum Projet de loi iwwert de Bau vun enger Bréck zu Gaasperech. D'Wuert huet de Rapporteur, den honorabelen Här Negri.

Op Wonsch vun lech alleguerte géif ech jiddweree bieten, deen ageschriwwen ass, sech u seng Riedezäit ze halen.

*(Interruptions et hilarité)*

Den Här Negri huet d'Wuert.



**11. 5968 - Projet de loi autorisant la reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettigen et amendant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

*Rapport de la Commission des Transports*

» **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Merci, Här President. Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, déi aktuell Stroossebréck an der rue d'Alsace zu Holle-rech iwwert d'Eisebunn muss dréngend erneiert ginn. Dës Stroossebréck verbënnt hei an der Stad Lëtzebuerg de Quartier Holle-rech vun der rue d'Alsace bei der Entreprise Paul Wurth iwwert d'Eisebunnsgleiser bis an d'rue de la Déportation Richtung Quartier Sauerwiss.

Dës Stroossebréck ass am Joer 1901 iwwert d'Eisebunnsgleiser gebaut ginn. Ënnert där Bréck verlafe vill Eisebunnstrecken: éisch-tens d'Streck vu Lëtzebuerg op Klengbetten Richtung Arel, zweetens d'Streck vu Lëtze-buerg op Péiteng an drëtens d'Verbindung vun Hollerech aus deenen zwou Richtunge Klengbetten a Péiteng iwwert de souge-nannten Triage vu Lëtzebuerg, do, wou elo doniewent d'lescht Woch deen éischten Deel vun deem schéinen neie Centre de maintenance a Betrib geholl ginn ass a vu wou aus et a Richtung Eisebunnstreck vu Lëtzebuerg op Beetebuerg weiderféiert.

All dës dräi elo genannten Eisebunnstrecke kräize sech ënnereneen duerch Wäichen, an dat zimlech genau ënnert där an dësem Gesetz viséierter Stroossebréck. Ausserdeem ass dës Stroossebréck duerch dräi Mëttelpiliere gedroe ginn. Dat hat als Nodeel, dass d'Gleistracéierung relativ komplex waren, fir do dolaanscht ze kommen. Duerfir ass scho relativ fréi de Pas-sage à niveau oder - wéi mer dat am Lëtze-buerger Sproochgebrauch nennen - d'Bar-rière suppriméiert ginn an duerch eng fir déi Zäit hei zu Lëtzebuerg relativ spektakulär Bréck ersat ginn.

Déi Bréck vum Typ Warren ass souzesoe vum Noper, der Entreprise Paul Wurth, gebaut ginn. D'Bréck ass vun der Statik hir eng sougenannte Fachwierkbréck. Dat er-kennt een un de Stolverbänn, déi iwwert där Strooss d'Stabilitéit vun der Bréck garan-téiert hunn an de Stroossebelag quasi an der Luucht gehalten hunn. Paul Wurth huet déi Bréck an der Schmelz zu Déifferdeng baue gelooss, well Paul Wurth zu där Zäit niewent dem Betrib zu Hollerech och nach d'Gestioun vun der Déifferdenger Schmelz assuréiert huet.

Et ass iwwregens och zu där Zäit, wou d'Déifferdenger Schmelz fir d'Lizenz vun deem weltbekannte Grey-Träger fir Déifferdeng mat den Amerikaner verhandelt huet.

D'Bréck ass och nach doduerch ganz speziell, well se net aus gewalzten Trägeren as-sembléiert ginn ass, mä fir d'éischt stole Putteren zesummegeesat goufen, déi aus Flaacheisen, Wénkeleisen an U-Profilen as-sembléiert gi waren, an dat duerch dau-sende vu Nitten. Dëst war eng riseg Aar-

becht a ganz aarbechtsintensiv a wär hautdësdags aus Käschtengrënn net méi ze bezuelen. Mä dës Method ass gewielt ginn, fir Stol ze spueren, well déi Zäit d'Aar-bechtsstonne vis-à-vis vum Stolverbrauch méi käschtengeschteg waren. Hautdës-dags ass et just ëmgedrënt.

Well déi Bréck, déi fir déi Zäit hei zu Lëtze-buerg och relativ héich war, an aus - tè-schent Guillemets - „däischterem“ Stol a re-lativ imposant war, ass se am Sproochge-brauch „d'Schwarz Bréck“ genannt ginn.

Eng ähnlech Bréck mat manner Spann-wäit ass e bësse méi wäit och iwwert d'Eisebunn am Millewee gebaut ginn an duerfir „d'Zwil-lingsbréck“ genannt ginn, an, zur Anekdot och heiansdo oder dowéinst matenee ver-wiesselt ginn. Esou wäit zur Geschicht vun dëser Bréck.

Här President, déi nei Bréck gëtt eng ganz modern a schéi Bréck vum Typ „bowstring“, esou ähnlech wéi déi Bréck, déi virun e puer Joer iwwert d'Autobunn bei der Cloche d'Or gebaut ginn ass.

Déi nei Bréck huet eng Spann-wäit vun 119 m a brauch keng Zwësche-piliere méi, wat jo och d'Charakteristik vun engem souge-nannten „bowstring“ ass. D'Bréck kritt eng Stroossebreit vun zweemol 3,25 m. Op deenen zwou Säite kommen en Trottoir vu jeeweils 2 m Breet, an do doniewent...

» **M. le Président.** - Ech géif ëm Op-merksamkeet fir den Här Negri bieten.

» **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Villmools Merci, Här President.

An do doniewent och op deenen zwou Säite komme Vëlospiste vu jeeweils 1,5 m Breet.

Dat mécht eng Gesamtbreet vum Ouvrage vun 13,50 m, wat scho ganz impressionnant ass.

Ënnert der Bréck bleift eng „lichte Höhe“, also e Fräiraum, bis op d'Uewerkantschinn vu 6,5 m am-plaz deenen elo 4,94 m.

*(Interruption)*

Jo.

Domat gëtt et och méiglech, eng normal Stroumleitungshéicht, am Fachjargon „Ca-ténaire“, ze realiséieren. Bei där aktueller Bréck huet sengerzäit, wéi d'Eisebunnstrecken elektrifizéiert goufen - well, wéi déi Bréck ufanks 1900 gebaut ginn ass, huet nach keen un elektresch gedriwwen Zich denke kënnen -, d'Caténaire also missen duerch eng opwändige Technik no ënne gezu ginn, fir ënnert der Bréck erduerchze-kommen. Dobäi huet e spezielle Schutz un der Bréck missen ubruecht gi géint d'Elec-trocutioun.

Erschweierend koum och nach dozou, dass d'Streck vu Péiteng op Lëtzebuerg no fran-séischem Muster huet misse mat 25.000 V Wiesselstrom, an d'Streck vu Klengbetten Richtung Arel op Lëtzebuerg an an den Triage Lëtzebuerg mat 3.000 V Gläich-strom hu missen équipéiert ginn. Dobäi hunn déi zwou Stroumaarte grad wéi d'Eise-bunnslinne misse gekräizt ginn, wat tech-nesch ganz komplizéiert ass, well de Wies-selstrom an de Gläichstrom sech awer och guer net matenee verdroen. Duerch déi méi héich a méi breet Bréck mussen natier-lech och d'Appie vum der Bréck ronderëm ugepasst ginn.

Dir gesitt, dat gëtt e relativ opwändige Pro-jet a kascht duerfir och 19.250.000 Euro. De Projet gëtt financéiert vum Fonds du rail nom Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestioun vun den Eisebunnsinfrastruk-turen, wou all gréisser Eisebunnprojeten, déi iwwert der Grenz vu 7,5 Milliounen Euro leien, au fur et à mesure, also no an no, bei jeeweils neie Projeten zousätzlech an dëst Gesetz ageschriwwen ginn, an domat d'Ge-setz vum 10. Mee 1995 all Kéiers amen-déiert gëtt.

Den neien „bowstring“ iwwert d'Eisebunn an der rue d'Alsace gëtt elo als Projet Nummer 24 an dat grad genannte Gesetz age-schriwwen mat engem Montant vun 19.250.000 Euro, baséiert um Index vum 1. Abrëll 2008 mat der Valeur vu 666,12 Punk-ten.

An deem Kontext vläicht just eng Umier-kung: Wa mer d'nächst Woch de Montant vu 7,5 op 40 Milliounen hiewen, wou e Projet e Gesetz hei an der Chamber brauch, sollt ee