

	62^e séance	Présidence M. Jean Spautz , Président M. Niki Bettendorf , Vice-Président M. Jean Asselborn , Vice-Président
	Mercredi 10 juillet 2002	

Ordre du jour

1. Projet de loi 4767 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare (*Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports – Discussion générale – Lecture du texte du projet de loi – Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel – Motions*)
2. Projet de loi 4872 concernant l'incapacité du travail et la réinsertion professionnelle (*Rapport de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale – Discussion générale*)
3. Dépôt d'une motion
4. Projet de loi 4872 concernant l'incapacité du travail et la réinsertion professionnelle (*Discussion générale – Suite – Lecture du texte du projet de loi – Amendements – Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel – Motion*)

Au banc du Gouvernement se trouvent: Mme Anne Beasseur, MM. Henri Grethen, Carlo Wagner et François Biltgen, Ministres.

(Début de la séance publique à 14.35 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.

Huet d'Regierung der Chamber eng Matdeelung ze maachen?

(Négation)

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, Dir gesitt, dass mer eng Panne vum Elektreschen hunn, déi elo plötzlech agetraff ass. D'Techniker sinn amgaang ze ënnersichen, wat et ka sinn, fir et ze reparéieren. D'Lautsprecher funktionéieren an et gesäit een deen aneren, esou dass mer eis Diskussiounen awer ufänke kënnen.

Mir kommen zur Diskussioun vum Projet de loi 4767. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

1. Projet de loi 4767 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dëse Projet de loi ass den 13. Februar 2001 vum Transportminister déposéiert ginn. Den initialen Text ass amendéiert ginn de 25. Oktober 2001 an de 5. Februar 2002 vum Transportminister an de 15. Abrëll 2002 vun der Transportkommissioun. Déi respektiv Avisé vum Statsrot goufen ugeholl, den 8. November 2001, de 5. März 2002 an de 14. März 2002.

Den 20. März 2002 sinn ech vun der Transportkommissioun als Rapporteur fir dëse Projet ernannt ginn. An därselwechter Réunioun ass d'Gesetz vun der Kommis-

sion fir déi éischte Kéier op de Leescht geholl an amen-deiert ginn. Den 11. Juni sinn d'Avis complémentaires vum Conseil d'Etat examinéiert ginn. Den 2. Juli finale-ment ass de schrëftleche Rapport vun enger Majoritéit vun de Memberen an der Kommissioun ugeholl ginn. Esou vill zur Virgeschicht vun dësem Projet de loi.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den Objet vun dësem Projet de loi besteet aus folgenden dräi Sujeten:

1. D'Police vum Aéroport inklusiv all d'Aspekter vun der Sécherheet ronderëm an innerhalb vun der Enceinte vum Flughafen.
2. D'Exploitatioun vum Flughafen.
3. D'Konstruktioun vun enger neier Aérogare a vu verschiddenen Annexen oder Dépendancë vun dëser Aérogare.

Ech erlabe mer mat dësem leschte Punkt a mengem Rapport unzefänken.

Ech iwwersprangen d'Virgeschicht vun der Entstehung vum Lëtzebuerger Flughafen, well dëst am schrëftleche Rapport wéi och an de parlamentareschen Dokumenter nozeliesen ass. Och aus dësem Grond wëll ech mech a mengem mëndleche Rapport op dat Wesentlechst beschränken, fir Rediten ze verhënneren, déi een an aller Rou kann noliesen, wann een et net scho nogelies huet, a fir eventuell e bësse méi zügeg duerch eise chargéierte Programm ze kommen.

Ech sprangen also direkt an d'Joer 1996, wou mam Gesetz vum 11. Juli 1996 eng Vergrësserung vum Flughafen gebai decidéiert gi war. Dëst hätt sollen an dräi Etappe geschéien. An enger éischter Etapp op eng Kapazitéit vun 1,5 Milliounen Passagéier. An der zweeter Etapp op zwou Milliounen Passagéier an an der leschter,

der optimaalster Phase, bis op eng Kapazitéit vu véier Milliounen Passagéier.

Schonn deemools war gewosst, dass d'Situatioun, an deenen d'Passagéier um Findel ofgefäerdeg ginn, am richtege Sënn vum Wuert ënnert aller Clarinette ass. Et war deemools schonn enk. Villes war veraalt an net méi der Zäit ugepasst. Dat alles stong Lëtzebuerg als europäesch Hauptstadt an Zentrum vun der Groussregioun wahrlech net gutt zu Gesiicht.

Et ass aus verschiddene Grënn awer näischt aus der Realisatioun vun dësem Projet gi mam Resultat, dass d'Konditiounen, déi d'Passagéier haut um Findel virfannen, als onméiglech ze beschreiwe sinn.

Dass awer d'Geschäfte rullen, ass eenzeg an eleng dem Asaz an der gudder Aarbecht vun deene Leit ze verdanken, déi um a ronderëm dem Flughafeschaffen. D'Kommissioun konnt sech dëser Situatioun versécheren anlässlich enger Visite vun den Installations aéroportuaires an enger uschlëssender Entrevue mat de Responsablen den 29. November vum leschte Joer. Et dierf een och net d'Ufuerderunge vum Sécherheetsaspekt vergiessen, Ufuerderungen, déi nom 11. September 2001 nach u Wichtigkeet zougeholl hunn.

D'Prévisiounen vun der Passagéierentwécklung uganks den 90er Jore sinn iwwertraff ginn, och wann d'lescht Joer, bedéngt duerch déi wirtschaftlech méi lues Entwécklung an d'Auswierkunge vun den Attentater zu New York a Washington, d'Progressioun ofgebremst ginn ass. Trotzdeem sinn nach iwwer 1,6 Milliounen Passagéier um Findel enregistriert ginn, wat bedeitend iwwert der eigentlecher Kapazitéit vum Flughafen läit.

E weideren Aspekt läit an enger ëmmer méi staarker Konkurrenzsituatioun an där sech de Lëtzebuerger Flughafen erëmfindet. Ech denken zum Beispill un déi regional Konkurrenten vun de Flughäfen vu Charleroi oder vun Hahn/Frankfurt, wou sou genannte low-cost-Airlines sech heemesch fillen a vun do aus den europäesche Flugmarché mat bëllegen Ticketen andecken. Dës nei Konkurrenz kënnt bei déi scho bestehend wéi Metz, Nancy-Lorraine, Bréissel oder och nach Léck.

Als Ofschloss vun dëser Zoustandsbeschreiwung wëll ech de Rapport d'activités vum Transportministère vun dësem Joer zitieren, wou d'Situatioun folgendermoosse beschriwwen gëtt: „Les commentaires développés dans le rapport de l'année passée se sont confirmés en ce qui concerne l'effritement de la position privilégiée de l'Aéroport de Luxembourg, comme principe plate-forme de la Grande Région. L'Aéroport de Luxembourg est au cœur de l'Europe et c'est bien un argument promotionnel de taille non négligeable. Mais, il est tout aussi vrai, qu'avec l'émergence d'autres aéroports dans la région, il est au centre d'un triangle formé par trois aéroports voisins, qui connaissent de solides progrès de croissance, libres qu'ils sont de toute contrainte opérationnelle avec leur facilité d'ouverture de 24 heures.“

Déi Atouten, déi mir ausnotzen an ausbaue mussen, leie ganz klor am Service fir de Client, dat heescht fir de Passagéier an an der Qualitéit vun dëse Services, déi bedeitend iwwert der Norm leie mussen vun deem, wat am Ausland ugebuede gëtt.

Et war also 1996 virgesinn, fir an enger modulabler Manéier de Flughafen auszebauen, fir eventuell, wann et sech als noutwendeg sollt erweisen, bis op véier Milliounen Passagéier ze kommen. Dat war eng Optioun, déi de Législateur op Wonsch vun der deemoleger Regierung sech opgehale hat. D'Aarbechten hu sech deemools awer higezunn, dës well verschidden noutwendeg Etüden zu dësem Projet nach net ofgeschloss waren, respektiv d'Kommodo-Inkommodo-Genehmigung nach net ugefrot gi war.

Du sinn duerch verschidden extern Evénementen, wéi de Flughafenbrand zu Düsseldorf vum 1996 oder déi schonns erwähnten Attentater vum 11. September vum leschte Joer, zousätzlech Modifikatiounen um Bauprojet noutwendeg ginn an dës aus Sécherheetsgrënn.

Finalemment, wéi de 14. Mäerz 2001 d'Kommodo-Autorisatioun vum Ëmweltministère vum Tribunal administratif annulléiert gi war, hunn d'Aarbechten um Terminal petits-porteurs misse gestoppt ginn.

Dës Grënn hunn et mat sech bruecht, dass den initiale Käschtepunkt vun 53 Milliounen Euro net méi duergaangen ass an haut, wann d'Chamber dësem Gesetz säi Sege ginn huet, erlabe mir der Regierung a méi spezifesch dem Transportminister, fir en neie Konstruktionsprojet unzegoen an dat an der finanzieller Gesamtgréisst vun 324 Milliounen Euro. Dat si bedeitend méi Sue wéi deemools, mä et kann och bedeitend méi dermat gebaut ginn.

Un dësem Punkt ukomm, wëll ech direkt awer e Mëssverständnis aus der Welt schafen, dat bei de Leit dobaussen fir munch Oprou suergt. Esou gëtt net dru geduecht an net dru geplangt, fir eng Extensioun, also eng Vergréisserung vum Flughafen virzehuelen, weder gëtt eng zweet Piste gebaut nach gëtt d'Areal vum Flughafen vergréissert.

Et gëtt eenzeg an eleng an d'Modernisatioun investéiert. Et gëtt endlech dat nogeholl, wat scho ganz laang noutwendeg ass. Et gëtt eng nei Aérogare gebaut, en Terminal petits-porteurs, e Parking sous-terrain, deen 1996 vergiess gi war, eng Centrale de cogénération, en Terminal fir d'Aviation d'affaires, méi Plaz fir Geschäfte, Restaurante wéi virduen.

Bref, et sinn endlech déi Infrastrukture virgesinn, déi der Renommée vu Lëtzebuerg als Hauptstadt vun der Groussregioun, als international Banken- a Geschäftsplaz an als europäesch Hauptstadt entsprechen.

An dësem Kapitel erlaben ech mir am Numm vun der Kommissioun nach séier zwou Observatiounen:

1. D'Finalisatioun vun engem neie Plan d'occupation des sols, aéroports et environs gëtt endlech konkret envisagéiert.
2. An den Uschloss vum öffentlichen Transport gëtt mat dem Aménagement vun engem Arrêt virun der Aérogare assuréiert an dëst am Kader vum Raccordement ferroviaire vum Kierchbierg. Och dëst ass en extrem wichtigen Atout fir eise Flughafen, dee méi Service a méi Qualitéit fir d'Passagéier brénge wäert.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech kommen elo op deen zweete Sujet ze schwätze vun dësem Projet 4767 an zwar d'Exploitatioun vum Aéroport.

Fir de Moment assuréiert d'Administratioun d'Gestion technique et opérationnelle während eis Compagnie aérienne, dat heescht d'Luxair, mat der Exploitation commerciale vun der Aérogare chargéiert ass.

Or, opgrond vun der europäescher Rechtssituatioun muss dës Situation de fait geännert ginn, wat sech och scho gewisen huet 1999, wéi en zweeten Agent-handling vum Fret aérien désignéiert gi war.

D'Regierung iwwerdréit d'Verantwortung vun der Exploitatioun elo der Société de l'Aéroport de Luxembourg, déi verpflichtet ass, fir e Service public ze garantéieren, andeems sech awer un de Principiën vun enger privater Gestiou inspiréiert gëtt.

Et ass séchergestallt, dass d'Société de l'Aéroport onofhängeg ass vun engersäits de Structures administratives, déi de Moment sur place sinn a mat der Exploitation technique et opérationnelle betraut sinn an och bleiwen, an anerersäits den Intérêts commerciaux vun den Opérateuren, wéi zum Beispill d'Luxair.

D'Gesellschaftsform, déi zréckbehale ginn ass, ass déi vun enger Société anonyme, déi den 19. Februar 2001 konstituéiert ginn ass an an där de Stat 499 vu 500 Aktien huet, also de loin den Actionnaire majoritaire ass. Et ass also assuréiert, dass dës Sociétéit op juristeschem Plang onofhängeg ass an am Kader vun hire Missiounen responsabel ass fir déi wirtschaftlech Entwécklung innerhalb vun der Exploitatioun vum Aéroport.

Duerch d'Gewiicht vum Stat am Actionariat vun där neier Gesellschaft ass op där anerer Säit awer och garantéiert, dass net nëmme d'Aktivitéiten vun hir am Schouss oder dem Ëmfeld bleiwe vun der Politique aéroportuaire vun der Regierung, mä dass si ebenfalls onofhängeg bleift vun de villen aneren Opérateuren, déi um Aéroport aktiv sinn. Den Intérêt public gëtt also ëmmer vis-à-vis vun den Intérêts privés privilegiéiert.

D'Société de l'Aéroport huet niewent hirer Missioun vum Finanzement, der Konstruktioun an der Exploitatioun vun der Aérogare an hiren Dépendancen, eng zweet Missioun, an zwar déi vun der Elaboratioun vun engem Concept de sécurité et de sûreté an d'Ëmsetzung

vun deem Konzept, dat vun der Regierung ënnert der Form vun engem Règlement grand-ducal adoptéiert gëtt.

Wat de Contenu an d'Elaboratioun vun dësem Konzept betrëfft, verweisen ech erëm eng Kéier op de schrëftliche Rapport, wou den interesséierte Lecteur am Detail kann noliesen, wéi dës wichteg Missioun realiséiert gëtt.

An dësem Zesammenhank wëll ech nach erwähnen, dass d'Hoheitsrecht oder d'Missioun vun der Police selbstverständlech am Aufgabeberäich an an der Verantwortung vum Lëtzebuerger Stat bleift.

Eng drëtt Missioun vun der neier Flughafengesellschaft ass d'Gestion domaniale vum Aéroport.

D'Kommissioun huet hei de Point de vue vun der Regierung gedeelt, dass d'Gestion domaniale genee wéi am Beispill vun der Eisebunn vun enger Entitéit muss assuréiert ginn, déi iwwert déi néideg Indépendance verfügt, fir eng geuerdnet Entwécklung vun engem limitéierten Espace géographique kënnen ze garantéieren an engem Beräich, wou et gëllt déi wirtschaftlech Intérête vun de multiplen Acteuren zesummenzebréngen, ze kombinéieren an ze harmoniséieren mat den Intérête vun de Passagéier, déi e gewëssene Komfort verlaangen a mat den Intérête vun der Liewensqualitéit vun den Awunner ronderëm de Flughafen.

De Mandat vun der Flughafengesellschaft gëtt am Kader vun engem Contrat de gestion tëschent hir an dem Stat définéiert. Dëse Contrat de gestion gëtt duerno sous forme vun engem groussherzogleche Règlement am Mémorial publizéiert, dëst fir eng Transparenz sécherzestelle vun den Engagements réciproques a fir duerch dëse Caractère normatif dëse Kontrakt dann opposable zu Drëttpersonen ze maachen.

Ofschléissend nach d'Observatioun, dass dës Delegatioun vun der Gestion domaniale et der Gesellschaft erlaabt, fir weider Investitiounen virzehuelen an Infrastrukturen, déi e moderne Flughafen brauch, wéi zum Beispill vun engem Terminal fir d'Aviation d'affaires, oder vun enger VIP-Lounge, déi eng wichteg Fonctioun kritt am Joer 2005, wa Lëtzebuerg d'Présidentschaft an der EU erëm iwwerhuele wäert a mer doduerch eng ganz grouss Zuel vun auslännesche Statschefen an anere Gäscht op Lëtzebuerg kréien.

Dës Investitiounen ënnerleie selbstverständlech de legalen Autorisatiounen, wéi zum Beispill der Kommodo-Inkommodo-Prozedur. An dësem Kontext huet d'Kommissioun och festgehalten, dass d'Commission du contrôle de l'exécution budgétaire um Courant gehale gëtt vun den Investitiounen, déi net ënnert den Artikel 99 vun eiser Verfassung falen.

Meng lescht Remarque als Rapporteur betrëfft dann nach méi d'Dispositioun, déi per Amendement an d'Gesetz ageschriwwen gouf, an déi et elo erlaabt, fir

datt an esou Situatiounen wou e Fliger, wéi mer de Fall jo schonn haten, um Areal vum Flughafen abandonnéiert gëtt, d'Regierung kann agräifen.

De Statsrot huet zu dëser Dispositioun seng Bedenke geäussert, mä d'Kommissioun huet, andeem si dem Statsrot sengen Observatiounen zum Deel Rechnung gedroen huet, un dësem Artikel festgehalen.

Finalement wëll ech am Numm vun der Kommis-sioun menger Hoffnung Ausdrock ginn, dass dësé Projet de loi haut de Mëtteg eng grouss Majoritéit am Parlament fanne wäert.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

M. le Président.- Als éischten Diskussiounsriedner ass den Här Norbert Hauptert agedroen. D'Wuert huet den Här Hauptert.

Discussion générale

M. Norbert Hauptert (CSV).- Här President, Dir Damen an Dir Hären, wann e Land, eng Géigend oder eng Stad um internationale Plang eng wichteg Roll wëllt spillen, da muss se iwwer e Flughafe verfügen, deen internationale Standard huet. Dat zielt besonnesch fir e Land wéi Lëtzebuerg mat senger Hauptstadt, déi de Sëtz vu wichtegen europäeschen Institutiounen ass, an déi während dräi Méint am Joer d'Reunioun vum den europäesche Ministerréit assuréiere muss.

Dofir ass et och wichteg, dass Lëtzebuerg de Findel no den Normen vum engem internationale Flughafen aus-riicht, net nëmme fir dass eist Land sengen europäeschen an internationalen Obligatiounen ka gerecht ginn, awer och fir dass et e Flughafen huet, deen den Ufuerderunge vum der Importenz vu senger Ekonomie a besonnesch vu senger Finanzplaz gewuess ass.

De Projet, deen hei virläit, soll deene Suergen entgéintkommen. Hie soll d'Regierung autoriséieren an hir déi finanziell Mëttel zur Verfügung stellen, fir eng nei Aéro-gare ze bauen an de gesetzleche Kader stellen, deen d'Reorganisatioun vum der Gestiou an vum der Exploi-tatioun vum Flughafen no privatwirtschaftleche Kritären assuréiert.

Här President, schonn duerch d'Gesetz vum 11. Juli 1996 gouf d'Regierung autoriséiert fir déi aktuell Aéro-gare ze vergréisseren an et gouf hir och eng finanziell Enveloppe vum 2,1 Milliarde FLUX zur Verfügung ge-stallt, fir dës Vergréisserung duerchzeféieren.

Eng Rei vun neien Elementer, wat d'Ufuerderungen un e moderne Flughafen ubelaangt, besonnesch am Be-räich vum der Sécherheet an dem Développement vum Flugverkéier um Findel, hunn dozou gefouert, dass den Ausbau vum der Aéro-gare net méi géing duergoen. Et huet en neit Gesetz missen élaboréiert ginn, dat niewent dem Ausbau vum der bestehender Aéro-gare, de Bau vum enger neier Passagéierhal mat engem Terminal fir kleng

Porteuren, engem ënnerierdesche Parking an enger Cogeneratiounszentral autoriséiert. Doniewent gouf den Aménagement an de Finanzement vum den Alen-touren an d'Gesetz integréiert.

Wat den Ausbau vum der aktueller Passagéierhal an de Bau vum enger neier Aéro-gare ubelaangt, esou ass de Kolleeg John Schummer, deem ech hei fir säi mënd-lechen a schrëftleche Rapport wëll félicitéieren, am Detail drop agaangen. Ech wäert a menger Interven-tioun mech op déi zwee Voleten, dat heescht, d'Séche-rheet um an ëm de Findel an der Exploitatioun an der Gestiou vum Flughafen, beschränken. Mäi Kolleeg, de Laurent Mosar, wäert a senger Interventioun nach méi am Detail op d'Problemer vum Bau vum der Aéro-gare agoen.

Déi meeschte Leit, déi mam Fliger reesen, loosse sech vum Parking bis op hir Plaz am Fliger souzesoe lotsen a loosse all déi Annehmlechkeeten an Onannehmlech-keeten, déi engem op esou engem Flughafe gebuede ginn, iwwer sech ergoen, ouni sech Gedanken ze maachen, wivill Aarbecht mat deem Ganze verbonnen ass a wéi dat Ganzt koordinéiert gëtt a besonnesch wéi et fonctionnéiert.

Et geet u mat der Gestiou vum Parking, wou ee säin Auto stationéiert huet. Duerno kënnt d'Achecké vum de Passagéier an dem Gepäck. Niewebäi kann ee sech dann och nach eng Zeitung besuerge, Geld wiesselen oder eng Klenggegkeet fir z'iessen oder ze drénke besuerge.

Da muss een duerch d'Passkontroll a besonnesch duerch d'Sécherheetskontroll. Et geet ee vläicht nach an den Tax-free eppes akafen an da gëtt ee schonn opgeruff. Mam Buss gëtt een an de Fliger gefouert. Am Fliger kritt een och eppes z'iessen an ze drénken.

Fir d'Sécherheet um Flughafen a besonnesch fir d'Regele vum Verkéier an der Luucht muss och nach gesuergt ginn. Doniewent muss de Fliger opgetankt ginn, e muss gebotzt ginn a vun Zäit zu Zäit och enger Revisioun ënnerworft ginn. All déi Servicer mussen orga-niséiert a koordinéiert ginn, fir dass alles klappt a besch-tens fir de Confort a fir d'Sécherheet vum Passagéier gesuergt ass.

Bis viru kuerzem louchen all déi Missiounen an den Hänn vum Stat, dee mat der Police, der Douane a mat der Flughafeverwaltung den Deel vum der Sécuritéit selwer ofgedeckt huet an deen eiser nationaler Flug-gesellschaft déi aner Missiounen uvertraut huet.

D'Luxair war also Gérant vum Flughafe fir de Kont vum Stat. Si huet déi logistesche Assistance vum Flughafen assuréiert, niewent hirer Haaptmissioun als wichtegsten Operateur um Findel am Beräich vum Transport vu Passagéier. D'Luxair huet also vum engem Statut vum enger Entreprise générale a vum engem Monopol profitéiert. Déi Situatioun war net méi an Aklang mat de Bestëmmunge vum der Europäescher Unioun iwwert

d'Fräiheet vum Commerce an huet och net der Noutwendegkeet vun enger onofhängeger Exploitation vun deene verschiddenen Operateuren um Flughafen entsprach.

Duerch eng europäesch Direktiv vum 15. Oktober 1996 goufen d'Memberstaten opgefuerdert, no an no de Monopol vum Service d'assistance en escale ze suppriméieren an dee Marché fir d'Konkurrenz opzemaachen.

D'Zil vun der Direktiv ass duerch d'Konkurrenz d'Käschte vun de Fluggesellschaften ze reduzéieren an d'Qualitéit vum Service um Client ze verbesseren. D'Ëmsetze vun der Direktiv ass an der Zäit échelonnéiert, a wat d'Zouloosse vun der Konkurrenz ubelaangt, der Kapazität vum Flughafen ugepasst.

Esou ass fir de Findel d'Zuel vun de Prestataire fir verschidde Servicer op zwéi limitéiert, a fir spezifesch Servicer ass esouguer eng zentraliséiert Gestoun vun den Infrastrukturen erlaabt.

Doniewent gëtt et eng Konvention iwwert d'Sécherheet vun der ziviler Aviatioun, déi Lëtzebuerg och ënnerschriwwen huet. Dës Konvention schreift vir, datt all Stat, deen déi Konvention ënnerschriwwen huet, fir seng Flughäfen vun enger gewësser Importenz en nationale Sécherheetsprogramm fir déi zivile Aviatioun muss hunn.

De Stat muss och am Kader vu senger öffentlecher Administratioun eng Instanz bezeichnen, déi fir d'Erstellen an d'Applikatioun vun deem Programm verantwortlech ass.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, am Sënn vun deenen zwou Bestëmmunge gouf duerch d'Gesetz vum 17. Mee 1999 d'Direktioun vun der ziviler Aviatioun geschaaft. Hir Missioun besteet doran, d'Administratioun an d'Gestoun vun den Infrastrukture vum Flughafen ze assuréieren a fir d'Koordinatioun an d'Kontroll vun den Aktivitéiten vun deene verschiddenen Operateuren um Findel ze suergen. Dës Direktioun soll och uechten, datt d'fräi Konkurrenz tëschent deene verschiddenen Operateuren garantéiert ass, well d'Direktiv jo virgesäit, datt vun engem gewëssenen Tonnage Fret an enger gewëssener Zuel vu Passagéier de Service „Handling“ um Flughafen vu méi wéi enger Gesellschaft muss assuréiert ginn. Domat ass de Monopol vun der Luxair gebrach.

Am Beräich vum Fret ass och schonn zënter enger gewëssener Zäit eng zweet Gesellschaft mam Service „Handling“ chargéiert ginn.

Doniewent huet d'Direktioun och nach d'Missioun, fir en nationale Programm iwwert d'Sécherheet vun der Aviation civile auszeschaffen, ze applizéieren an ze kontrolléieren. Et gouf e Comité national de sûreté an d'Liewe geruff, deen d'Direktioun beim Ëmsetze vum Sécherheetsprogramm soll assistéieren.

Ausserdeem huet d'Direktioun nach an hiren Attributiounen d'Autorisatioun fir d'Fluggesellschaften, déi um Findel wëlle landen, d'Lizenzen, fir bei eis am Land Passagéier kënnen ze embarquéieren. Niewebäi ass si och nach zoustänneg fir d'Ausstellung vun de Piloteschäiner.

Duerch d'Gesetz vum 26. Juli 1975 gouf d'Administratioun vum Flughafen geschaaft. Dës Administratioun ass mat der Gestoun vun den techneschen an operationellen Infrastrukture vum Flughafen, déi d'Sécherheet vum Flugverkéier um an ëm de Findel assuréiere soll, betraut ginn. Si séichert déi Servicer, déi vun der O.A.C.I., dat heescht, der Organisation de l'Aviation Civile Internationale, virgeschriwwen sinn, fir datt e Flughafen de Statut vun engem internationale Flughafen ka kréien. D'Administratioun regelt de Verkéier an eisem Loftraum, si assuréiert de Service vun der Wiederstation vum Flughafen, ass zoustänneg fir de Service „Incendie“ vum Flughafen a suergt fir d'Wartung vun den techneschen Apparater vum Service radiotechnique an dem Service électrotechnique.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Strukturen, fir eisen Obligatiounen am Kader vun der EU-Direktiv, der Konvention vu Chicago an der O.A.C.I. nozekommen, bestinn also, dat allerdéngs am Beräich vun der öffentlecher Administratioun, mat de komplizéierte Weeër, déi nun eemol hir eege sinn.

Wat gefeelt huet war eng Struktur, déi no privatwirtschaftleche Prinzipien, mat der néideger Flexibilitéit, d'Gestoun vum Flughafen kënnt assuréieren, eng Struktur, déi eng effikass an transparent Exploitation vum Findel garantéiert, esou wéi dat vun engem moderne Flughafen verlaangt gëtt, eng Struktur, déi d'Prinzipie vun der Onofhängegkeet an der Gläichbehandlung vun dem europäesche Recht respektéiert an déi d'Realisatioun vun den Objektiv vum engem öffentleche Service garantéiert.

Den 19. Februar 2001 gouf d'Société anonyme de l'Aéroport de Luxembourg kreéiert, déi als Aktionär de Lëtzeburger Stat an d'Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg huet. De Stat huet 499 Aktien an d'Société de Promotion huet eng Part.

Den Objet vun der Société de l'Aéroport besteet an der Mise en valeur an an der Exploitation vum Flughafen, mat der Administratioun an der Gestoun vun den Installatiounen. Si kann och mam Bau vun der neier Aérogare chargéiert ginn.

De virleiende Projet gesäit de gesetzleche Kader vir, fir datt um rechtleche Plang der Société de l'Aéroport déi onofhängeg Gestoun kann assuréiert ginn, déi hir erlaabt, d'Exploitation no privatwirtschaftleche Kritäre kënnen duerchzeféieren. Niewent deene Missiounen, déi se schonns duerch hir Statuten huet, soll se och nach

mat der Erstellung an der Ausféierung vun engem nationale Sécherheetskoncept vum Flughafen, a mat der Gestion domaniale vum Findel chargéiert ginn.

Fir den Attributiounen vum der Exploitationungesellschaft Rechnung ze droen a keng Iwwerschneidunge mat der Direktioun vum der ziviler Aviatioun ze kréien, huet d'Gesetz vum 17. Mee 1999 missen amendéiert ginn, wat iwwregens net am Intitulé vum Gesetz mentionéiert ass. Esou soll an Zukunft d'Direktioun vum der ziviler Aviatioun vum der Administratioun an der Gestoun vum den Infrastrukture vum Flughafen an och vum der Ausaarbechtung, der Kontroll an der Realisatioun vum engem nationale Sécherheetsprogramm entbonne ginn. Déi Missiounen falen an Zukunft an d'Attributiounen vum der Société de l'Aéroport.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Dir gesitt, datt d'Strukture vum eise Flughafen grad esou komplizéiert si wéi d'Vielfältegkeet vum de Servicer, déi mussen assuriert ginn.

Ech hoffen, datt an deem Dschungel vum Administratiounen, Direktiounen, Exploitationen- a Promotiounsgesellschaft nach jiddferree weess, wou seng Kompetenzen a besonnesch wou seng Responsabilitéiten sinn. Am Intérêt vum enger effikasser Gestoun an Exploitation vum eise Flughafen, dee fir eis Wirtschaft an eist d'Land, mat sengen europäesche Missiounen, vu gréisster Wichtigkeet ass, wäert d'CSV dëse Projet stëmmen.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien!

M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här Jeannot Krecké agedroen. Den Här Krecké huet d'Wuert.

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir schwätzen haut u sech iwwert d'Aérogare an ëm d'Ëmfeld e bësse vum där Aérogare, mä et kënnt een net derlaanscht, wann een Aérogare schwätzt, dass een och einfach a Considératioun zitt, dass déi Aérogare eben e Bestanddeel vum gesamten Aéroport ass an eben och als solches eng ganz Rei Problemer stellt.

Ech wollt dorop agoen a fir d'éischt nach eng Kéier kloerstellen, wat u sech geschitt ass. Dir hutt en Aéroport, deen et seelen an där Form do gëtt, nämlech de Fait, dass e quasi an enger Stad läit, dass eng Stad sech och nach lues a lues mat deene Gemenge ronderëm esou entwéckelt huet, dass esou e Band quasi vu Wunnengen, vu Leit déi schaffen, awer och vu Leit déi do wunnen, ronderëm deen Aéroport sech gemaach huet.

Et ass müsseg, elo laang Diskussiounen ze féieren, wie fir d'éischt do war. Sécherlech war den Aéroport do, während eng Rei Leit duerno hir Wunnengen eréischt do zum Deel bezunn oder gebaut hunn. Mä deene Leit

kann een awer och zegutt halen, dass se sech vläicht och net konnten am Klore sinn, dass deen Aéroport, notament wat de Fret ubelaangt, an deem Mooss sech géing entwéckelen, wéi e sech entwéckelt huet. An esoufern kann een hinnen net direkt e Virwurf maachen.

Mir hunn eng Situatioun, déi also gewuess ass, déi étriquéiert ass a wou et schwierig erauszekommen ass, a wou, ech mengen, nëmmen erauszekommen ass, wann ee probéiert dat am Konsens mat allen Acteuren ze maachen. De Ministère, deen awer Tutelle iwwert dat Ganz huet, muss kucken, souwuel mat de Leit déi do wunnen, déi do schaffen, wéi och mat de Fluggesellschaften eens ze ginn, fir dass et net zu engem Zodi kënnt zwëschent deenen eenzelnen Acteuren an dass mer a Rou kënnen deenen eenzelnen Aktivitéiten nooen.

Et ass kee gutt Bild no baussen, wa mir do am Klinsch permanent leien, fir den Ausbau vum deem Findel, d'Gestaltung vum deem Findel, fir déi Zukunft.

Fir dass et nach eng Kéier kloer ass, wat d'Positioun vum eiser Partei ass, wëll ech dräi Punkte kloer ënnersträichen, déi ech och deemools, wéi mer hei deen éischte Volet Aérogare schonn eng Kéier gestëmmt hunn, an där Form presentéiert hunn. Et handelt sech also ëm eng Positioun vum eiser Partei, déi souwuel hir Gültigkeet hat déi Zäit, wéi mer an der Majoritéit, an der Regierungsverantwortung waren, wéi och haut, wou mer an der Oppositioun sinn, wou se net ëm ee lita geännert huet.

Dat Éischt ass deen: Mir mussen einfach feststellen, dass et e Passagéierflughafen ass, dass et eng Aérogare gëtt, wou vill Leit, Ausländer, awer och vill Résidenten hei zu Lëtzebuerg, Gebrauch maache fir ze reesen, an duerfir akzeptéiere mir deen Ausbau an där Form vum där Aérogare.

Mir wëssen och, dat ass den zweete Punkt, dass mer e gewësse Fret hei zu Lëtzebuerg hunn, e gewëssene Frachtopkommes. Dass dee Frachtopkommes garantiert net an Aklang ass mat deem, wat eist Land braucht, weisen einfach d'Chifferen doduerch, dass emol keng 2% vum deem, wat hei um Findel vu Fracht lannt, och fir eist Land destinéiert ass, mä direkt iwwert d'Grenz geet.

Mir wëssen, dass dat eng wirtschaftlech Aktivitéit ass, där een den Hals net kann zoudréien. Mä mir wëssen awer och, dass et deen ass, dee vläicht d'Leit am meeschte belaaft. Dofir hu mer gesot, mir akzeptéieren eng gewësse Situatioun, e gewëssent Wuessen, wat do geschitt ass. Mir akzeptéieren et och, well mer wëssen, dass eis national Fluggesellschaft wat Passagéier ubelaangt, d'Luxair, zum Deel op den Handling vum deem, wat do geschitt, ugewisen ass, fir iwwerhaapt rentabel kënnen ze schaffen, och wann hire Generaldirekter d'Intentioun huet, fir muer och op

Passagéierflich kënne rentabel ze schaffen, wat eng luewenswäert Initiativ sengersäit ass, mä un där ech awer nach wie vor woen ze zweifelen.

Mir akzeptéieren also e gewëssene Frachtopkommes, dat ass ganz kloer, aus deenen zwee Grënn, déi ech gesot hunn. Mä, an dat ass den drëtte Punkt, mir akzeptéieren net, dass mir muer hei d'Plaque tournante ginn am Frachtverkéier hei an Europa. Eppes, wat amgaang ass sech trotzdem schlächend ze entwéckelen an deem een nëmme kann Einhalt gebidden, an dat hu mer jo scho kënnen hei an x Kéieren debattéieren, ech wëll et just nach eng Kéier ënnersträichen doduerch, dass ee verhënnert, dass en Iwwermooss u Capacitéiten einfach beim Cargozenter entstinn.

Et kritt een, wann ee muer dee Cargozenter ausbaut, selbstverständlech d'Aktivitéiten och schwéier agëenkt, an dofir ass et nëmme iwwert dee Wee, an dee Wee ka wesentlech de Ministère als solches beaflossen, wou een dat kann anengen.

Mir wëllen – a mir hunn dat an der Stad Lëtzebuerg oft zum Ausdrock bruecht, an och aner Gemengen hunn dat zum Ausdrock bruecht – net muer, dass mir d'Plaque tournante gi vun alle grouse Gros-porteuren, déi hei an Europa Fracht bréngen. Mir wëllen dat net. Deen Aéroport eegent sech net dozou. Mir sollen also och net an déi Richtung goen.

De Minister huet d'lescht Kéier Aussoen hei op dëser Tribün gemaach, déi drop schléisze loosse, dass en och gewëllt ass, deem Respekt vun deene Gemenge ronderëm, déi deen ausgedréckt hunn, a Resolutiounen a Motiounen, och Rechnung ze droen. Ech hoffen, dass en datselwecht nach eng Kéier an där Form kloer kann hei op der Tribün soen, well dat sinn d'Suergen, déi d'Leit ronderëm hunn.

Wann ech also dat do kloer gestallt hunn, obscho mer haut net iwwert dee Projet do schwätzen – et war fir et nach eng Kéier ze ënnersträichen –, dass et net einfach ass als Regierung dat do ze begleeten, mä dass mir gär hätten, dass dat am Konsens geschitt an net am Klinsch.

Den zweete Punkt ass deen haaptsächlech also vun der Aérogare als solches, wou mir eisen Accord kënne ginn zu enger Extensioun vun där Aérogare. Déi entsprécht net méi dem Standard, deen een haut muss hunn, wann ee wëllt muer Europahauptstad nach sinn, wann ee wëllt ee Finanzzentrum hunn, wann een einfach eng Plaque tournante am politeschen an am wirtschaftleche Liewe wëllt sinn. Et entsprécht och net noutgedrungen de Standarden an de Kritären, déi ee sech ka virstelle fir all déi Leit, déi vläicht net Businessflich maachen, déi also net an hirem Berufsliewen déi Flich ënnerhuelen, mä déi déi och fir hir Vakanze maachen an déi och do op e gewësse Confort wëllen zréckgräifen, duerfir ass de klore Jo vun eiser Säit zum Ausbau vun där Aérogare.

Sécherlech ass bei deene wichtege Voleten – et ginn der u sech dräi an dësem Projet – dee vun der Sécherheet deen, dee wahrscheinlech keen heilbanne wäert kontestéieren, an dofir huet et kee Wäert, nom Här Hauptert an no den Ausféierunge vum Här Schummer als Rapporteur, deen dat op eng propper Aart a Weis duergeluegt huet, wat den Ausbau u Sécherheet zousätzlech bréngt, dorop anzegoen. Do si mer eis alleguerten eens.

Ech mengen och, dass d'Aérogare, wat d'Leit ubelaangt als solches, net de grouse Punkt ass. Et muss einfach kloer gestallt ginn, dass mer weiderhin eng restriktiv Haltung anhuele wat d'Reglementatioun vun deene Flich, déi de Leit eben am meeschte Suerge maachen, d'Nuetsflich an haaptsächlech alles wat op der Limite vun de Nuetsflich ass, dass mer also do eng propper Haltung hunn. Ech wier frou, wéi gesot, wann d'Regierung dat nach eng Kéier kloer géng ënnersträichen.

Géint d'Nuetsflich si mer alleguerten, mä de Problem läit net bei den Nuetsflich um véier, mä dee läit dann op der Limite tëschent eelef, zwielef, wou esou eng Grauzon ass, wou et Erlaabnisméiglechkeete ginn, wou Leit Dérogations permanentes hunn, do ass de Problem ganz oft. Jiddereen deen, mengen ech, e bësse Verständnis opweist, huet och d'Méiglechkeet nozevollzéien, dass och alt emol um véier Auer gegebenensfalls e Fliger muss erofgoen, à la limite wann et hei um Kierchbiert zu enger Sondersetzung vu Ministère kënnt, dass och Fligere duerno musse gegebenensfalls erausgoen. Wann een also Europahauptstad wëllt sinn, muss een domadder kënne liewen.

Mä, dat wat ee vermësst, dat ass déi Öffentlechkeetspolitik déi misst bedriwwen gi vu Säite vum Aéroport, déi an där Form haut net bedriwwen gëtt an déi, fäerten ech, och muer net bedriwwen gëtt. Ech kommen herno dorop zréck.

All Unannehmlechkeeten, Här Minister, déi par ailleurs ronderëm sinn, sief dat de Kaméidi, sief dat déi atmosphäresch Schuedstoffer, déi trotzdem a Verbindung ëmmer mat der Fligerei sinn, dass déi mussen agëenkt sinn an zu engem verstännege Mooss fir d'Leit ronderëm mussen agëenkt bleiven.

E kontroverse Punkt ass garantéiert den Ausbau vum Parking als solches. Ass et noutwendeg, dass mer zu dësem Zäitpunkt e Parking baue mat där doter Kapazität: Jo oder Neen?

Ech hätt léiwer gehat, mir hätten dee Parking konzipéiert an enger modularer Form, déi also mat sech bruecht hätt, dass een dat au fur et à mesure vun de Besoinen hätt kënnen ausbauen.

Ech si frou, dass d'Ubanne vum Aéroport un d'Schinnenetz kënnt, mä ech muss lech éierlech soen: Wann dat den eenzegen Objektiv gewiescht wär, fir iwwert de Findel ze fuere mam Schinnennetz, da soen ech, da wier et et net wäert gewiescht. Well mir wäerte muer net

erliewen, dass hei d'Gesamtbevölkerung, déi muer wäert d'Luxair an aner Fligere wäert gebrauchen, iwwert de Schinnewee wäert op de Flughafen fueren. Dat gleewen ech ganz einfach net. D'Leit, déi dat aus Businessgrënn maachen, déi huele sech muer en Taxi, well se d'Unannehmlechkeete gegebenenfalls vum Schinneverkéier net wëllen a Kaf huelen, well se wëllen direkt op déi Plaz goen, wou se mussen higoen, an eben just in time och heiansdo iwwerleeën, wa se hir Reese plangen. Och bei deene meeschte Leit, déi mat hire Valissen dorëmmer zéien a mat Kanner, gleewen ech net, dass se muer den Zuch huelen.

Et soll een déi Méiglechkeet, déi Ubannung, virgesinn, d'autant plus, dass ee jo wëllt scheinbar, wat d'Regierung wëlles huet, iwwert den Aussewee Richtung Kierchbierg goen, wouzou ech schonn e puer mol meng Meenung gesot hunn. Mä wann een dat wëlles huet, da soll ee selbstverständlech d'Aérogare mat ubannen a selbstverständlech och de Frachtzenter. Och wann ech mer bewosst sinn, dass dat muer net wahrscheinlech de grouss Schlager wäert ginn. Et soll e Wonsch sinn. Et ass méiglech, dass ech mech vläicht ieren, mä fir de Moment kann ech nach net erkennen, dass d'Leit dat als déi grouss Solutioun gesinn, sou dass de Gros vun de Leit dohinner gefouert gëtt vu Familljenangehoregen oder selwer hiren Auto huelen, a vu dass Luxair Tours, fir nëmmen déi ze nennen, och déi Facilitéit am Moment bitt, kann ech mer virstellen, dass nach eng ganz Rei Leit op den Auto wäerten zrëckgräifen, well et einfach mat de Valissen ebe méi lücht ze handeln ass wéi iwwert den öffentlechen Transport.

Duerfir, e modulären Ausbau wier vläicht besser gewiescht, mä mir wäerten eis net där Léisung verschléissen, esou wéi se elo um Dësch läit, och wa se an eisen Ae fir de Moment démesuréiert ass an an där Form wahrscheinlech net noutwendeg ass.

Mir hu glécklecherweis de Findel an enger Situatioun, wou e relativ gutt nach un d'allgemeint Autobunnnetz ugebonnen ass. Mä wa mer gesinn, wéi vill Stauen op dem Périphérique dauernd sinn, da kann ech mer virstellen, dass vill Leit och dann erëm déi lücht Schlächweeër wielen, sou dass mer eis einfach musse bewosst sinn, wa mer esou vill Autoen dohinner drainéieren, dass och déi Quartieren, déi ronderëm sinn, Zens, Neiduerf, an esou weider, weiderhin als Schlächweeër gebraucht ginn, an datselwecht gëllt fir d'Gemengen Nidderaannen, Schëtter a Sandweiler mat Sécherheet.

Do, wéi gesot, ass d'Solutioun vläicht net zefriddestellend, mä et bitt sech keng zefriddestellend fir de Moment un, dofir kënne mer domadder liewen.

Do, wou mer awer eis gréisste Problemer hunn, dat ass d'Optioun déi gewielt ginn ass, fir hinzugehen, enger S.A. – et steet zwar am Text, et kéint de Droit privé, de Droit public sinn, an enger Gesellschaft, et ass awer ugekënnegt, dass et eng S.A. géng ginn; eng S.A., déi

scho gegrënnt ginn ass, dofir froen ech mech, firwat dass mer dat an där Form do dra gemaach hunn –, déi elo déi ganz Administratioun soll iwwerhuelen.

Wann ech dat soen, dann ass et, well ech ausginn ebe vun där spezieller Situatioun, déi mer hunn an déi einfach mat sech bréngt, dass Konfliktstoff do ass. Et ass Konfliktstoff do. Mir hunn nëmmen een Aéroport hei zu Lëtzebuerg. Et ass also net déi grouss kommerziell Ausnotzung vun deem Aéroport, déi menger Meenung no am Vordergrund muss stoen, mä et ass eng rationell, eng seriö Ausnotzung dovunner, déi ebe ménagéiert de fait, dass esou vill Leit awer an direktem Aflossberäich vun deem Aéroport liewen.

Duerfir soen ech, eng Société anonyme ass einfach, par sa nature – et deet mer Leed – eng kommerziell Gesellschaft. Se huet esouguer an hire Statuten Elementer, se huet einfach iwwert d'allgemeint Gesetz vun der Société anonyme d'Obligatioun, d'Rentabilitéit vun där Firma och viru sech ze hunn, soss hunn déi Leit, och wa se zum Deel entbonne si vun der Responsabilitéit, an déi Weisungsgebundene sinn – déi Administrateure vun Stat zumindst, déi Wesungsgebundene sinn un hire Minister –, awer dee Konfliktstoff, dass op där enger Säit eng gewësse Rentabilitéit muss sinn. Et ass eben eng kommerziell Gesellschaft, d'Gesetz gesäit dat vir, an op där anerer Säit dat Konfliktpotenzial, wat ebe mat der Bevölkerung do ass. Dat Konfliktpotenzial, wat do duerch och mat de Frachtgesellschaften ass. Wann Dir muer eng Société anonyme hutt, dann ass et evident, dass déi och muss kucken...

(Interruptions)

Ech hoffen, dass dat do eng Erleuchtung ass, déi och nach all déi Responsabel...

Une voix.- Déi braucht Dir net, Här Krecké!

M. Jeannot Krecké (LSAP). - Neen, neen, mä ech si bal fäerdeg. Mä alles, wat nach duerno kënnt...

(Interruptions)

Ech gehéieren net zu deenen, déi soen: „Es werde Licht“, an da gëtt et dat. Normalerweis geschitt dat net.

Mir hätten also léiwer gehat, wéinst deem Konfliktstoff, deen do dra steet, och mat de Fluggesellschaften, och mat de Frachtgesellschaften, ass Konfliktpotenzial dran. Eng Gesellschaft, déi kommerziell Optiounen hält, déi muss kucken, dass se haaptsächlech rentabel schafft, an déi kënnt méi, normalerweis, den ekonomeschen Acteuren entgéint wéi de Leit, déi do wunnen.

Mir hätten also léiwer eng Zwëschestruktur gehat, net eng staatlech Administratioun, do ginn ech dem Minister Recht. Dat ass net de richtegen Outil. Mir brauche keng Administratioun am classesche Sënn, mä en Etablissement public.

Menger Meenung no wier dat hei wierklech ubruecht gewiescht. Et ass nämlech nach wie vor eng Form vu Service public, déi do geleescht gëtt. Et ass e Service public. Mir hunn een Aéroport, mir si Propriétaire der-vunner, mir sollen och dat net aus der Hand ginn, och all Gestionsmoossname solle mer net aus der Hand ginn.

En Etablissement public hätt déi noutwendeg Flexibilitéit der Regierung bruecht, fir ze reagéieren op d'Situatioun, déi eben an enger Situatioun, déi mer beispillsweis den 11. September d'lescht Joer kannt hunn, schnell ze reagéieren. Mä si hätt op där anerer Säit den Avantage, dass den Intérêt public vläicht wesentlech méi ënnerstrach gewiescht wier, wéi dat, menger Meenung no, an enger kommerzieller Gesellschaft de Fall ass.

Dofir ass a bleift eis Proposition, fir en Etablissement public domat ze chargéieren. Dat ass de Puffer u sech zwëschent den Autoritéiten, déi op där enger Säit sinn, zwëschent den Acteuren, déi wirtschaftlech Intérëten hunn an eng Luxair, eng Cargolux an anerer – mä ech huelen déi zwee haaptsächlech –, och nach Lëtzebuerger Gesellschaften. Déi hunn normal Expansionsgelüste an do muss een einfach wëssen, dass Konfliktpotenzial dran ass. Do si Leit, déi e Puffer duerstelle mat hinnen a mat deenen, déi do wunnen.

Ech mengen, dass eng Société anonyme deem net ka Genüge ginn. Duerfir wäerte mer eng Motioun déposéieren, déi dat virgesäit, déi also virgesäit, dass muer net soll eng Société anonyme domadder beoptraagt ginn, mä en Etablissement public.

Här President, hei feelen nach zwou Ënnerschrëften, bis zum Vote wäert Der déi awer selbstverständlech hunn.

(Interruption)

Leet Äre Kapp a Rou.

Motion 1

La Chambre des Députés

- *considérant que selon l'article 2 du projet de loi sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, «l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue (...)»;*
- *considérant que les modalités de mise en œuvre des missions de l'organisme en question doivent être réglées par voie de contrat entre l'Etat et l'organisme, à approuver par règlement grand-ducal;*
- *considérant que l'Etat devrait pouvoir assumer ses responsabilités envers la population avoisinante en maintenant un dialogue avec les responsables des communes concernées et en sauvegardant un pou-*

voir de décision en ce qui concerne le développement de l'aéroport de Luxembourg et par conséquent ses répercussions sur l'environnement naturel et sur la qualité de vie de la population;

- *considérant qu'une société de droit privé ne saurait garantir le dialogue indispensable avec les responsables des communes concernées de façon à offrir les meilleures garanties pour un respect des revendications relatives au bien-être des populations avoisinantes;*

invite le Gouvernement

- *à constituer l'organisme en question sous la forme d'un établissement public chargé de gérer dans l'intégralité les missions prévues par le projet de loi.*

(s.) Jeannot Krecké, Mady Delvaux-Stehres, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Marc Zanussi.

E weidere Punkt, wann ech also meng Ried opgebaut hunn: Duerch eis Fraktioun geet wierklech dee Wonsch, dat Konfliktpotenzial erauszehuelen. Et ass dat, wat zu dësem Zäitpunkt geschitt um Niveau vun allen Démarchen: Kommodo, Plan d'occupation du sol, wou ech wierklech nëmme ka soen: Déi Gemengen, déi ronderëm sinn, déi hunn en Intérêt do, déi verteidegen en, oder verteidegen hoffentlech haaptsächlech emol déi Leit, déi do wunnen, soss brauche mer déi Prozeduren net.

Här Minister, Dir kënnt mer soen – selbstverständlech –, dass de Plan d'occupation du sol wesentlech méi wäit geet wéi elo just reng de Projet Aérogare als solches, mä Dir hutt gemierkt an deem Uerteel trotzdeem, dass dat mat eraspillt. Mir mengen, wann elo deen Effort ënnerholl gëtt, fir eng allgemeng Impaktstudie ze begutachten, wa mer amgaange sinn dat Ganzt eng Kéier kritesch ze hannerfroen, wéi d'Gestaltung vun deem Aéroport als Ganzes muss sinn, dass ech frou wier, wann déi Zesummenaarbecht, déi Der mat de Gemengen hutt, op eng anstänneg Aart a Weis géing passéieren.

Zu dësem Zäitpunkt, wou mer hei decidéieren iwwert d'Aérogare, weess ech, dass d'Gemengen zesumme sinn – op alle Fall déi, déi concernéiert sinn –, fir hiren Avis virzebereeden zu där ganzer Prozedur, déi elo unhängeg ass. Ech muss soen: Et ass net glécklech, dass mer zu dësem Zäitpunkt déi doten Décisiounen huelen, während op där enger Säit d'Gemengen zesumme sëtzen, déi d'Interesse vun de Leit verrieden, och wann dat – ech gestinn et gär an an ech hoffen et zumindest –, net gewollt ass zu dësem Zäitpunkt, müssen zu dësem Gesetz Stellung hei ze huelen, an dass et besser gewiescht wär, den Avis vun de Gemenge géing an där Form virleien. Mir hätte méi e roueg Gewëssen.

(Interruption)

Déi sinn zu dësem Zäitpunkt an der Gemeng Lëtzebuerg, Här Minister, wann Dir et net wësst, ech weess et awer zumindest. Si sinn amgaang hiren Avis zu deem ganze Site Aéroport virzebereeden.

Ech hätt léiwer gehat, mir hätten dat heite kënnen diskutéieren, wa mer gewosst hätten, wat déi Leit, déi ëmmerhin d'Interesse vun der Bevëlkerung vertrieden, zum ganze Findel hätte kënnen aussoen. Et hätt just de Vote bestärkt, dee mer gegebenenfalls haut huelen. Dat ass net de Fall an ech wëll lech keng schlecht Intentiounen do ënnerschieben. Ech weess net, ob Der Bescheed wousst oder net. Op alle Fall, et ass en onglécklechen Zäitpunkt, fannen ech, mä e soll awer net de mauvaise augure sinn.

Do si Leit, déi si guten Willens, fir hir Bevëlkerung esou ze verteidege wéi d'Mandat, wat se kritt hunn, opweist. Ech mengen, Dir sollt deem Rechnung droen. Dir sollt se erunzéien a wann déi Impaktstudie iwwerhaapt e Sënn soll hunn, da soll dem Avis, deen hei entsteet bei de Gemengen, Rechnung gedroe ginn. Da sollen déi Gemengen erugezu ginn, wann et heescht dee Plan d'occupation des sols ze verwierklechen. Déi Zesummenaarbecht ass den eenzege Garant, fir dass mer a Rou kënnen d'Exploitatioun vun deem Aéroport hei virhuelen. Och d'Syndicats d'initiative, déi sech ganz staark an d'Problematik erageknéit hunn, a wou déi Leit mëttlerweil e profund Wëssen hunn iwwert dat, wat der Bevëlkerung wierklech um Mo läit. Deem soll ee Rechnung droen.

Ee vun den Haaptvirwërf, deen – ech géing soen – säit Jorzéngte quasi deene Leit um Aéroport als solches ka virgeworf ginn, ass deen, dass se net kloer an däitlech, direkt wa Problemer opgetaucht sinn, konnten eng Äntwert ginn. En Telefon, deen d'Leit kënnen uschellen, wou se kënnen Ried an Äntwert astoen, ass menger Meenung no dat Einfachst, fir do déi Reizer, déi awer trotzdeem entsti bei Leit, déi net verstéi firwat um véier Auer elo op eemol e Fliger eropgaangen ass. Vläch, wann een hinnen d'Explicatioun géing ginn, da géinge se et verstoen, a wa kloer d'Chifferen um Dësch leien, ouni dass mat de Chiffere gespillt gëtt, mengen ech, wier vill Konfliktpotenzial fort.

Esou gesot, Dir Dammen an Dir Hären, bréngen ech u sech den Accord zu deem Projet hei vun eiser Fraktioun. Mir wäerten allerdéngs e Vote divisé op deem Organismus, deen d'Gestioun vum Flughafe soll maachen, froen, well mer eben net der Meenung sinn, dass et en „ou“ soll sinn, mä mir hate kloer d'Meenung, dass den Aéroport soll vun engem Etablissement public gëréiert ginn. Fir ze ënnersträichen wéi vill eis dru geleeën ass un der Zesummenaarbecht mat de Gemengen, hu mer eng Motioun virbereet, déi déi ganz Zesummenaarbecht e bësse behandelt, a mir wäer frou, wann de Minister déi kënnt unhuelen.

Motion 2

La Chambre des Députés

- *considérant que le tribunal administratif, dans son jugement du 14 mars 2001, a annulé la décision du ministre de l'Environnement portant entre autres autorisation, au titre de la loi de 1990 sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes, du terminal «petits porteurs»;*
- *considérant que le tribunal administratif, dans le pré-dit jugement, a retenu que «les éléments d'extension et de transformation pour lesquels l'autorisation est actuellement déferée comportent une modification substantielle», et que ce fait engendre la nécessité d'une nouvelle procédure commodo-incommodo sur l'établissement étendu voire transformé dans son ensemble au vu de son impact global sur l'environnement humain et naturel;*
- *considérant que les résultats de la nouvelle procédure commodo/incommodo n'ont pas encore été avisés par les responsables des communes avoisinantes;*
- *considérant les résolutions et l'avis des conseils communaux des communes avoisinantes, notamment la résolution du Conseil communal de la Ville de Luxembourg, adoptée à l'unanimité en date du 26 mars 2001 et ayant pour but de parvenir à réduire les nuisances résultant des activités aéroportuaires ainsi que de rendre plus transparentes les conditions de déroulement de ces activités;*
- *considérant que dans la même résolution, le Conseil communal de la Ville de Luxembourg s'est prononcé unanimement en faveur du développement de l'aéroport en tant que «City Airport»;*
- *considérant qu'il est nécessaire de favoriser une extension raisonnée des installations de l'aérogare dans l'intérêt de l'amélioration de l'accueil et du confort des passagers ainsi que dans le but de garantir la sécurité des passagers et du personnel;*
- *ne perdant pas de vue que l'aéroport constitue un facteur économique et social important;*

invite le Gouvernement

- *à respecter les avis des communes avoisinantes au sujet de l'étude d'impact globale ayant pour objet de déterminer les répercussions actuelles et futures de tout genre sur l'environnement naturel et sur la qualité de vie de la population avoisinante de l'aéroport;*
- *à associer les communes concernées aux travaux d'élaboration du projet du plan d'occupation du sol «Aéroport et Environs», qui sera soumis au gouvernement pour approbation.*

(s.) Jeannot Krecké, Mady Delvaux-Stehres, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Marc Zanussi.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Den Här Schummer freet d'Wuert.

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech déposéieren dës Motioun, déi am Kuerztext fuerdert:

- dass d'Nuetsflich, déi laut Règlement grand-ducal vum 24. Mee 1998 reglementéiert sinn, skrupuléis respektéiert ginn;
- dass d'Couloirs d'approche et de décollage strikt agehale ginn;

a proposéiert:

- dass déi Habitatiounen, déi an de sensiblen Zone vun de Couloirs d'approche virun der Entrée en vigueur vum Plan d'aménagement partiel aéroport et environs louchen, dat heescht virum 31. Juli 1986, duerch e Système de soutien financier vum Stat, wat d'Installatioun vu Mesures d'isolation sonore vun hiren Immeublë betrëfft, ënnerstëtzt ginn.

Motion 3

- *Consciente de la nécessité économique de l'existence dans notre pays d'une plate-forme aéroportuaire aux infrastructures modernes et accueillantes pour les passagers;*
- *soucieuse de limiter les incommodations pour les riverains dues au trafic aérien et aux activités aéroportuaires;*

la Chambre des Députés

- *demande que l'adaptation de l'aéroport et l'aménagement de ses infrastructures prévus par la loi relative à la police de l'aéroport et au développement de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare soient immédiatement suivis de la délivrance d'une autorisation commodo/incommodo pour l'ensemble de l'enceinte aéroportuaire et de la finalisation du plan d'occupation du sol «Aéroport et environs» en voie d'élaboration;*
- *insiste auprès des autorités aéronautiques et aéroportuaires pour que, d'une part, l'interdiction des vols de nuit du règlement grand-ducal fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg du 24 mai 1998 soient scrupuleusement appliquées, tout en n'accordant que très parcimonieusement les autorisations dérogatoires admises, surtout en relation avec les décollages, et pour que, d'autre part, les trajectoires d'approche et de décollage soient rigoureusement respectées par les équipages;*

- *estime que le plan d'occupation du sol devra comporter des servitudes non aedificandi dans les zones sensibles des couloirs d'approche et de décollage de l'aéroport;*
- *propose que les habitations en place dans ces zones avant l'entrée en vigueur du plan d'aménagement partiel «Aéroport et Environs» du 31 juillet 1986 que le nouveau plan d'occupation du sol est censé remplacer, méritent d'être particulièrement protégées contre les nuisances aéroportuaires grâce à la mise en place d'un système de soutien financier de l'Etat en faveur des mesures d'isolation sonore de ces immeubles.*

(s.) John Schummer, Niki Bettendorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Théo Stendebach.

M. le Président.- Den Här Jaerling freet d'Wuert fir den Dépôt vun enger Motioun.

M. Aly Jaerling (ADR).- Dat ass net zu dësem Thema.

M. le Président.- Ah, net zu deem heiten Thema? Da maacht dat herno.

Mir fueren elo viru mat eiser Diskussioun. Als nächst Riednerin ass d'Mme Agny Durdu agedroen. D'Mme Durdu huet d'Wuert.

Mme Agny Durdu (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass net fir d'éischte Kéier an dësem Plenum, datt mer zum Thema Findel diskutéieren. Mol ass et manner heftig, mol ass et méi heftig. Ech mengen, den Här Krecké huet et ënnerstrach, den 11. Juni 1996 ass déi éischte Kéier am Plenum e Gesetzestext iwwert de Bau oder besser gesot den Neibau vun der Aérogare vum Findel decidéiert ginn.

Zënterhier ass en neie Minister en charge vum Dossier. Hien huet scho méi wéi eng Kéier hei op Froe vun den Deputéierte geäntwert, ënner anerem ëm Vols de nuit, déi den Awunner ganz vill Kappzerbrieche a ganz vill Misère ze maache schéngen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir wäerten als DP - ech sinn de Spriecher vun eiser Fraktioun -, den Accord zu dësem Gesetzestext bréngen, well mer der Meenung sinn, dass de Minister dee Spagat, deen en hei huet misse maachen, gutt fäerdeg kritt huet. Fir d'éischt emol hu mer einfach déi geographesch Situatioun vun eisem Findel, deen nun emol do läit, wou e läit, ganz no un der Stad mat verschidde Gemenge ronderëm, mat ganz vill Privatleit, déi ronderëm wunnen.

Anscheinend war bis ewell keng Regierung awer der Meenung gewiescht, dass ee misst de Findel eraus aus der Stad huelen, mä datt en also soll do op der Plaz bleiwen, wou e momentan ass. Op där anerer Säit hu mer d'Luxair an d'Cargolux, haaptsächlech, déi zwou Gesellschaften, déi de Flughafen exploitéieren an déi ëmmer méi ënnert den Drock vun der Konkurrenz geroden, déi

ënnert den Drock gerode vun den Demandë vun hire Clienten, wat esou gutt hir Fournisseure wéi d'Voyageuren, also mir selwer, sinn, déi d'Exigenze vum Marché hunn, déi ënnert d'Exigenze vun der Europäescher Communautéit kommen, wou se sech also der Konkurrenz musse stellen an deementspreechend musse reagieren.

Op där anerer Säit hu mer d'Awunner, déi ebe mat der ganzer Situatioun konfrontéiert sinn, well se nun emol do gebaut oder kaaft hunn, wou se also de Flughafen entweder virun hirem Haus oder op der Säit dovunner hunn, an déi verständlecherweis net ëmmer begeeschtert sinn iwwert déi Fligeren, déi do erop an erof ginn.

Et ass dës Spagat, Här President, deem eise Minister gégeniwwer stung an deem ech menge mat relativ vill Kenntnis a mat ganz vill Ausdauer entgéintgestanen huet.

Déi ganz grouss Diskussioun, déi an deem Gesetz eropgeschwuere gouf, dat war am Fong geholl déi – nach eng Kéier – vum Bau, respektiv vum Ausbau vum Aéroport als solches. De Rapporteur huet de Volet Exploitation vum Aéroport analyséiert a sengem Schrëftlechen a mëndleche Rapport, wuerfir ech him bei dëser Geleeënheet wéilt e ganz härezeleche Merci soen, genausou fir seng Aarbecht an der Kommissioun, mä ech wäert a mengem Deel vu menger Interventioun net weider ugoen op d'Exploitation vum Aéroport.

Ech kann lech awer soen, dass ech d'Argumentatioun vun der LSAP net droen, fir en Etablissement public ze maachen. Ech mengen effektiv, dass mer sollten op de Wee vun der Société anonyme goen. Ech hunn nun emol relativ Vertrauen an de Secteur privé an ech wäert där Approche wahrscheinlech och an deenen nächste Joren net verluere goen.

Wat dann awer elo den Ausbau oder den Neibau vum Findel betrëfft, esou ginn et am Fong geholl zwou Problematiken, mat deene mer konfrontéiert sinn. Dat engt ass: Wéi gesäit et mam Persounentransport aus? Déi aner Problematik, där mer gégeniwwer stinn, dat ass: Wéi ass et mam Ausbau oder wéi ass et mat der Presenz vum Fret, also mat anere Wierder, wéi geet et viru mat der Cargolux?

Ech mengen, zënter 1996 huet déi Positioun, déi d'LSAP deemools virdroe gelooss huet duerch den Här Krecké, net geännert. Deemools sot hien: „Mir soe jo aus deem ganz einfache Grond, well eng Haaptstad wéi eis e Flughaf e brauch, d'Méiglechkeet brauch, fir Passagéier op Lëtzebuerg ze bréngen a vun hei fort ze bréngen.“ Partant de là muss ee verstänneg sinn an déi Leit, déi hei an der Stad an an der Ëmgegend betrëfft sinn: Sandweiler, Nidderaanwen, déi si verstänneg genuch, fir anzegesinn, dass e gewëssen Niveau am Persouneverkéier fir Lëtzebuerg noutwendeg ass. Den Däiwele, dee fir de Moment un d'Wand gemoolt gëtt, deen ass an deem

Mooss net berechtegt, well et gëtt eng natierlech Grenz fir den Ausbau vum Persouneverkéier.

Abee, déi Donnéeën, déi deemools virlouchen, déi leien och haut vir, well et sinn horgenee déi nämlech. Mir kënnen also nëmmen op Versteesdemes vun den Awunner ronderëm rechnen. Ech ka verstoen, datt se mat hiren Haiser vläicht net op där allerglécklechster Plaz leien, mä et kann een nëmmen op Verständnis zrëckgräifen.

Eise Spriecher hat deemools gesot gehat e wär mat deene véier Milliounen Passagéier net d'accord oder e géing op alle Fall dat als eng äusserst negativ Auswirkung interpretéieren. Et ass ewell ugeklongen am Rapport, et ass och elo ugeklonge bei Explicatiounen, déi mer mëndlech virfonnt hunn: Den Ausbau deemools vum Findel war geplangt fir 1½ Millioun Passagéier an et sollt eng zweet Phas ugoen, wa mir iwwert déi 1½ Millioun Passagéier sollte kommen. Mir sinn elo iwwert där 1½ Millioun Passagéier an duerfir gëtt elo net méi a Phase geschafft, soubal wann de Bau erëm ka lassgoen, mä et wäert beieneen den Ausbau gemaach ginn.

Den Explicatiounen no, déi mer vum Minister an der Kommissioun kruten, ass et esou, dass de Findel virgesinn ass fir dräi Milliounen Passagéier ze transportéieren. Et ass méiglech bis véier Milliounen ze exploitéieren, mä d'Grenz, déi mer eis am Fong geholl gesat haten, läit bei dräi Milliounen. Ech mengen, ob mer et wëllen oder net, Lëtzebuerg brauch e Flughafen, an ech mengen, et wär net intelligent, wa mer géifen en Neibau, respektiv Ausbau maachen, wou mer eis vu vir era géifen an esou Grenze setzen, dass mer net kënnten engem Flux, deen och vläicht nëmme fir ee Joer, zum Beispill, wär, entgéintwierken.

Et gëtt eng natierlech Limite vu Passagéier, déi um Findel kënnen transitéieren, mä wann iwwerhaupt, wäert dës Grenz awer, eiser Meenung no, esou bal net erreecht ginn, well et muss ee jo och un dat ekonomesch Ëmfeld denken, an do konnt zum Beispill 2001 e Recul vun 2,65% Persouneverkéier par rapport zu 2000 festgestallt ginn. Dat geet wahrscheinlech op d'Évenementer vum 11. September zrëck, mä bon, et stellt een awer e Réckgang fest.

Wéi ass dann d'Situatioun am Frachtverkéier? Abee, och ënnert dem Henri Grethen gëtt dat gesot, wat virausser ewell gesot ginn ass hei an deene mëndlechen Ausféierungen. Déi ausdrécklech Ausrichtung vun deem Gesetz ass emol fir d'éischt, dass de Persounentransport ausgebaut gëtt, datt deen ameliéiert gëtt a seng Konditiounen, an et ass net deen alleréischte Wäert, dee geluegt gëtt op de Cargostransport an deem Sënn, dass ee wëllt hei eng Vergrësserung kréien.

Ech verweisen do op zwéi Interviewen, déi am „Jeudi“ waren, den 20. Juni, also elo kuerz, wou engersäits de Minister seet: „...en ce qui concerne le fret, cela veut

dire que si je ne m'oppose pas au développement normal de Cargolux, je suis par contre opposé à de nouvelles activités et quant aux limites, nous tablons sur une augmentation de fret de 4% par an, ce qui devrait nous emmener vers les 800.000 tonnes d'ici 2012." 2001 louch den Tonnage bei 510.964 Tonnen. Dat kann een am Rapport d'activité vum Ministère des Transports virfannen.

Och aner Journaliste schénge begraff ze hunn, datt eise Findel eng wichteg Plaz an eiser Economie huet, deem een awer bestëmmte Schranke muss virweisen. Ech verweisen hei, an erlaabt mer, datt ech de Paul Lenert mat sengem Artikel vum 10. Juni 2002 aus dem „Luxemburger Wort“-Text zitieren: „...und gerade für die Wirtschaft Luxemburgs spielt der Flughafen eine zentrale Rolle. Wenn in ausländischen Konzernen die Entscheidung über die Auswahl des künftigen Standortes für die Ansiedlung von Tochtergesellschaften außerhalb des Heimatmarktes ansteht, wird guten Transportwegen, dazu gehören insbesondere die Flugverbindungen, ein hoher Stellenwert beigemessen. Luxemburg ist wegen der hinlänglich bekannten strukturellen Schwächen seines kleinen Binnenmarktes mehr als andere Länder auf solche Direktinvestitionen aus dem Ausland angewiesen, deshalb hat das Land keine Wahl. Es ist dazu verurteilt, einen leistungsfähigen Flughafen mit einem passenden Flugangebot für Geschäftsreisende zu haben.“

A puncto Fret seet e Folgendes: „Luxair und Cargolux selbst sind zwei gewichtige Unternehmen im Wirtschaftskreislauf Luxemburgs. Sie bieten nicht nur über 3.000 Menschen direkt einen Arbeitsplatz, sie leisten auch als Multiplikator, wovon andere Wirtschaftszweige leben, einen wichtigen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt. Annähernd 227 Millionen Euro kamen in Form von Gehältern, Sozialversicherungsbeiträgen, Steuern und dem Einkauf von Waren und Dienstleistungen, allein durch die Cargolux im vergangenen Jahr direkt der Luxemburger Wirtschaft zugute. Wollen wir eine Vernichtung diese Wertschöpfung mitsamt Arbeitsplätzen riskieren? Es wäre also unverantwortlich, wenn durch übermäßige Eingriffe die Fluggesellschaften in ihrer unternehmerischen Entwicklung gebremst würden. Einen solchen Schritt kann sich das Land nicht leisten. Das soll aber auf keinen Fall heißen, dass den Acteuren am Flughafen ein Blankoscheck ausgestellt wird.“

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dëst seet genuch aus iwwert d'Situatioun, déi mer virfannen a mat där mir eens musse ginn. Mir si bei de Limiten ukomm, wat mer kënnen engem Flughafen, engem Findel, enger Cargolux, enger Luxair zougestoen. Do geet et ëm Ëmweltschutz, Liewensqualitéit fir d'Noperen.

Wéi ass et nun emol mam Kaméidi?

Vill Leit sinn der Meenung, de Frachtverkéier, dee géif nach ausgebaut ginn. Ech hat den Här Minister aus

engem Interview zitéiert, ech kéint en och aus Äntwerten op parlamentaresch Ufroen zitieren. De Wëllen ass net do, fir de Fret onendlech auszubauen. Et gëtt elo Leit, déi mengen, dat wär eng Diversifikatioun vun eiser Economie. Ass de Fret dat dann? Et kann een natierlech net elo direkt mat Neen äntworten, mä dass dat fir Lëtzebuerg soll eng Nischepolitik sinn, do ass d'Äntwert bekannt. Et ass neen, well et weess ee jo net wéi d'Economie evoluéiert an d'Nuisancë fir d'Noperen, déi sinn op där Plaz, wou eisen eenzege Flughafen läit, einfach ze grouss. Mir kënnen e Flughafen, dee bal an enger Stad läit, nu wierklech net onmoosseg ausbauen a besonnesch net am Intérêt vum Fret.

Wat ganz vill kritiséiert gëtt, dat sinn Nuetsflich. Wéi gesäit dann d'Situatioun do aus? D'Problematik vun den Nuetsflich gëtt geregelt duerch e Règlement grand-ducal vum 24. Mee 1998. An dësem Règlement ass en Horaire d'exploitation virgesinn, an zwar geet et vu muerens 6 bis owens 11 Auer. Et gëtt eng Restriktioun fir Fligeren, déi besonnesch vill Kaméidi maachen, oder besser gesot, déi der Konventioun vu Chicago net entsprechen, an d'Zäit, wou déi kënnen erofgoen, läit tëschent 7 Auer an 22 Auer.

(Interruption)

Aha, déi ginn op Näertreg. Do hunn ech awer nach keen héieren nach gesinn. Da wäerte mer elo geschwënn déi Näertreger hei stoen hunn. Dat ass deen zweetgréisste Flughafen am Land. Dat stëmmt.

Fligeren, déi zu Lëtzebuerg landen oder starte wëllen, déi mussen eng Demande d'atterrissage maachen an do derbäi muss e Certificat de bruit leien. De betreffende Fliger muss international gültigen Normen entsprechen, no deenen en a puncto Kaméidi aklasséiert gëtt. E Fliger, deen dësen Normen net nokënnt, dee kritt och keng Autorisatioun, fir an eise Land erofzagoen. Déi Normen, déi do ze befollege sinn, déi sinn an enger europäescher Direktiv ageschriwwen an déi sinn duerch Règlement grand-ducal vum 10. Juli 2000 an eis Gesetzgebung transposéiert ginn.

D'Règlement aus dem Joer 1998 gëtt vum Minister streng gehandhaabt. Dat huet en eis méi wéi eng Kéier hei an der Chamber gesot, mä trotzdem muss ee feststellen, dass d'Vols de nuit ëm 23% an d'Luucht gaange sinn. Et freet ee sech natierlech, wéi dat méiglech ka sinn, wann dat Règlement soll esou enk gehandhaabt ginn.

Do gëtt et e puer Argumenter an e puer ganz einfach Erklärungen, déi zu dëser Situatioun féieren. De Problem ass ganz einfach emol deen, dass den europäeschen Himmel net méi grouss gëtt, mä dass um europäeschen Himmel ëmmer méi Fligere present sinn, an da kommen d'Fluglinien an der Héicht an der Noperschaft ëmmer méi nobäi. De Problem ass awer och, dass, wann een oder zwee Fligeren e Retard hunn, da spillt den Effet

boule de neige an da sinn et net méi een oder zwee Fligere, déi Retard hunn, mä dann ass et direkt e ganze Koup.

Déi aner Praxis, déi op ville Flughäfen ass an déi ass iergendwéi vläicht och nach verständlech, ass déi, dass dann déi national Flughäfen, deenen nationale Fluggesellschaften oder deenen déi bei hinnen am Binnenland zirkuléieren och nach eng Präferenz ginn, a vue dass mir net grad ganz vill Binneverkéier hunn, bleift dann onausweichlech, dass mir vun den internationalen Auswierkunge méi betraff gi wéi vläicht aner Länner.

Am Reglement vun 1998 sinn och Exceptiounen virgesinn, wou awer Vols de nuit däerfe stattfannen. Dat si Vols gouvernementaux, vols en détresse, vols de recherche et de sauvetage et vols effectués à des fins humanitaires. Wéi vill dës Flich bei der Augmentatioun vun 23% ausmaachen, da entzitt sech menger Kenntnis, mä vläicht kann deen een oder aneren eis derzou Detailler ginn.

Am Rapport d'activités vum Transportministère, deen ech mir erlaben ze zitieren, do steet zu dëser Problematik: „Les vols de nuit à notre aéroport, tant passagers que fret, sont des vols retardés programmés à l'origine pendant les heures d'exploitation normales de l'aéroport et retardés en raison de facteurs sur lesquels l'autorité régulatrice n'a que peu sinon aucune emprise. Il y a lieu de signaler finalement qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien en Europe, du réseau extrêmement dense des routes aériennes au-dessus de l'Europe et du manque de capacité de plus en plus prononcé sur un nombre grandissant de plate-formes aéroportuaires, le problème des vols de nuit est un phénomène qui affecte l'ensemble du transport aérien en Europe. Ce sont des entraves dont a pris conscience la Communauté européenne et qui travaille sur des propositions susceptibles de remédier aux déficiences du système du transport aérien dans l'intérêt du public-voyageur et de la croissance contrôlée de ce moyen de transport, en diminuant les effets négatifs sur l'environnement.“

A wann een dann déi 2030 Nuetsflich, déi mir haten, e bësse méi genau analyséiert, da gesäit een, dass am Fong eis national Gesellschaften do manner schëlleg dru si wéi déi, déi erakommen, well et goufen nämlech 312 Départe enregistriert als Nuetsflich an et si 718 Fligere erakomm.

Aus deenen Erklärungen, déi ech elo virbruecht hunn, gesitt Der, dass mer hei mat engem Spagat konfrontéiert sinn, wou mer egal wéi wahrscheinlech ni all Partei kënnen déi leschte Satisfaktioun ginn. Den Ausbau an den Émbau vum Findel dréint sech virun allem ëm d'Amélioratioun vun der Qualitéit, déi mer dem Persouneverkéier zoumoossen, an net no dem Fret.

Egal wéi, e Flughafen an der Noperschaft ze hunn, ass fir privat Awunner net eppes schrecklech Positives, däers

musse mir eis all bewusst sinn, a mir kënnen ëmmer nëmmen hoffen, dass mer duerch adequat Mesuren, déi och wäerten an de Kommodosprozedure virgesinn sinn, dat esougutt wéi méiglech an de Grëff kréien an dat esougutt wéi méiglech an de Limiten halen, mä dass mer et ganz kënne vermeiden, dat wär gelunn. Wa mer dat géife soen a wa mer de Leit op deene Plaze ronderëm dat géife versprechen, dat wär ganz einfach onverstänneg.

1996 hat d'DP géint de Projet vum Émbau, respektiv Ausbau vum Findel gestëmmt, an zwar aus deem gudde Grond, well mer op enger ganzer Partie vu Kriticken a Froen, déi mer deemools haten an déi vun der Mme Anne Brasseur virgedroe goufen, keng Äntwert kritt hunn. Mir sinn haut der Meenung, dass mer Äntwerten op déi allermeescht Kriticke vun deemools fonnt hunn, an dofir, wéi gesot, wäerte mir als Fraktioun eis Zoustëmmung zu dësem Gesetzesprojet ginn.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Fernand Greisen.

M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'éischt mäi Merci un all déi, déi un dësem Projet matgeschafft hunn. No den detailléierten Aussoe vu menge Virriedner brauch ech net méi am Detail op alles zrëckzekommen. Zwee Theme wëll ech virbréngen an zwar zum Projet selwer an iwwert d'Kommodosprozedur insgesamt.

Zum Projet, wou am éischte Kapitel am Text dem Stat seng polizeilech Aufgabe festgeluegt ginn um Gebitt a ronderëm de Betrib, mat der Missioun, déi technesch Sécherheet mä awer och d'Sécherheet allgemeng vun de Persounen, den Installatiounen an de Wueren ze garantéieren, just dat hei:

Wichtig ass do den nationale Sécherheetsplang, e globale Plang, deen nach muss ausgeschafft ginn an, eiser Meenung no, och zesumme mat de Verrieder vun den interesséierten Awunner a Gemenge ronderëm dem Findel. Et ass klor, dass hei déi speziell Situatioun vun alle Gemenge muss berücksichtegt ginn. Wuel kee vun eis ka sech virstellen, wat alles kënnt geschéie bei engem groussen Accident iwwer engem Quartier vun der Stad oder vun anere Gemengen.

Reng statistesch gesi wäeren d'Konsequenzen esou enorm, dass alles muss versicht ginn, wat nëmme méiglech ass, fir dës Probabilitéit an deen dermat verbonnene Risiko ze reduzéieren. Dat heescht, engersäits den Trafic reduzéieren, do wou et méiglech ass, e gréisseren Impakt op Wunnegéigende vermeiden, an anerersäits e wierksame Katastropheplang virgesinn.

(M. Niki Bettendorf prend la Présidence)

Am zweete Kapitel steet, dass e privaten oder öffentliche Bedreiwer mat der Exploitatioun chargéiert gëtt. An engem Reglement mussen nach d'Modalitéiten an

d'Finanze festgeluegt ginn an et soll och nach e Kontrakt gemaach ginn tëschent dem Stat an dem Exploitant.

Déi verschidde Propriétéiten, déi dem Stat gehéieren, ginn dëser Gesellschaft zur Verfügung gestallt. D'Regierung seet eis, do wär och nach eng Opstellung per Reglement ze maachen. Et wäert dach net esou sinn, dass d'Regierung net weess, wat hir gehéiert oder wat se schonn alles elo der Gesellschaft zur Dispositioun stellt.

Zum Neibau selwer bleift mer dat hei ze soen: Mat dëser Ännerung vum Gesetz, wat déi deemoleg Majoritéit am Joer 1996 gestëmmt hat, klammen d'Baukäschte vun 53,3 Milliounen Euro op iwwer 324 Milliounen Euro. Fir et dättelech ze maachen, vun zwou Milliarden 150 Milliounen am Joer 1996 op 13 Milliarden an 83 Milliounen al Lëtzebuerger Frangen.

Och wann dëse Projet elo niewent dem Bau vun der Passagéierhal mat den noutwendegen Installatiounen en zousätzlechen Terminal fir méi kleng Maschinne virgesäit, an och wann en ënnerierdesche Parking, eng Cogénératiounszentral an d'Aussenanlagen des Kéier emol derbäigerechent goufen, da sinn 13 Milliarden dach en décke Batz fir dat Ganzt.

D'Fro däerf erlaabt sinn, ob d'Regierung sech domat net iwwerholl huet an ob net och hätt kënne méi bëlleg gebaut ginn?

Fir et direkt an dättelech ze soen, den ADR war schonn 1996 fir den Neibau vun der Aérogare an den ADR ass och haut nach darselwechter Meenung, mä dass d'Finanzéierung iwwert d'Loi de garantie virgeholl gëtt, dat gefält eis net. Mäi Kolleg Robi Mehlen wäert nach op dee Punkt ze schwätze kommen.

Ech sinn och net averstanen, esou wéi allt emol vun der Regierung fälschlecherweis gesot gouf, dass Ëmweltschützer schold si mat 1,5 Milliounen Euro un der Verdeierung, well si jo per Geriicht de Bau gestoppt hätten. Neen, Här Minister, wann d'Geriichter e Bau stoppen, dann huet de Bauhär d'Gesetzer net agehalen. An dësem Fall war et d'Regierung, déi sech net un d'Gesetzer gehalen huet.

Mir hu virdu festgestallt, dass mat dësem Projet eng Ännerung vum Gesetz vun 1996 virgeholl gëtt. Zesumme mat villen anere responsable Persounen an Institutiounen hu mer deemools Jo gesot zu engem Neibau mä mat der Fuerderung, dass virdu weider zousätzlech Bedingunge vu Regierungssäit missten erfëllt ginn.

Dës Konditiounen waren ënner anerem déi feelend Avisen erbaizebréngen an Etüden iwwert de wirtschaftlechen Impakt, de Kaméidi, d'Ëmwelt an déi ekonomesch Relatiounen tëschent Stat a Luxair. Mat der deemoleger Oppositioun zesummen hate mir verlaangt, de Projet zrëckzesetze bis all d'Konditiounen erfëllt wieren.

Mir kruten nodréiglech vum Geriicht Recht, wat de Bau gestoppt huet, mä d'Regierung mat der CSV an de Sozialisten hu sech deemools iwwer alles ewechgesat.

A menger Interventioun an der Chamber hunn ech 1996 och dättelech gemaach, wéi schlecht Regierung de Projet virbereet hat, wéi onseriös d'Virgehensweis war, fir de Projet trotzdeem duerchzesetzen.

De Beweis dofir gouf geliwwert mat enger Motioun, déi am Detail déi bestehend Problemer opgezielt huet, déi dann unanime gestëmmt gouf. Dës Motioun huet d'Suerge vun de Leit aus der Ëmgéigend iwwerholl. Et ware bal wuertwiertelech Revendicatiounen vun hirer Biergerinitiativ.

Meng Ausso deemools war d'Feststellung, dass dës Leit eng besser Aarbecht geleescht hate wéi d'Regierung selwer. Haut, wa mer kucken, wat dann elo vun deene Punkten erleedegt ginn ass, wat u Problemer geléist ginn ass, stelle mer leider fest, dass nach laang net all d'Froen vun der Regierung zefridde stellend beäntwert gi sinn.

Här President, ech kommen zur Prozedur fir d'Autorisatioun vum Betrib a vun den Installatiounen ronderëm de Findel.

All Betrib, kleng oder grouss, ob al agesiess oder frësch opgeriicht, muss d'Konditiounen vum Gesetz erfëllen, wat mer ënnert dem Numm Kommodo-Inkommodo kennen.

Déi bestehend Betriber hunn eng Frist gestallt kritt, fir sech dem Gesetz unzepassen an hir Autorisatiounen nodréiglech unzefroen. Dëst Gesetz huet ville Betriber a Geschäfte Problemer bereet, finanzieller an existenzieller Natur, mä déi staatlech Administratiounen hunn net duerch d'Fangere gekuckt bei private Projekten.

De Stat selwer awer huet näischt gemaach fir de Gesetzer nozekommen. De Stat hält also jorelaang seng eege Gesetzer net an, well bis elo de Betrib um Findel ouni Genehmegung leeft.

Eréischt nodeem de Bau ouni Autorisatioun ugefaange gi war an nodeem de Bau gestoppt ginn ass duerch en Uerteel vum Geriicht huet de Stat dat gemaach, wat all aner Bierger selbstverständlech maache muss, nämlech sech un d'Gesetzer halen, an huet eng Demande gemaach, fir d'Exploitatioun vum Flugbetrib a fir den Neibau vun der Aérogare.

Et war eis zäitlech onméiglech, dee voluminöse Kommodosdossier duerchzekucken. Deene meeschte wäert et wuel grad esou gaange sinn. Wéi kënnte soss déi spezialiséiert Associatiounen bemängelen, dass et onméiglech wier an där kuerzer Zäit vun zwou Woche Positioun ze bezéien iwwer esou e komplex Thema?

Den Här Minister seet eis, de Betrib wier ugefrot gi fir dräi Milliounen Passagéier pro Joer, mat engem méig-

lechen Ausbau vu véier Milliounen am Joer 2020. Zum Vergläich gëtt gesot, haut wieren et schonn 1,6 Milliounen.

Mir wëssen, dass souwisou an automatesch d'Zuel vun de Passagéier klëmmt, onofhängeg vum Neibau, mä trotzdem stellt sech fir den ADR eng Rei vu Froen.

Gëllen zum Beispill déi gefroten Autorisatiounen doriwwer eraus och fir den Ausbau vum Frachtbetrieb, vun den Installatiounen a vum Terrain allgemeng?

Ass den Dossier zum Beispill esou komplett an detailléiert, dass d'Autorisatioun ka gemaach gi mat de beschtméiglechen Oplagen zum Schutz vu Mënsch an Ëmwelt?

Heizou soen op alle Fall déi betraffe Bierger duerch hir Expäire vum Öko-Institut, dass dat net de Fall ass. An ech erlabe mer e puer vun hiren Suergen ervirzebréngen.

Déi noutwendeg Impaktetüd „Umweltverträglichkeit“ fir de Kommodosdossier hätt just eng Säit, gëtt eis gesot. Stëmmt dat, Här Minister? Wa jo, wat soll dat? Mécht d'Regierung dann hei net de Geck mat de Leit?

Kaméidi a Loftverschmutzung sinn zum Beispill net esou einfach an hirer Wierkung op Leit an Ëmwelt ze berechnen, wéi dat d'Regierung eis erkläert.

D'Belaaschtunge vum anere Verkéier mussen am Zesammenhang mat de Belaaschtungen aus der Loft berücksichtegt ginn.

D'Fro ass gestallt, ob déi noutwendeg Gesondheetsnormen dann och hei virgesinn an duerchgesat ginn, well och d'Schied op d'Gesondheet vun de Leit duerch d'Loftverschmutzung si grouss. Jidderee kennt de Kerosin-Geroch an der Loft ronderëm de Findel.

Et sinn och keng Sanktiounen bei Net-Anhale vu Grenzwäerter virgesinn. Dobäi weess jo d'Regierung, dass kaum ee sech drun hält.

Mir kënnen och net novollzéien, ob all passiv Schallschutzméiglechkeete ronderëm d'Quelle vum Kaméidi virgesi sinn, an ob eng zousätzlech Hëllef fir Schallschutz vun de Wunnquartieren an Haiser net derwäert wier, fir emol an d'A gefaasst ze ginn.

Dofir wëll ech am Numm vum ADR eng Motioun abréngen, wou d'Regierung opgefuerdert gëtt, déi feelend an onkomplett Ennerlagen erbäizeschaffen, d'Vertrieder vun de lokalen Interesseveräiner mat an déi zoustänneg Kommissioun opzehuelen an déi beschtméiglech Protektioun technescher a legislativer Natur virzegesinn an dobäi absolut Transparenz bei allen Detailer ze ginn.

Motion 4

La Chambre des Députés

- *considérant que les installations de l'aéroport de Luxembourg souffrent de sous-capacités pour le trai-*

tement des passagers et qu'une adaptation des infrastructures est nécessaire tout aussi bien pour des raisons de sécurité que pour satisfaire aux exigences des utilisateurs;

- *considérant que le développement durable est un objectif fondamental qui requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transports et la protection des riverains et de leur environnement;*
- *considérant que la situation géographique de l'aéroport de Luxembourg – qui est un aéroport urbain à proximité du Centre de la Ville de Luxembourg et entouré de plusieurs zones d'habitation importantes dans les communes avoisinantes – exige l'adoption de mesures plus strictes pour réduire les nuisances sonores et environnementales causées par les avions;*

invite le Gouvernement

- *à procéder le plus vite possible à la construction de la nouvelle aérogare en respectant les conditions préalables des procédures d'autorisations;*
- *à prendre les mesures nécessaires:*
 - *pour compléter dans les meilleurs délais le dossier d'information concernant le trafic actuel et prévisible, les nuisances sonores réelles et leur répartition dans le temps;*
 - *pour compléter la commission aéroportuaire actuelle par des représentants des associations d'intérêts locaux et d'améliorer le droit à l'information des citoyens;*
 - *pour mettre en œuvre une surveillance systématique de l'importance des nuisances sonores et autres et de rendre public les résultats;*
 - *pour réaliser à court terme une étude analysant l'ampleur et l'importance des bruits en provenance du trafic aérien, en comparaison avec les bruits provenant d'autres sources tels que le trafic routier ou ferroviaire;*
 - *pour réserver les autorisations d'atterrissages et de décollage aux avions modernes de construction récente minimisant les émissions de bruit et de substances polluantes.*

(s.) Fernand Greisen, Jean Colombero, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp, Robert Mehlen.

Här President, wat de Wuerentransport ubelaangt, seet den Här Minister, do hätt d'Regierung keng Ambitiounen d'Kapazitéit ze erhéien. An deem Zesammenhang stellt sech awer nach eng aner Fro:

Brauche mer iwwerhaupt dës international Dréischeif vun allem méiglechen an onméiglechen Handel mat Wueren?

Ech wëll hei net ze wäit goen, mä d'Devis vun där gréisster Lëtzebuerger Cargo-Gesellschaft, déi jo zum Deel dem Stat gehéiert, seet genuch: „You name it, we fly it“.

Wat dorënner ze verstoen ass, hu verschidden Entdeckungen a Saisien op auslännesche Flughäfen mat Fracht, déi iwwer Lëtzebuerg koom, scho virgefouert.

Mir verlaangen eng Bestandsopnam dovun wat erakënnt vu Finanzen a wirtschaftleche Leeschtungen mat dëser Ëmschlagplaz vun internationale Gidder, woubäi déi meescht – et gëtt vun 98% geschwat – net fir Lëtzebuerg bestëmmt sinn, oder net aus der Regioun kommen. Bréngt dat iwwerhaupt eppes eran? D'Regierung konnt eis bis elo nach keng däitlech Äntwert dozou ginn.

Hei huet jiddefalls d'Liewensqualitéit vu ville Leit Prioritéit virun de wirtschaftlechen Intérêt vu wéinegen.

Dofir proposéieren ech am Numm vum ADR eng zweet Motioun, déi d'Regierung opfuerdert alles drunzesetzen – iwwerens esou wéi den Här Minister dat och selwer gesot huet –, fir dass de Frachtverkéier net weider ausgebaut gëtt, an dann ze präfen, wou a wéi kënnt reduzéiert ginn.

Motion 5

La Chambre des Députés

- *considérant que les besoins de mobilité pour des raisons économiques ont suscité un développement significatif du transport de marchandises par voie aérienne à partir de l'aéroport de Luxembourg;*
- *considérant que la spécificité des problèmes de bruits et de pollution de l'air dans les environs d'un aéroport urbain rompent l'équilibre entre la qualité de vie des riverains et le développement nécessaire du transport de marchandises;*
- *considérant que Monsieur le Ministre des Transports a signalé à plusieurs reprises que ce n'est pas dans l'intention du Gouvernement d'autoriser une extension du trafic aérien de transport de marchandises et que Monsieur le Ministre des Transports a confirmé cette position lors de la dernière réunion de la commission des transports;*

invite le Gouvernement

- *à réaliser la construction de la nouvelle aérogare exclusivement en vue d'une amélioration du transport aérien de passagers;*
- *à réaliser une étude de rentabilité économique du transport aérien de marchandises transitant par l'aéroport de Luxembourg;*
- *à prendre les mesures nécessaires;*

- *pour arrêter tout nouveau projet permettant une extension du trafic aérien dans le domaine du transport de marchandises;*
- *pour réduire le trafic de gros-porteurs pour marchandises transitant par l'aéroport de Luxembourg;*
- *pour limiter les autorisations pour vols de nuits aux seuls avions-cargos qui transportent des marchandises à destination ou en provenance du Luxembourg et de la région proche.*

(s.) Fernand Greisen, Jean Colombara, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp, Robert Mehlen.

Zum Schluss nach eng Kéier: Den ADR seet jo zum Bau vun enger neier Flughaf, trotz deene Bedenken, déi ech virdru genannt hunn.

Den ADR verlaangt awer, dass d'Regierung de betreffen Awunner entgéintkënnt, mat de gefroten zousätzlechen an transparenten Informatiounen, mat der Garantie, dass d'Vertreeder vun dëse Leit an den zousätzlechen Gremien matschaffen däerfen, a virun allem mat der Realisatioun vun de beschtméigleche Protektiounen, technesch a legislativ.

Ech soen lech merci fir d'Nolauschteren.

M. le Président.- Den nächste Riedner ass den Här François Bausch. Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, datt déi Aérogare, déi mer de Moment um Findel alleguer kennen, net méi der Zäit ugepasst ass, net méi de Sécherheetskonditiounen entsprécht, wéi dat haut op engem moderne Flughaf misst sinn, doriwwer si mer eis mat Sécherheet alleguer heibannen eens. Dofir ass et och fir eis als Gréng total normal, datt een déi Aérogare an deem Zoustand, wéi se elo ass, muss moderniséieren an och d'Sécherheetsbedéngungen deem heitege Stand mussen ugepasst ginn.

Och déi Gréng sinn der Meenung, datt e Land wéi Lëtzebuerg e Flughaf brauch. Mir sinn also der iwwerzeegung, datt e Flughafen eng Noutwendegkeet ass, a mir sinn och der Meenung, datt soll versicht ginn, datt dat, wat een um Flughaf brauch, ënner optimale Konditiounen ka funktionnéieren.

Wann ech soen, dass mer e Flughaf brauchen, da muss ee sech natierlech fir d'éischt emol e puer Froen stellen.

1. Firwat brauche mer en?
2. Ënner wat fir enge Konditiounen soll dee Flughaf funktionnéieren?

Wann ech de Punkt 1 dann uschwätzen, da kommen ech net derlaanscht, fir eng Rei Virbemeekungen ze maachen, déi eis sollen an Erënnerung ruffen, wat de Flugverkéier eigentlech bedeit, wat fir e Stellwäert e

virun allem huet wa mer diskutéieren iwwert d'Nuisancë vum Verkéier insgesamt an och iwwert d'Ëmweltbe-
laaschtung vum Verkéier insgesamt.

Mir wëssen, an dat kann haut kee méi bezweifelen, well dat beleë wëssenschaftlech Studien, datt de Fliger dat onekologeschst Verkéiersmëttel ass, dat et op der Welt gëtt. De Fliger huet an der Tëschenzäit eng enorm Responsabilitéit, wann et drëm geet ze diskutéieren iwwer CO₂-Emissiounen. De Flugverkéier, virun allem och uge-
sichts der Dimensioun an der Zounahm vum Flug-
verkéier, huet entre-temps eng enorm Responsabilitéit bei de Schuedstoffemissioune insgesamt.

Wann een dat weess a wann ee weess, datt bis auf weiteres d'Fliger als solch, obschonn an de leschte Jore vill Efforte gemaach gi sinn, fir d'Fliger méi propper ze maachen, fir se mat mander Kaméidi fueren ze loosse, et wahrscheinlech nach eng laang Zäit wäert daueren, bis mer Fliger hunn, déi mat engem aneren Treibstoff fléie wéi deen, dee mer haut hunn, dee mander Nuisancë mat sech bréngt, da mengen ech, och wann ee sech bewosst ass, datt een de Flugverkéier an eiser Gesellschaft sécherlech net méi kann ewechdenken, datt ee soll versichen, en op e Minimum ze reduzéieren an de Fliger nëmmen do anzesetzen, wou et wierklech onabdéngbar ass.

Do gëtt et entre-temps eng Rei international unerkannten Normen, déi een op alle Fall net méi esou einfach kann a Fro stellen. An der Tëschenzäit ass et awer zimlech beluegt, datt de Flugverkéier bei Distanzen ënner 1.000 km äusserst fragwürdeg ass, datt en do dat ongëeegent Verkéiersmëttel ass, zumools wann ee weess, datt mer jo awer no an no quiesch duerch Europa e Schnellverkéiersnetz mam Zuch opbauen, TGV oder ICE, an et entre-temps sech esou entwéckelt huet, datt et, wann ech zum Beispill haut wëll fuere vun engem Knotepunkt, wou den ICE scho gutt an Däitschland ass - ech huele mer als Beispill Mannheim eraus an ech wëll vu Mannheim op München fueren - dann ass et an Tëschenzäit scho bal eng Absurditéit, datt ech do de Fliger huelen. Et ass och esou, datt op deenen internationale grouse Strecken, och Geschäftsverbindungsstrecken, wou e gudden TGV oder ICE-Verkéier ass, de Flugverkéier immens zrëckgedrängt ginn ass op deene Linnen, well et och fir e Geschäftsreesende vill méi kamoud a vill méi einfach ass, fir dat méi ekologesch Transportmëttel Schinn ze benotzen, wéi de Flugverkéier.

Mir sinn der Meenung, datt de Flugverkéier ënnert 1.000-km-Streck, wann et Alternative gëtt am Schinne-
verkéier, wierklech kee Sënn méi ergëtt, a mir mengen och, datt et dofir noutwendeg ass, datt soll versicht ginn an Europa kräiz a quier déi grouss Zentre mateneen ze verbanne mat Schnelltrassen am Zuchverkéier, fir de Kuerzstreckeflugverkéier definitiv aus der Welt ze schafen an Europa.

En zweete Punkt, wou mir mengen, datt de Flugverkéier sécherlech e Sënn mécht, dat ass am Interkontinental-
verkéier a virun allem natierlech och am Zoubrénger-
déngscht zum Interkontinentalverkéier. Et kann een natierlech och do argumentéieren, datt et duerchweegs méiglech wier oder sënnvoll wier an Zukunft ze iwwer-
leeën, ob een net och den Zoubréngerdéngscht fir Leit, déi op deene grouse Flughäfen op den Interkontinentalverkéier wëlle kommen, mam Zuch ze bewäl-
tegen. Sécherlech ass dat eng ustriewenswäert Perspektiv. Mir wëssen awer alleguer, datt dat net ëmmer an alle Fäll méiglech ass, engersäits aus Fahrplangrënn an anerersäits awer och, well am Moment net iwwerall déi grouss Flughäfen optimal ugebonne sinn.

Et gëtt also eng Rei Grënn wou de Flugverkéier noutwendeg ass, an et gëtt eng Rei Saachen, wou e mat Sécherheet net sënnvoll ass.

E leschte Punkt, wou e sécherlech sënnvoll ass, dat ass, datt natierlech all Land, an och e Land wéi Lëtzebuerg, zumools mat senger Finanzplaz an als eegestänneg Land, e Flughafe brauch, fir a gewëssene Situatiounen eng Méiglechkeet ze hunn, wann auslännesch Gästcht op Lëtzebuerg kommen, fir mam Fliger heihinner ze kommen. Do si Sécherheetsbedéngungen, déi dat noutwendeg maachen, mä et gëtt awer och nach aner Grënn, wou ee kann dofir sinn.

Wou mir als Gréng awer absolut skeptesch sinn, dat ass, datt ee géing de Flughafe vu Lëtzebuerg ausbauen am Sënn, datt mer géingen de Flughafe Findel als eng nei Nisch gesinn, fir d'Lëtzebuerger Economie ze diversifiéieren, fir de Flughafe Findel a Konkurrenz ze bréngen mat anere Flughäfen, wat fir eng och ëmmer, ob et an der Groussregioun ass oder esouguer méi wäit ewech, wat de Persouneverkéier insgesamt an Europa ugeet.

Mir stellen dat an Zweifel aus e puer Grënn.

1. Wéinst den enormen Nuisancen, déi de Flugverkéier mat sech bréngt.
2. Aus ekologesche Grënn.
3. Awer och aus ekonomeschen Effikassitéitsgrënn. Mir sinn äusserst skeptesch, datt esou eppes iwwerhaupt kann zu enger Réussite féieren. 1996 huet meng Kolleegin Renée Wagener hei schonn eng zimlech staark Ausenanersetzung gehat mam Statssekretär Wohlfart, dee fir déi deemoleg Regierung de Projet verteidegt huet, dee gesot huet, et soll een net ze vill bescheide sinn an eben an d'Zukunft kucken an déi Chance net verpassen, fir aus dem Flughafe vu Lëtzebuerg eppes méi Gréisseres ze maachen, och am Persouneverkéier.

Mir waren deemools schonn als Gréng der Meenung, datt dat absolut kontestabel wier, an dofir hu mer och haaptsächlech kontestéiert, datt de Flughafen op eng méiglech Kapazitéit géing ausgebaut gi vu véier Milli-

oune Passagéier d'Joer. Déi Donnéeën hunn net geännert. Dat wat mer haut virleien hunn, ass nach ëmmer dat selwecht.

Mir waren deemools eigentlech éischter der Meenung wéi déi fréier DP-Deputéiert, d'Mme Brasseur, déi 1996 hei am Parlament zum Projet geschwat huet a Folgendes gesot huet: „Déi drëtt Etapp vum Ausbau awer gesäit véier Milliounen Passagéier vir, wat noutgedrungen e Multiple vun Nuancë mat sech bréngt. Datt dëst Zil vu véier Milliounen Passagéier net nëmmen eng Utopie ass, mä fir Lëtzebuerg inakzeptabel ass. Den Här Wohlfart ass der Meenung, datt den Aéroport net nëmme soll do si fir d'Transportpolitik vu Lëtzebuerg, mä ganz kloer als Instrument économique an datt mer Vollen aus dem Ausland sollen heihinner zéien.“

Weider huet d'Mme Brasseur deemools gesot: „D'DP-Fraktioun ass géint esou eng Politik, déi als eenzegen Zweck huet, zousätzleche Flugverkéier, deen der Lëtzebuerger Transportpolitik näischt bréngt, heihinner ze zéien, eleng fir den Aéroport ze rentabiliséieren. Dat ass eng falsch verstanen Diversifikationspolitik a mat där si mir net averstanen.“

Mat „mir“ ass hei natierlech d'Demokratesch Partei gemengt, an net déi gréng Partei, mä déi gréng Partei hat deemools och déi dote Positioun an huet haut nach déi nämlech.

Mir hunn duerfir an deene leschte Joren op deene verschiddensten Ebenen iwwerall do, wou mer Responsabilitéiten haten, och a Gemengeréit, ëmmer erëm versicht, déi Debatt do an deem Sënn opzuerwerfen, an ëmmer erëm versicht drop ze drängen, datt mer, wa mer iwwert de Flughaf-Lëtzebuerg-Passagéierverkéier schwätzen, versichen d'Diskussioun op dat zréckzeféieren, wat eigentlech noutwendeg ass oder Sënn mécht fir Lëtzebuerg, nämlech ee City-Airport, ee Flughafen, deen éischters der Geschäfts- a Finanzwelt kéint dengen, mat där Reserv awer, déi ech gesot hunn, mëttelfristeg fir d'Kuerzstreckeflich, wann eng Kéier d'Schnellgeschwindegkeetstracen op der Schinn ausgebaut gi sinn.

Zweetens, als Transitzoubrénger zu den interkontinentale Flich op deene gréissere Flughäfen, mat awer där nämlecher Reserv wéi beim Punkt 1, an drëttens natierlech fir Vakanzevullen oder Chartervullen, insofern se iwwer Distanze ginn, déi zum Beispill mindestens 1.000 km wäit ewech si vun hei.

Deen zweete Punkt, deen ech wollt uschneiden an deem Kontext, ass deen, fir ze soen, ënner wat fir enge Konditiounen géinge mer versichen dee City-Airport, wéi mir eis e virstellen, ze gestalten. Mir wëssen allegueren, datt de Flughafen eigentlech net optimal läit, datt en op enger Plaz läit, déi virun allem net optimal ass, well vill Quartiers résidentiels vu verschiddene Gemengen ronderëm leien, mä natierlech virun allem vun der Gemeng Lëtzebuerg.

Et ass natierlech nun eben emol esou, de Flughafen ass elo do a mir hunn dat deemools hei vertrat, d'Mme Wagener huet dat och deemools hei gesot: „Mir kënnen en elo net ofrapfen. Mir hu keng Plaz.“ Mä wa mer dann awer higinn a ënnert deene Reserven, wou ech virdru gesot hunn, um Flughafen eppes maachen, da muss versicht ginn, all déi Saachen, déi een do ënnerhëlt, esou ze ënnerhuelen, datt se eng Akzeptanz fanne bei de Leit, datt d'Leit Verständnis hu fir dat, wat do virgeholl gëtt, datt Préjugéë kënnen aus der Welt geschafe ginn, an datt all déi Mesuren, déi onëm-gänglech Mesuren, déi dann eventuell noutwendeg sinn, ënner enger breetméiglecher Concertatioun mat der Populatioun gemaach ginn.

Zwee Gesiichtspunkter si fir eis wichteg, wann et drëms geet iwwert de Flughaf Findel am Sënn vun engem City-Airport ze schwätzen:

- Transparenz a Matsproocherecht vun de betraffene Leit;
- Schutzmesurë fir d'Bevölkerungen, déi an der Géigend vum Flughafen wunnen.

Ech muss soen, de Stat, sougutt dës Regierung wéi déi lescht, haten an deene leschte Joren net ëmmer déi glécklechste Hand, wann et drëms gaangen ass, verschidden Décisiounen ze huele ronderëm de Flughafen. Dat lescht Beispill war dat vun deem verluerene Prozess um Verwaltungsgericht, dat op engem Kommodosdosier baséiert war, deen net komplett war. Esou Situatiounen si sécherlech net glécklech. Dat schuet dem Image vun den Décideuren als solches, well et ass jo kloer: Déi Leit, déi vum Flughafen betraff sinn, hunn eng gesond Portioun Skepsis, vu all déi Erfahrungen, déi se an deene leschte Joren hu misse maache mat der Entwécklung vum Flughafen. Wann natierlech esou Panne wéi dat dote virkommen, dann dréit dat sécherlech net dozou bäi, fir d'Akzeptanz méi grouss ze maachen.

Meng Kollegin Renée Wagener huet schonn 1996, am Kader vun den éischten Debatten iwwert dës Projet, eng Rei Saache proposéiert, wéi ee kënnt méi eng grouss Akzeptanz schafen. Si huet gesot, et misst een op alle Fall total vermeiden, datt no baussen nëmmen iergendwéi de Verdacht opkënnt, datt, wann et ëm de Flughafen geet, do Geheimnistuerei misst bedriwwen ginn. Si huet proposéiert, ob et net méiglech wär, fir eng paritéitesch Kommissioun ze schafen, wou zum Beispill Stater Interesseevänner oder Interesseevänner vun anere Gemengen, déi vum Flughafen betraff sinn, mat dra vertruete kéinte sinn, fir datt se da kënnten mat diskutieren, wann et ëm folgend Punkte geet: Ëmweltschutz oder Schutz par rapport zu Nuisancen, déi vum Flughafen ausginn.

Mir hunn deementspreechend hei deemools, also 1996, eng Motioun erabruucht, wou mer dat verlaangt hunn.

D'Mme Wagener hat hei schonn eng Rei Beispiller gi vun auslännesche Flughäfen, souguer grousser Flughäfen – si huet deemools de Flughafen Zürich zitéiert –, wou esou Modeller funktionnéieren an déi dozou bäigedroen hunn, datt vill Problemer a vill Litigen, déi bestanen hunn, tëschent Flughäfen an de Leit, konnten op deem Wee geléist ginn.

Een zweete Punkt, laanscht deen een awer effektiv net kënnt – fir e kuerz zumindest unzeschwätzen, wann een iwwert de Flughafen scho schwätzt –, ass deen, deen eiser Meenung no nach vill méi problematesch ass, dat ass deen Deel vum Flugverkéier, wou mir als Gréng iwwerzeegt sinn, datt d'ekonomesch Noutwendegkeet fir Lëtzebuerg kaum bis guer net ginn ass. Dat ass de Gidderverkéier, de Fret.

Mir Gréng hunn dat scho viru Jore gesot a mir sinn nach haut där Meenung, datt mer eis kategoresch dogéint wieren, datt de Flughafen Findel ausgebaut gëtt fir de Gidderverkéier. Mir hunn éischter d'Tendenz ze soen, datt de Gidderverkéier misst zrëckgefouert gi par rapport zu deem, wat en haut duerstellt um Flughafen, an dat aus e puer Grënn.

Éischters, well natierlech de Gidderverkéier an deem Ausmooss, wéi een en nach ausbaut, d'Nuisancë vun den Awunner onerdréiglech mécht. Zweetens - an den Här Krecké huet et virdru schonn hei ugedeit -, well beim Gidderverkéier, dee mer hei zu Lëtzebuerg hunn, manner wéi 2% dovunner fir Lëtzebuerg selwer geduecht ass, an de Gros eigentlech just nëmmen op Lëtzebuerg kënnt a vun hei aus weitertransportéiert gëtt, an do eppes hannendrun hänkt, wat eigentlech vun der Dimensioun hier, fir meng Begrëffer, mindestens esou dramatesch an esou schlëmm Konsequenzen huet fir de Flugverkéier selwer, nämlech de Fait, datt déi Gidder, déi hei zu Lëtzebuerg ukommen, op Camion mussen ëmgeluede ginn an dann iwwert d'Lëtzebuerger Stroosse mat Camion weider erëm an d'Ausland transportéiert ginn, wat natierlech angesichts der dramatescher Zuspëtzung, déi mer op de Lëtzebuerger Stroossen hunn, sécherlech keng glécklech Situatioun ass, insgesamt fir eist Stroossenetz an natierlech scho guer net fir all déi Gemengen an déi Quartieren, déi direkt ronderëm de Findel leien.

Wéi déi Virpläng erauskomm si ronderëm deen ominöse Plan d'occupation des sols, dee sécherlech méi beinhalt wéi nëmmen deen dote Punkt ronderëm de Flughafen, hu mer relativ séier als Gréng drop reagéiert op verschiddenen Niveauen, ënner anerem an der Gemeng Lëtzebuerg. Mir haten dee Punkt op den Ordre du jour setze gelooss. Mir hunn eng breet Debatt gefouert an eng Motioun eraginn. Déi Motioun, no laangen Diskussiounen, ass herno mat enger ganzer Rei Emännerunge souguer am Konsens unanime vum Stater Gemengerot verofschiet ginn. An där Motioun sinn awer ëmmerhin eng ganz Rei Punkte festgehalen ginn, wou mir frou

driwwer waren, déi deem entsprach hunn, wat mer eigentlech schonn an den nonzeger Joren hei an der Chamber ëmmer verlaangt hunn.

Dat Éischt ass, datt mer missten ee fir alle Mol kloer festleeën, datt de Flughafen Findel de Charakter vun engem City-Airport kritt a behält fir d'Zukunft, datt dann emol eng Kéier ausdefinéiert gi soll, wat genau dorënner ze verstoen ass, well jo, nodeem wie vläicht iwwert de City-Airport schwätzt, ee sech jo nach ganz aner Saachen dorënner virstelle kann.

Deen zweete Punkt, iwwert dee mer frou waren, datt dat konnt afléissen an déi Motioun, ass, datt do gesot ginn ass, datt ee misst e Mechanismus fannen, fir de betrouffene Biergerinnen a Bierger e Matsproocherecht ze ginn, wann et ëm de Findel geet.

Deen drëtten Punkt, dee wichteg war, dat war nach eng Kéier, datt gesot ginn ass, datt d'Stad Lëtzebuerg kategoresch géint den Ausbau vum Fret ass, vum Giddertransport, um Flughafen.

Dee véierte wichteg Punkt war, datt mer nach eng Kéier doranner fest confirméiert hunn, datt mer géint all Dilutioun vun de Bestëmmunge sinn, wéi se haut sinn, déi eiser Meenung no souwiesou schonn ze large si wat Nuetsflich um Flughafen ubelaangt.

Här President, ech hunn duerfir versicht, déi dote Punkten alleguere quasi wuertgetrei, wéi se à l'unanimité am Stater Gemengerot ugeholl gi sinn, hei an eng Motioun zrëckzeformuléieren, awer natierlech adaptéiert un d'Chamber. Ech wëll déi heimadder ofginn an ech géing mer wënschen, datt mer dës Motioun haut och hei kënnten à l'unanimité unhuelen. Dat géing, fir meng Begrëffer, éischters ee fir alle Mol all Spekulationen aus der Welt schafen iwwert déi zukünfteg Ausrichtung vum Flughafen, an zweetens wär et sécherlech eng wichteg Berouegung fir all déi Leit, déi ronderëm de Flughafen wunnen, datt an Zukunft net egal wat geplangt gëtt op dem Flughafen Findel.

Motion 6

La Chambre des Députés

- *considérant que les projets du nouveau plan d'occupation des sols (POS) aéroport et environs font redouter un développement continu des activités aéroportuaires de façon telle que des inconvénients sérieux sont à redouter tant pour la qualité de la vie des habitants que pour l'environnement naturel;*
- *soulignant dans ce contexte qu'une extension des activités liées au transit du fret ne manquera pas d'entraîner des conséquences préjudiciables pour la population par l'accroissement des nuisances de toutes sortes telles que bruit ou pollution atmosphérique, sans oublier l'atteinte à la ceinture verte de la Ville et l'encombrement du réseau routier;*

- *reconnaissant toutefois le rôle de l'aéroport dans sa fonction „trafic passagers“ comme outil essentiel et nécessaire de l'économie et de sa grande région, en vue de garantir l'accessibilité et la liaison avec les grands centres d'affaires à l'étranger;*
- *estimant néanmoins que le bien-être et la sécurité des habitants de la Ville et des alentours doivent primer toutes autres considérations;*

invite le Gouvernement

- *d'élaborer, en collaboration avec les communes directement concernées, des solutions efficaces réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires;*
- *de définir et de développer un concept précis et cohérent consacrant l'aéroport de Findel dans sa mission „City-Airport“ qui permettrait de concilier les intérêts légitimes de la population avec ceux de l'économie;*
- *de favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt de l'amélioration de l'accueil des passagers et parallèlement;*
- *de limiter le nombre des avions gros-porteurs engagés essentiellement dans le transport fret;*
- *d'organiser la concertation avec la population et les milieux intéressés y compris les syndicats d'intérêts locaux en organisant en particulier des réunions d'information;*
- *de refuser toute dilution de la réglementation actuelle concernant les vols de nuit;*
- *d'obtenir que l'évaluation des nuisances sonores soit effectuée de manière transparente et contradictoire.*

(s.) François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss, Renée Wagoner.

De Sécherheetsvolet, deen an dësem Projet mat dran ass, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ass een, wou mer eigentlech net vill Problemer domadder hunn, well en ass éischtens hei an extenso vum Rapporteur a vun anere Riedner schonn erkläert ginn, ech wëll duerfir net méi drop agoen. Mir hunn domadder keng gréisser Schwierigkeeten, – och beim Volet, do si mer souwisou gezwongen – wat den Handling ubelaangt. Fir dat ze maachen hu mer och keng Problemer.

Ech muss awer allerdéngs soen, wat déi Fro vun der Sociétéitsform ubelaangt, déi gewielt ginn ass fir d'Gestioun vum Flughafen, do deelen ech dem Här Krecké seng Meenung. Ech sinn éischer der Meenung, datt een net hätt sollen op de Wee vun enger Société anonyme, mä éischer vun enger Société publique, also vun engem öffentlech-rechtleche Statut fir d'Gestiounsstrukture vum Flughafen goen, weinst de Geforen, déi den Här Krecké hei, menger Meenung no, richteg opgezielt huet.

Et ass sécherlech bái wäitem net esou – an dat hu mer iwwregens an deene leschten Deeg bewisen –, datt mir als Gréng an alle Fäll ëmmer der Meenung sinn, datt alles musse Sociétés publiques sinn, wann et ëm Saache geet, déi vu staatlecher Säit ausginn, mä an deem heite Fall menge mer aus deene Grënn, aus deene Konflikter, déi do kënnen entstoen, déi hei beschriwwen gi sinn, datt et besser gewiescht wär, et wär een op een anere Wee gaang. Duerfir ass et fir eis kee Problem fir d'Motioun, déi d'LSAP do erabruucht huet, ze ënnerstëtzen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, no deenen Explicatiounen ass eis Haltung och haut duerfir déi nämlech, déi mer 1996 haten. Ech widderhuelen nach eng Kéier: Mir sinn effektiv der Meenung, éischtens, datt déi Aërogare, wéi mer se haut kennen, net méi deem entsprécht, weder wat d'Sécherheetskonditiounen ubelaangt, nach wat de Gesamtstandard ubelaangt, deen enger moderner Aërogare entspreche sollt, mä mir sinn der Meenung, datt einfach ze vill grouss gesi ginn ass bei deem Flughafen, an datt déi maximal méiglech Kapassitéit fir eis vill ze vill héich sinn, datt dat fir eis Begrëffer, angesichts den Zuelen, déi mer haut kenne vum Flughafen, zum Deel e bësse Größenwahnsinneg Perspektive sinn, déi do un d'Wand gemoolt gi sinn.

Mir mengen duerfir, datt een hei hätt sollen déi Aërogare moderniséieren, an engem Sënn wéi et sech gehéiert, awer en vue vu Kapassitéiten, déi engem City-Airport entsprechen an déi net anere Perspektiven entsprécht, déi méiglech kéinte ginn, och wa se vläicht vun dëser Regierung net gewollt ginn duerch deen Ausbau, dee mer hei maachen. Ech soen lech merci.

M. le Président.- Merci, Här Bausch. Den nächste Riedner ass den Här Urbany.

M. Serge Urbany (déi Lénk). Här President, Dir Dammen an Dir Hären, selbstverständlech sinn och déi Lénk net géint eng verstänneg Moderniséierung vum Findel a vu senger Offäerdegungshal. All déi Argumenter, déi dofir hei gebraucht gi sinn, déi stoussen op oppen Oueren. Et ass kloer, datt de Findel net kann op eng aner Plaz verluegt ginn.

(M. Jean Spautz reprend la Présidence)

Mä, ech mengen, et geet net dorëms hei. Wourëm et geet hei, dat ass ganz kloer e Konzept fir en Ausbau vun den Aktivitéiten um Flughafen an dat, wat eis hei soll verkaaft ginn, ass deelweis eng Kaz am Sak. D'Evolutioun vum zukünftege Flugverkéier ass net virauszege-sinn. Dëse Secteur ass gekennzeechent vun engem grouss Konkurrenzkampf an engem oppenen europäesche Loftraum.

Wat fir eng Aktivitéit sech awer an Zukunft iwwert eise Käpp ofspille wäerten, hänkt wäitgehend vun den Installatiounen of, déi um Buedem opgeriicht ginn. Dobäi kënnt een net ëm d'Fro vun der Definitioun vun

deem Flughafen, vun dem Typ Flughafen erëm, dee mer wëllen hunn. Fir et vereinfacht op eng Formel ze bréngen, déi hei schonn e puer Mol gebraucht ginn ass: Si mer fir e Mega-Flughafen oder si mer fir e City-Flughafen?

(Coups de cloche de la Présidence)

Ech kann dat nach preziséieren: Wat fir eng Zort vu Passagéierverkéier wëlle mer? Ass de Frachtverkéier net iwwerdimensionéiert? Wat fir Installatiounen zitt dee Verkéier nach weider mat sech? Musse mer eis wierklech op Geschäftsreise spezialiséieren, a wa jo a wat fir engem Mooss? Ass d'Sportsfligerei nach weider ausbauen? Wéi ass et mat den Nuetsfluch?

Hei erkennt een awer an deem Projet, dee virläit, kee globaalt Konzept, außer deem, dass de Flughafen soll an Zukunft modulabel a flexibel sinn an op Eventualitéite virbereet sinn, an all Geleechenheete mussen ergraff ginn, déi sech den Utilisateure vum Findel, dat heescht haapt-sächlech der Luxair an der Cargolux, an Zukunft nach wäerte bidden. Esou soll déi nei Aérogare eng substanz-ziell Steigerung vun der Passagéierzuel vun elo 1,6 Milliounen op zwou bis 2,5 Milliounen, a bei engem spéideren Ausbau eventuell véier Milliounen, erméiglechen, wat awer dann als absolut Grenz duergestallt gëtt.

Et gëtt dobäi gekuckt op d'Passagéierzuel vu Flughäfe wéi Hahn a Charleroi, vu wou aus de Bëllegfliger Ryanair wëldert. Et gëtt argumentéiert, Lëtzebuerg misst de Wirtschaftsmotor vun der Regioun bleiwen, an iwwer Lëtzebuerg, mat sengen awer ëmmerhin nëmme 450.000 Awunner, misst de Gros vun de Fluggäscht aus der ganzer Regioun transitéieren.

Ass dat da wierklech dee Wee, dee mer musse goen? Wat déngen eis dann allgemeng Diskussiounen iwwer nohalteg Entwécklung an iwwert de Principe de prévoyance an iwwert de Präis vun der Erhaltung vun der Ëmwelt?

Déi Lénk trieden duerfir a fir eng Regionalpolitik, déi méi op der Kooperatioun mat den Nopeschgéigende berout wéi op der Konkurrenz mat hinnen. De Flughafen vu Metz-Nancy zum Beispill ass net genuch ausgelaascht – liese mer – an e läit méi gënschteg a méi wäit ewech vun de Stiet wéi de Findel. Kéint een net do un eng gewësse Kooperatioun denken? Et ass einfach eng Fro, déi ech wëll opwerfen. Ech wëll dat net elo als Äntwert hei duergestallt gesinn. Wuelverstanen, et schwätzt jo kee vum Ofbau vun den Aktivitéiten um Findel oder vun den Aarbechtsplazen, déi do bestinn.

All déi Froen ginn awer net am Gesetzprojet ugeschnitten. Och net d'Froen vum direkten Impakt vun deenen Installatiounen, déi mer haut beschléisse sollen, op d'Ëmwelt, d'Liewensqualitéit, d'Benotzung vum Buedem an den ëmleiede Gemengen, an esou weider. Et geet och net Rieds vum den Impakt op d'Sécherheet an d'Gesondheet vun deene Leit, déi do schaffen. Wéi ass

et mat der Sécherheet vum Flugverkéier, wéi héich ass de Risiko vu Flugkatastrophen? Wat gëtt dogéint ënnerholl? De Statsrot huet a sengem Avis op déi Froen do higewisen.

Wéi ass et des Weidere mam Impakt vum Verkéiersopkommen? Eleng schonn deen iwwerdimensionéierten ënnerierdesche Parking, deen e gudden Deel vun de Kreditter verschlénge soll, weist op d'Ausmooss vun deene Problemer hin, déi op eis zoukomme wäerten. Et soll och eng nei Strooss gebaut ginn. Déi nei Strooss, déi ass awer net am Projet de loi virgesinn, oder den Detail dervun ass net dra virgesinn. Och deen neie Geschäftsterminal, deen erwähnt gëtt, gëtt net preziséiert, an et weess een net wat fir een Ausmooss e kréie soll.

Dem Mouvement écologique an de Biergerinitiativen an de Gemenge ronderëm de Findel, grad esou wéi dem Statsrot an engem gewësse Mooss och, kënnt de Mérite zou, op all déi Schwaachpunkte vun deem Findelprojet higewisen ze hunn. Vun deene Schwaachpunkten héiert een häerzlech weineg, wann een hei déi schrëftlech an déi mëndlech Rapporte vun de Majoritéitsfraktiounen héiert.

Am Rapport vun der Kommissioun gëtt just ervirgehuewen, dass d'Urteil vum Verwaltungsgericht, dat betreffen Awunner jo erreecht hunn, de Stat 40 Millioune soll kaschten, well de Schantje gestoppt ginn ass.

(Coups de cloche de la Présidence)

Et geet keng Rieds dovunner, dass de Stat hei eng blamabel Nidderlag erlidden huet, well e seng eege Kommodosgesetzter net agehalen huet.

Ech mengen, dass d'Kritiker vun deem Flughafenprojet an där aktueller Form och a gudder Gesellschaft sinn zum Beispill mam Stater Gemengerot, deen opgrond vu Motiounen vun Déi Gréng an déi Lénk eng iwwerparteilech Motioun ugeholl hat an där d'Regierung opgefuerdert ginn ass, e prezisen a koherente Flughafekonzept nom Modell vum „City-Airport“ ze entwéckelen. Doropshin ass awer guer näischt geschitt, an ech huele jo dann un, dass déi Stater Conseillere heibannen, iwwert d'Fraktiounen alleguerten ewech, géint dee Projet hei wäerte stëmmen oder op d'mannst déi Motioun vun eise grénge Kolleegen hei wäerten unhuelen, wou déi Fuerderungen nach eng Kéier rappeléiert ginn!

E wëll kuerz nach zum Schluss, Här President, eppes soen zu der Struktur vun där neier Flughafegesellschaft.

Selbstverständlech si mer d'accord, wann den Haaptnotzëisser vum Findel, d'Luxair, d'Gestioun vun deenen Infrastrukture soll entzu kréien. Mä déi nei Flughafegesellschaft, an där de Stat souzesoen eenzegten Aktionär ass, ass ënner villen Hinsichte vum Statsrot kritiséiert ginn. Esou zum Beispill och, dass se Aufgabe ka soustraitéieren un aner Gesellschaften wou een net weess, wat fir Gesellschaften dat sinn.

De Statsrot huet och d'Méiglechkeet ugeschwat vun engem Etablissement public. Hei läit och esou eng Motioun vir, wou ech och hei wëll matdeelen, dass ech déi wäert stëmmen.

An all deene Froen vun de Gesellschaftsforme schéngt d'Absicht ze sinn, fir: 1. Budgetgesetzter ze ëmgoen an 2. de Statut vun de Statsbeamten ze ëmgoen.

Ech sinn net absolut dergéint, dass och de Stat an d'Gemeindegemeinschaften musse sech Formen ginn, wou se flexibel a méi séier kënnen handeln an engem Ëmfeld vu Liberaliséierung, Privatiséierung an Dereguléierung. Mä dobäi mussen awer zwou Saachen berücksichtegt ginn: 1. d'Transparenz vis-à-vis vun der Öffentlechkeet, och d'Matschaff vum interesséierten Organisatiounen an der Öffentlechkeet, an 2. deene Leit, déi do schaffen, Beschäftigungsbedingungen ze ginn, déi deenen öffentlichen Aktivitéiten wäert sinn an net déi vum Privatsektor sinn.

Ech mengen, hei ass och e breet Feld an Zukunft, wou Sozial- an Ëmweltbewegungen missten zesummen no Léisungen sichen, am Plaz sech géigesäiteg ze bekämpfen.

Géint dat heite Gesetz awer, wat an allen Hinsichten e schlecht Gesetz ass, wat just nëmmen de blannen Interesse vun der Ekonomik entsprécht, stëmmen ech awer ouni état d'âme, Här Minister.

Merci.

M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här Laurent Mosar agedroen. Den Här Mosar huet d'Wuert.

M. Laurent Mosar (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de virleende Projet comportéiert dräi Voeten, déi souwuel am schriftleche wéi mündleche Rapport in extenso vum Rapporteur John Schummer virgestallt gi sinn. Rapporten, fir déi ech en hei och nach eng Kéier wëllt expressément félicitéieren.

Mäi Fraktiounskolleeg Norbert Hauptert huet a senger Interventioun haaptsächlech déi zwee éischt Voeten iwwert d'Police an d'Exploitatioun vum Flughafen abordéiert, sou datt ech mech a menger Interventioun kann op de Bau vun enger Aërogare begrenzen.

Ech wëll virausschécken, dass ech prinzipiell absolut d'Nécessitéit vun esou enger neier Aërogare unerkennen an duerfir wäert ech dësse Projet stëmmen. D'Noutwendegkeet heivunner ass vum Rapporteur in extenso beschriwwen ginn an ech ka mech senger Ausféierungen nëmmen uschléissen. Sollten awer Leit vun deene geréngsten Zweifel un dëser Noutwendegkeet geplot sinn, géif ech se eng Kéier invitéieren, sech moies fréi an den Check-In-Beräich, respektiv während de Vakanzperioden an d'Gebai vun der Gepäckoffäerdegung ze beginn.

D'Aarbechtsbedéngunge fir d'Personal, dat hei muss senger Aarbecht nogoen, sinn einfach inakzeptabel, wat sech dann natierlech op déi allgemeng An- an Auscheck-Konditiounen vun de Reesende bemierkbar mécht, an ech kann déi aktuell Situatioun vun eiser Aërogare eigentlech nëmme mat dem Wuert katastrophal ëmschreiwen.

Wann den aktuellen Direkter vun der Luxair virun enger Rei Méint hei vun afrikaneschen Zoustänn geschwat huet, kann een em net ganz Onrecht ginn, well effektiv eng Rei vu Provänzflughäfen an Entwécklungslänner et kënnen mat dem Confort an der Qualitéit vun eiser Aërogare opheulen.

Här President, e Flughafen ass d'Visitékaart vun engem Land, well jo vill Leit dës Land fir d'éischt um Niveau vu sengem Flughafen a senger Aërogare kenne léieren. Déi aktuell Visitékaart ass sécherlech net dozou ugedoen, den internationalen a kosmopoliteschen Charakter vun eisem Land op eng positiv Manéier duerzestellen. Ech wëllt dann nach eng Kéier drun erënnere, datt dat Gesetz, wat mer haut hei stëmmen, jo just déi finanziell Rumm vun enger neier Aërogare fixéiert, an datt natierlech d'Kommodo-Inkommodo-Prozedur muss hei respektéiert ginn.

Et ass dann an deem Kontext a vun deene Konditiounen, déi an där Kommodo-Inkommodo-Prozedur opgeléist ginn, wou ech meng Interventioun wëll gesinn, andeem ech versichen op eng Rei vu Problemer opmierksam ze maachen, déi d'Awunner vun der Stad, awer och déi aus deenen ëmleende Gemeindegemeinschaften ploen, well et schlussendlech hei ëm den Erhalt vun hirer Liewensqualitéit geet.

Déi éischt Fro, déi sech natierlech opdrängt, ass déi vun engem eventuellen Ausbau vun de Cargo-Aktivitéiten op eisem Flughafen. Wa mir absolut kee Problem hu mat engem Ausbau an enger Verbesserung vum Personentransport, sou soe mir dach e kategorieeschen Neen zu engem Ausbau vun de Fret-Aktivitéiten a mir verwieren eis dergéint, datt Lëtzebuerg eng Dréischeif vum internationale Cargo-Beräich soll ginn. Och wann dësse Projet näischt direkt um Niveau vum Cargo-Beräich virgesäit, sou wär ech dach frou – an ech hu mat grousser Satisfaktioun virdrun d'Mme Durdu héieren Interviewe vum zoustännegen Minister zitéieren, wou e sech dergéint verwiert huet, datt esou en Ausbau géif kommen –, wann e vläicht nach eng Kéier vun dëser Tribün aus säi Wëlle géint esou en Ausbau géif artikuléieren.

Zweete Punkt: Et ass gewosst, datt déi vill Flugbewegungen e substanziellen Impakt op de Kaméidi an enger ganzer Rei vun ëmleende Gemeindegemeinschaften an domadder vun den Uraier hunn. Et ass dofir jo virgesinn, dass periodesch Moossungen iwwer sou genannte Capteurs de sons gemaach ginn. Dës ass sécherlech eng positiv Moossnam, déi ech hei nach eng Kéier expressément

wéilt begréissen. Leider Gottes ass et awer esou, dass d'Resultater vun dëse Moossungen den zoustännegen Autoritéiten, awer och de Vertrieeder vun den Interesseveräiner net ëmmer esou zougestallt ginn, wéi eigentlech eng total Transparenz dat géif erfuerderlech maachen.

Ech géif den zoustännegen Minister froen, ob entre-temps déi Resultater vun deene Moossungen op Internet kënne vun all Bierger consultéiert ginn, well ech géif fannen, dass dës äusserst wichteg wär am Sënn vun enger méiglechst grousser Transparenz. Ech wëll an deem Kontext d'Fro opwerfen, ob d'Surface, déi vun dëse Capteurs couvréiert gëtt an déi haaptsächlech an enger Ligne droite tëscht Bouneweg a Sandweiler läit, net kéint vergréissert ginn duerch zousätzlech Capteurs um Ensembl vum Territoire, besonnesch vun der Stad Lëtzebuerg, well mengen Informatiounen no ëmmer méi aner Quartiere vun der Stad iwwerflu gi wéi déi traditionell Quartieren.

Ech géif hei intensiv duerfir plädéieren, eng sou genannten Antischallmauer ronderëm de Flughafen virzegesinn, déi d'Uraier besonnesch géint de Kaméidi géif protégéieren. Ech denken hei ganz besonnesch un déi Centser an Hämmer Leit, déi niewent dem Flughafen jo nach mam Kaméidi vun der Autobunn geplot sinn. Ech wëll duerfir hei d'Fro opwerfen, ob een net kéint, wéi dat zum Beispill am Ausland gemaach gëtt, eng Installatioun virgesinn, déi souwuel de Kaméidi vum Flughafen wéi dee vun der Autobunn kéint ofdämpfen.

Här President, wann een iwwer Ëmweltpollutioun duerch de Flughafen schwätzt, da kënnt een net derlaanscht op d'Zuel an d'Zesummesetzung vun de Flugbewegungen anzegoen. D'Informatiounen heiriwwer schénge mir – an dat ass jo schonn an enger Rei vu Riede vu verschiddene Virriedner ugeklongen – onerlässlech, fir de Kaméidi ze moossen. An deem Kontext wëll ech dann nach eng Käier drop hiweisen, dass hei sécherlech kéint d'Liewensqualitéit vun den Uraier verbessert ginn, wann d'Fligere souwuel beim Start wéi beim Ufluch méi héich géife fléien an haaptsächlech aner Flugschneise géife benotzen. Bei dësen Iwwerleeunge muss op jidde Fall d'Liewensqualitéit vun den Uraier absolut Prioritéit op wirtschaftlech Considératiounen vu verschiddene Fluggesellschaften hunn.

Ech kéint mer perséinlech virstellen, dass eng besser Zesummesetzung vun dëse Flugbewegungen eng substantziell Verbesserung vun der Liewensqualitéit vun den Uraier kéint hunn, dës souwuel um Niveau vun den Emissiounen wéi vum Kaméidi.

Véiertens, d'Problematik vun den Nuetsvulen. D'Mme Durdu huet hei eng ganz Rei vun Aussoe gemaach, déi ech 100%eg kann deelen. Mir perséinlech schéngt dës eng vun den absolut fundamentale Froen ze sinn, déi een am Kontext vum Flughafen muss hannerfroen. Hei wëll ech nach eng Käier drop hiweisen, dass d'Législa-

tioun an eisen Nopeschlänner, wat dës Nuetsvole betrëfft, wesentlech verstärkt ginn ass, an deem Sënn, dass op groussen europäesche Flughäfen ëmmer méi de Verbuert vun Nuetsflich sech entre-temps duerchgesat huet.

Mir hunn hei – an dat ass virdru schonn an enger Rei vu Rieden ugeklongen – e Règlement grand-ducal, deem d'Konditiounen vun dësen Nuetsvulen festhält. Leider mengen ech, dass déi gutt Intentiounen, déi an deem Règlement dra sinn, leider net ëmmer respektéiert ginn. Ech wëll hei mat enger Zuel ufänken, déi schonn d'Mme Durdu genannt huet an déi eis alleguerten eigentlech misst zum Nodenken uren. D'Nuetsflich sinn am leschte Joer, also am Joer 2001, ëm 23% an d'Luucht gaang. Dës Zuelen erstaunen, wann ee weess, dass déi sukzessiv klammen an den aktuellen Transportminister ëmmer erëm drop insistéiert huet, dass se strikt op d'Anhale vun de Konditiounen vun dësen Nuetsflich géife pochen.

Mir müssen eis bewusst sinn, dass et onméiglech ass, weider esou eng Progressioun an den Nuetsflich ze akzeptéieren, well mer jo dann eng Verdueblung vun dëse Flich all véier Joer hätten, dës obschon de Flughafen eigentlech zwëscht zwielef Auer nuets a sechs Auer moies zou ass. Ech wëll hei nach eng Käier d'Recht vun all Bierger op Nuetsrou ernimmen, e Prinzip, dee jo entre-temps vun der Cour des Droits de l'Homme vu Stroossbuerg unerkannt ginn ass.

Wat fir eng Moossname kënnen elo hei envisagéiert ginn? Éischtens, sinn a bleiwen ech der Meenung, dass déi ganz Problematik „Nuetsflich“ net an engem Règlement grand-ducal, wéi dat bis elo de Fall ass, misst regléiert ginn, mä an engem Gesetz, sou dass d'Chamber hiren Droit de contrôle hei kënnt ausüben. Ech hat an der viregter Legislaturperiod eng Proposition de loi an deem Sënn deponéiert, déi awer leider net op d'Averständnis vun der deemoleger Transportministesch gefall war. Ech géif duerfir den aktuellen Transportminister nach eng Käier invitéieren doriwwer nozedanken, ob eng gesetzlech Basis hei net vläicht méi effizient wär.

Zweetens müssen déi Flich, déi no eelef Auer owes erakommen, Taxen ënnerworfen ginn, déi vun hirem Montant hier esou dissuasifs sinn, dass d'Fluggesellschaften sech iwwert d'wirtschaftlech Rentabilitéit vun esou Vole müssen hir Gedanken maachen.

Drëttens, déi Praxis, dass systematesch d'Landungszäit vu verschiddene Vole kuerz virun eelef Auer fixéiert gëtt, ass inakzeptabel, well ee jo weess, dass mat de Retarden, déi eben am internationale Flugwies zu enger Traditioun gi sinn, besonnesch an de Vakanzeméint, kee Fliger sech un dës Landezäit kann halen, sou dass systematesch eng ganz Rei vu Vole no eelef Auer sinn. Et brauch ee sech dofir nëmmen d'Reesprospekter unzucken, wou een dann erëm ka constatéieren, dass

eng ganz Rei vu Flich hir Landezäit zwëschent véirel vir a fénnef vir eelef festgeluegt hunn.

An deem Kontext muss ee sech iwwerleeën, ob een den Délai, fir ze landen, net vun eelef op halwer eelef géif zrécksetzen, fir zumindest den Urainer ze garantéieren, datt déi Deadline vun eelef Auer géif méi oder wéineger respektéiert ginn.

Véiertens, et ass schwéier novollzéibar, datt besonnesch während der Vakanzenzäit Chartergesellschaften Auto-risatioune kréien, fir matzen an der Nuecht ze starten oder ze landen. Dës Praxis verstéisst net nëmme géint de Geescht vum Règlement grand-ducal iwwert d'Nuets-volen, mä ass a sech eng Concurrence déloyale vis-à-vis vun deene Fluggesellschaften, déi hei zu Lëtzebuerg implantéiert sinn an déi am Prinzip sech müssen un d'Nuetsfluchverbuet halen.

Hei stellt sech d'Fro, ob dës Ausnahmeregelung, déi fir dës Gesellschaften gemaach gëtt, net op d'Käschte vun den hei zu Lëtzebuerg implantéierte Fluggesellschaften a ganz besonnesch och au détriment vun den Urainer geet.

Ech kommen zu menger Konklusioun. D'Nuetsfluch-verbuet ass ee vun den absolut wesentleche Punkten am Kontext vun der Liewensqualitéit vun den Urainer vun eisem Flughafen. Hei geet et net duer mat schéinen Absichtserklärungen, hei musse Neel mat Käpp gemaach ginn, wat bedeit, dass dat Nuetsfluchverbuet eng legal Basis kréie muss an derniewent an deem Dossier eng total Transparenz herrscht.

Ech hunn a mengen Ausféierungen eng Rei vu Pisten opgezeechent, déi an Zukunft d'Liewensqualitéit vun allen Urainer vum Flughafé kéinte verbesseren. Ech wär dofir frou, wann de politesche Wëllen, deen ech beim aktuellen Transportminister erausspieren, wat den integrale Respekt vum Nuetsfluchverbuet ubetrëfft, och an der Praxis duerch konkret Moosssname géif ënnermauert ginn.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Robert Mehlen.

M. Robert Mehlen (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll mech a menger Interventioun op den drëtten Volet vun dësem Gesetz beschränken, an zwar de Volet vum Ausbau, deen an dësem Gesetz enthalen ass. Mäi Kollege Fernand Greisen huet scho gesot, dass mir am Prinzip mat deem Ausbau kënnen d'accord sinn.

Mir hunn hei e Finanzrahme mat engem Plaffong vun 324 Milliounen Euro. Dat sinn, well mer nach ëmmer d'Gewunnecht hunn a Frangen ze rechnen, ronn 13 Milliarden al Lëtzebuerger Frang. Et ass domat ee vun den deierste Projeten, déi je an dëser Chamber gestëmmt gi sinn.

De Finanzement, liese mer am Gesetz, leeft iwwert d'Loi de garantie. Dat ass schonn esou eppes, géing ech bal soen, wéi eng Normalitéit, et kënnt een och soe wéi eng schlecht Gewunnecht. Wéi geet dat?

Et ass een Entrepreneur général, deen dee ganze Projet ze realiséiere kritt, deen en och an der Regel fir de Lëtzebuerger Stat virfinanzéiert, deen d'Engagement iwwerhëlt, fir iwwer eng Rei vu Joren – dat gëtt kontraktlech festgeluegt –, dat ofzebezuelen an dann, wann et ofbe-zuelt ass, Propriétaire vun deenen Installatiounen gëtt.

Mir wëssen, dass fir esou grouss an deier Projete wéi deen heiten net ganz vill Entreprises do sinn, déi sech esou en décke Batz kënnen op d'Long zéien. Et kann ee sech hei schonn un zwee oder dräi Fanger ofzielen, wat fir eng Entreprise déijéineg ass, déi dës Projet ze realiséiere kritt.

Et fënnt keng detailléiert Ausschreiwung no Corps de métier statt. Normalerweis ginn hei Sous-traitanten engagéiert. A wann een aus der Praxis héiert, wéi dat leeft, da ginn déi Sous-traitanten normalerweis vum Entrepreneur général bis op déi lescht Drëps ausgequëscht. Et kënnt ee sech op de Standpunkt stellen, dass hei eigentlech de Geescht vun der Gesetzgebung iwwert d'Marchés publics iwwert dës Wee géing détournéiert ginn.

D'Argument, wat ëmmer an d'Feld gefouert gëtt, ass, dass gesot gëtt, et wär méi einfach fir de Stat, d'Realisatioun géing méi séier virun, a virun allem hätte se an hire Servicer net Personal genuch, fir kënnen eng normal Prozedur ze maachen, wou déi eenzel Aarbechten an déi eenzel Marchéen ausgeschriwwen géife ginn.

Wann een där Saach op de Fong geet, ass et ganz sécher fir d'Verwaltung méi einfach, et als globale Projet auszuschreiwen, mä mir als Chamber müssen direkt d'Fro hannendrun hänken, wéi et mat der Kontrolle während der Ausféierung ass.

Mir hu kierzlech als Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire eng Motioun presentéiert, wou mer gefrot hunn, dass d'Regierung soll an deem Kontrakt, dee mat deem Entrepreneur général ofgeschloss gëtt, sécherstellen, dass d'Cour des Comptes zu all Moment kann déi Kontrollen ausféieren, déi si als noutwendeg jugéiert.

Ech stellen hei d'Fro: Geet dat duer? Mir hunn déi schlecht Gewunnecht a leschter Zäit bal all grouse Bau esou ze realiséieren. An dat si ganz grouss Projeten, wann ech déi véiert Extensioun vun der Cour de Justice européenne huelen, wou mer iwwerens heftegst gerügt gi si vun der europäescher Cour des Comptes fir déi Aart a Weis wéi mer bei där Extensioun virdru virgaange sinn. Wann een dee Projet hëlt, deen och an d'ärselwechter Gréissenuerdnung, souguer nach eppes driwwer läit, da muss ee sech d'Fro stellen, ob déi Cour

des Comptes, déi elo esou lues ufänkt richteg ze fonctionnéieren, mat deene weinegen Effektiver, déi se huet, kapabel ass, déi Kontrollen duerchzeféieren.

Wéi ech déi Motioun hei presentéiert hunn, hat ech gesot, ech géing begréissen, dass endlech emol zwee Ingénieuren agestallt gi wäeren, déi sech mat deene Kontrolle géife befaassen, mä wann een d'Envergure vun esou Aarbechte gesäit, da muss een dach awer a Fro stellen, ob do eng Kontroll esou kann duerchgefouert ginn, wéi et eigentlech misst sinn.

Méi séier? Do gëtt mer vun den Acteuren an der Bauwirtschaft gesot, dass dat net stéchhalteg wär, well d'Alternativ wär, dass eng normal Ausschreibung géing kommen no Corps de métier, no Objet. A wann de Lëtzebuerger Stat 13 Milliarden an e Bauvorhaben investéiert, da soll en emol virun allem och de méttleren an deene méi klengen Entreprises zu Lëtzebuerg eng Chance ginn, fir kënnen dorun ze participéieren.

Mir hunn aner Beispiller. Ënner anerem um Campus scolaire Geesseknäppchen, wou ausgeschriwwen ginn ass no eenzelnen Objeten a wou eng Entreprise wéi zum Beispill Paul Würth mat der Koordinatioun vun deem Ganze beoptraagt ginn ass. Ech héiere vun Entrepreneuren, déi do matgemaach hunn, dass se héich zefridde ware mat der Aart a Weis, wéi dat ofgelaf ass, an dass se am Fong geholl, wat d'Realisatioun vun den Aarbechten ubelaangt, éier virun den Délaie waren, wéi dass se hannendru gelaf sinn. Also gëtt et eng Alternativ zur Loi de garantie.

Et muss een och d'Fro stellen no der Transparenz. Engersäits gëtt een dat schlecht Gefill net lass oder et ass een esougutt wéi sécher, dass hei e groussen Deel Konkurrenz ausgeschalt gëtt, well et jo nëmmen ëm ee grouse Block geet, a wéi op där anerer Säit d'Transparence contractuelle – ech weess net wéi wäit dass d'Chamber bis elo vun der Regierung informéiert ginn ass, oder wien dat och kontrolléiert, wat dann elo leschten Enns ausgehandelt gëtt iwwert d'Kommissiounen – realiséiert gëtt. Ech géing wënschen, dass d'Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire ganz enk do géing mat agebonne ginn oder op d'allermanst informéiert ginn. Et stellt sech awer derniewent nach eng Fro, an zwar déi vun der Transparence financière.

Mir iwwerhuelen ëmmer méi Engagementer iwwert d'Loi de garantie, déi sech iwwer laang Joren all Joer an eisem Budget erëmispigelen. Dat heescht, de lafende Budget gëtt lues a lues ëmmer méi grevéiert duerch déi Dépenses, déi sech aus deenen Engagementer erginn. Op där anerer Säit reflektéiert dat sech awer net an der Statsschuld. Et ass eng relativ einfach Manéier fir ze soen, kommt mir bauen emol lëschtég drop lass a mir maachen et iwwert d'Loi de garantie, da mierkt praktesch keen eppes a mir brauche kee Geld léinen ze goen. Wa mir haut missten en Emprunt stëmme vun 13 Milliarden, da géingen d'Diskussiounen vläicht e bëssen

anescht verlafen, wéi dat elo de Fall ass, mä wéi gesot, mir engagéieren de Statsbudget iwwer laang Zäit, wou mer net wëssen, ob d'Zäiten ëmmer esou gutt bleiwen, wéi se de Moment sinn.

Mir fannen dat keng gutt Aart a Weis fir virzegoen. Mir hunn dat och scho bei anere Projeten hei gesot. Ech wëll, Här President, zum Schluss mäi Bedauern ausdrécken, dass d'Bauteministesch net hei ass, fir sech zu deene Saachen ze äusseren, well et jo leschten Enns eng Realisatioun vun engem décke Bauprojet ass.

Ech wäert jiddefalls fir mäin Deel, aus deene Grënn, déi ech hei ugefouert hunn, deem Projet meng Zoustëmmung net kënnen ginn. Obschonn ech mam Prinzip vum Ausbau vum Flughafen d'accord sinn, wäert ech mech enthalten.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Transportminister Henri Grethen.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, merci dem Rapporteur an och merci all deenen, déi an dës Debatt agegraff hunn.

Ech mengen däerfen ze behaupten, dass keen d'Noutwendegkeet vun der Moderniséierung vun der Aérogare contestéiert. Wéi dat soll geschéien, wéi grouss déi Aérogare soll ginn, do ginn d'Meenungen ausereen. D'Regierung huet hir Verantwortung iwwerholl an et gëtt och keng Meenungsverschiddenheeten doriwwer, dass mer de Flughafen op kenger anerer Plaz kënnen implantéiere wéi déi, wou en elo ass, an dass mer e Flughafé brauchen. Domat ass dann och schonn de commun dénominateur eriwwe. A wann ech eenzel Interventiounen héieren hunn, dann erënnert dat mech un dat, wat d'Mme Durdu hei gesot huet vun deem Spagat, dat ee muss drécken, fir jiddferengem seng Besoinen tant soit peu iwwereneen ze bréngen.

Däerf ech drun erënneren, Här President, well de leschte Riedner jo aus dem Baueremilieu kënnt, dass d'Lëtzebuerger Landwirtschaft, där hir Bedeitung jo hei kee contestéiert, zu 0,7% zu eisem Bruttoinlandsprodukt bäidréit, d'Aktivitéiten, déi sech um Flughafen an ëm de Flughafen ofspillen awer zu engem wesentlech méi groussen Deel. Dat Versteesdemes, wat fir deen ee Secteur entgéintbruecht gëtt, géif ech mir och wënsche fir de Flughafen a fir déi Aktivitéiten, déi um a ronderëm dem Flughafé sinn.

Ech komme vun Esch. Am Minett gëtt et eng Stolindustrie. 99,9% vun deem, wat do hiergestallt gëtt, dat brauche mer jo net hei zu Lëtzebuerg, dat gi mer an den Export, a mir sinn houvreg do drop a mir soen och, dass dat e wichtege Pilier vun eiser Ekonomie ass.

Den Déngschtleeschtingsberäich kritt ëmmer méi Bedeutung an déi Aktivitéiten um a ronderëm de Flughafen

gehéieren zum Déngschtleeschtingsberäich, a wa mer do soen, mir beschränken dat just op eis national Besoinen, da misste mer eis vläicht - ech iwwerdreiwen, Här President - déi Fro stellen, ob mer dat net an allen Aktivitéiten, déi mer zu Lëtzebuerg hunn, solle maachen, well da bräichte mer ganz vill Saachen net, mä da kéinte mer eis och ganz vill Saachen net leeschten.

(Interruption)

Ech hu gesot, dass ech dat ganz bewusst esou presentéieren, fir emol eng Kéier drop opmierksam ze maachen an ëm Versteesdemech ze bieden, fir déi Aktivitéiten, déi um a ronderëm de Flughafen sech ofwéckelen.

An dësem Projet gëtt, an dat ass ee vun de Kompetenzproblemer, deem ugeschwat ginn ass, vun der Société de l'Aéroport geschwat. Den Här Hauptert huet a senger Interventioun als Fraktiounsspriecher vun der CSV zum Schluss drop higewisen, dass e sech géif erwaarden, dass et net zu engem Kompetenzwarrwarr géif kommen.

Ganz bewusst ass déi Société de l'Aéroport gegrënnt ginn, an dofir kann ech och déi Motioun vun der sozialistescher Partei net unhuelen, déi seet et soll een doraus en Etablissement public maachen – och wann dat enttäuschent ass –, an zwar fir d'Kompetenzen eng vun där anerer ofzegrenzen an de Kompetenzwarrwarr ze vereinfache statt en ze vergréisseren.

Ech hunn nëmmen 20 Minutten, fir hei ze schwätzen, et sinn awer ganz vill Froen opgeworf ginn an dofir kann ech vläicht op déi eng oder déi aner net äntwerten.

M. Ben Fayot (LSAP). - Wat méi kuerz, wat mer besser nolauschteren.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports. - Ee vun de grousser Problemer, deem hei évoquéiert ginn ass, deem eigentlech näischt mam Projet ze dinn huet, ass d'Limitatioun vun den Nuetsvolen. Ech hu vun alle Fraktiounen de Wonsch entgéintgehooll, dass mer d'Nuetsvole solle limitéieren.

Ech kann haut an hei vis-à-vis vun der Chamber deem Engagement huelen. Ech géif awer sämtlech Deputéierten a Gemengeconseillere bieden, an deenen nächsten zwee Joer – well bis Juni 2004 sinn ech jo nach viraussichtlech Transportminister – net méi bei mech ze komme fir ze soen, dass deem an deem Orchester, dee gespillt huet, direkt awer nach misst deeselwechten Owend heemfueren, dass déi oder déi Footballséquipe nach misst deeselwechten Owend heemfueren an dass ech dofir d'Nuetsflugoffer misst lackeren an dass een awer eng Kéier kënnt eng Ausnahm maachen. Da maache mer keng Ausnahme méi!

Här President, den Här Mosar huet hei vun deenen auslännesche Firma geschwat, déi um Findel, besonnesch während de Periode vum Congé collectif, géifen extra Autorisatiounen kréien. Ech wäert dës Summer

keng Autorisatioun erausginn, mä et däerf awer dann och keng Gewerkschaft bei mech kommen a soen, doduerch missten elo hir Membere méi bezuele fir am Congé collectif heem ze kommen. Dat ass d'Konsequenz dovunner. Et muss een awer wësse wat ee wëllt.

Ech si ganz gäre bereet mat op deem do Wee ze goen, net fir elo d'Konkurrenz vun de Lëtzebuerger Gesellschaften ewechzehalen, well d'Lëtzebuerger Gesellschaften kënnten hiert Fluggerät jo an deem Moment och nuets asetzen. Ech maachen dat do, mä ech géif awer drëms bieden, Här President, dass ee mech duerno net accuséiere kënnt, duerch déi do Décisioun géif elo de Präis fir den Aller-retour fir op Faro oder op Porto oder op Lissabon eropgoen an et wier keng akzeptabel Offer méi do.

Ech géif och op eppes hiweise wat d'Mme Durdu an hirer Ried relevéiert huet. Dat ass, dass mer wesentlech méi Nuetsvolen au retour hunn, wéi au départ. Au départ kënne mir et plus ou moins gëréieren. Ech wëll net, Här President, dass ech als Tierquäler dohinner gestallt ginn, wann ech e Vol net erausgoe loosse um eng Auer, wou eng Tonn Jippelcher dra sinn, wou ech gesot kréien, wann dat nach géif laang daueren, da géifen déi alleguer eelendech zu Grond goen. Dann däerf kee mech a meng Mataarbechter accuséieren, well mer déi Autorisatioun net erausginn hunn.

Mais j'ai bien compris! Mir wäerten nach méi streng ginn. Ech muss natierlech och de Gesellschaften dat erklären, dass déi sech deementspreechend kënne virbereeden.

Mä ech kommen op dat zrëck wat d'Mme Durdu gesot huet. Et ass effektiv esou, dass mer manner Nuetsvolen au départ hu wéi à l'arrivée. A l'arrivée ass et esou, dass an deem Reglement all déi Gesellschaften, déi hire Siège zu Lëtzebuerg hunn - dat sinn an dësem Fall d'Luxair an d'Cargolux - och kënne en dehors vun de Stonnen, wou de Flughafen op ass, en Avion erabrénge.

Besonnesch bei de Passagéier – an den Här Mosar huet dorobber higewisen – ass et am Summer, wa Vakanzvole sinn, wann Turbulenzen um europäeschen Himmel sinn, wann d'Avione Retarde kréien, schwierereg, wann een um zéng Auer zu Barcelona um Flughaf sëtzt an da gesot kritt, Dir musst elo heemgoen, well de Lëtzebuerger Flughafen ass um eelef Auer zou. Ech muss lech awer soen, dass ech déi Flexibilitéit do wëll bäibehalen. Ech wëll kengem Bierger, deem op Lëtzebuerg zrëckkënnt, zomudden, fir mussen eng Nuecht an enger Aérogare oder an engem Hotel ze iwwernuechten, nëmme just well Turbulenze waren an een no eelef Auer net méi géif heemkommen.

Ech muss och soen, dass déi Nuisancë sech awer a Grenzen halen. Et kann een iwwer alles diskutéieren, mä ech wëll just hei gesot hunn, Här President, dass ech den unanime Wonsch vun alle Bänken entgéintgehooll hunn,

dass d'Nuetsflugreglementatioun nach soll „verbösert“ ginn am Sënn vun deene Leit, déi se brauchen, verbessert ginn am Sënn vun deene Leit, déi ënnert den Nuisancen ze leiden hunn. Ech wäert mech deem-entspreechend verhalen, mä just mat deem engen Award, dass ech awer dann drëm bieden, dass keen op anere Plaze mech froe kënnt, fir déi eng oder aner Exceptioun virzehuelen.

Dann zum Bau vun der Aérogare. Déi Aérogare soll gebaut gi vun der Société de l'Aéroport an dofir brauche mer eng Statsgarantie. Déi Société de l'Aéroport huet net wëlles a wäert och mäin Accord net kréien, dat en entreprise générale ze maachen. Dat ass, Här President, fir den Här Mehlen ze iwwerzeegen, fir awer vläicht kënne säin Accord zu deem Gesetz ze ginn.

Mir wäerten e Coordinateur fir de Bau asetzen. Mir wäerten och higoen an dann déi eenzel Aarbechten no Modulen ausschreiwe loossen. Et si véier grouss Modulen. Dat eent ass de Bau vun der Aérogare selwer, wou mer par corps de métier wäerten ausschreiwen an net en entreprise générale.

Dat Zweet ass de Parking, wou mer och net déi 6.000 oder souvill Dausend Stellplaze wäerte realiséieren, mä op d'mannst an zwou Etappen, a wou mer wäerten eng Ausschreiwung maache fir all déi Aarbechten, a bei där Ausschreiwung wäert dann och deen, deen den Zouschlag kritt, gepréift ginn op de Mérite financier vun deem Projet. Well et ass net d'Vokatioun vum Stat, fir esou e Parking ze bauen, an ech ka mer ganz gutt virstellen, dass mer op de Wee ginn, deen zum Beispill d'Stad Lëtzebuerg och gaangen ass, fir eng Rei vu Parkinge vun Entreprisë bauen ze loossen, déi e Kontrakt hunn, deen iwwer 20, 30 oder méi Jore geet, fir dann dee Préfinanzement gemaach ze kréien, mä mir brauchen awer d'Statsgarantie, fir sécher ze sinn, dass mer dee Projet duerchgezu kréien.

Dat Drëtt ass eng Cogénération. Do wäert deeseweichte Prinzip ugewannt ginn, an dat Véiert ass den Ausbau souwuel vun der Schalllimitatioun, wéi awer och vun der Sécurité, fir dass een net relativ llicht kann op den Tarmac goen. Mir wëllen deenen Turner dat awer wesentlech erschwéieren, well mir hu jo och do Obligatiounen wat d'Sécherheet ugeet. Ech brauch lech jo net drun ze erënneren, dass mer net nëmme Leit haten, déi um Tarmac ware fir ze verhënneren, dass déi eng oder aner Justizdécisioun géif duerchgezu ginn, mä dass mer och do ganz brutal Iwwerfäll haten. Et läit mer um Häerz, dass d'Sécurité um Flughafen esou ass, dass esou Événementer sech net méi kënne widderhuelen.

Här President, bei der Interventioun vum Här Greisen hat ech e puer Problemer. Dat wat d'Société de l'Aéroport mécht ass net onbedéngt d'Législatioun iwwert déi grouss Accidenter. Do hu mir légiféiert, wann esou eppes géif passéieren, wéi dann d'Reaktioun misse esinn. Et ass een natierlech mat enger klenger Admi-

nistratioun net op all Eventualitéit virbereet, mä do spille jo och nach d'Protection civile an esou Saache mat dran. D'Société de l'Aéroport huet awer näischt domadder ze dinn. Et ass éischer d'Direction de l'Aviation civile, déi domadder ze dinn hätt.

Här President, d'Aufgabe vun der Société de l'Aéroport si kloer am Gesetz fixéiert. D'Mise en oeuvre dovunner wäert sech no engem Kontrakt maachen, deen tëschent dem Stat an där Gesellschaft besteet. Dee wäert och säin Nidderschlag fannen an engem Règlement grand-ducal, deen ähnlech ass wéi deen, dee mer fir déi Kontrakter mat der Eisebunn hunn, an déi dann den Drëtten och opposable ass.

Iwwert d'Gréisst vun der Aérogare hunn eenzel Depu-téierte sech eng Gedanke gemaach. Firwat déi Limite vu véier Milliounen? Déi Limite vu véier Milliounen ass eng theoretesch Limite. Et sinn d'Grenze vun der Kapazität vum Flughafen. Mir baue jo elo keng Aérogare fir véier Milliounen Passagéier, mä de Projet ass esou agencéiert, dass e spéideren Ausbau fir esou eng Kapazität méig-lech wier.

Mir hunn 1975 eng Aérogare gebaut, wéi mer ronn 500.000 Passagéier haten, fir eng Millioun Passagéier. Haut si mer bei 1,6 Milliounen Passagéier, an dat wat an deem Projet proposéiert gëtt, ass eng Aérogare fir dräi Milliounen Passagéier maximum, déi awer an enger Etapp och nach kënnt op véier Milliounen ausgebaut ginn.

Dat bréngt net nécessairement méi Fliegerbeweegungen. Am Moment ass déi Flott, déi vun der Luxair agesat gëtt, eng Flott, déi eng relativ kleng Passagéierzuel huet. D'Luxair ass amgaang driwwer nozedenken, compte tenu vum Succès, dee se op eenzelne Linnen huet, fir anert Material unzeschaffen, dat méi grouss ass. Dat heescht, d'Zuel vun de Flugbeweegungen muss net nécessairement an d'Luucht goen, wann d'Zuel vun de Passagéier an d'Luucht geet. Ech wollt dat gesot hunn, fir déi Bedenken, déi do bestinn, eventuell awer kënnen esou wäit wéi méiglech aus dem Wee ze raumen.

Da gëtt gefrot, fir eng Abannung vun de Riverainen an d'Gestioun vum ganze Flughafengelände. Här President, därerf ech drun erënneren, dass ech eng Commission consultative aéroportuaire agesat hunn. An där Kommis-sioun si Verrieder vum Transportministère dran, et sinn also och déi vun der Administratioun vum Flughafen dran, et si Verrieder vun deene véier Gemengen, déi ustoussen, dran, an et si Verrieder vun den Exploitanten, dat heescht, vun deene verschidde Gesellschaften, déi um Flughafe schaffen, doran. Dat ass a mengen Aen déi ideal Plattform, fir deen Dialog ze féieren, dee mer brauchen, fir dee Flughafen ze géréieren.

Ech ginn da gefrot, fir och nach zousätzlech Verrieder vun de Syndicats locaux doranner ze nennen. Ech hu mech deem refuséiert, well ech der Meenung sinn, dass et déi politesch Verantwortlech vun de Gemenge sinn,

déi meng Interlocuteurs sinn, an dass et un hinnen ass, fir mat hire lokalen Organisatiounen de Kontakt ze halen.

Mä dat wat ganz kloer muss sinn, Här President, et gëtt keng Rétention d'information gemaach. Mir hunn zum Beispill en Instrumentarium, dee recht a schlecht fonctionnéiert, fir d'Geräisch ze moossen. Ech hunn absolut kee Problem, an ech hu menge Servicer Instruktioun ginn esou séier wéi méiglech ze kucken, dass mer d'Resultater vun de Miessunge kënnen um Internet publizéieren, dass ganz kloer do steet, dass wann en Avion, anstatt dass d'Leit mir dann uruffen, um zéng op zwielef erausgeflunn ass, dass dann do steet, deen oder deen Avion hat eng Autorisatioun fir erauszefléien, an dass eng Begrënnung dobäi steet, firwat dat esou ass, oder firwat dass deen oder deen Avion méi spéit komm ass. Ech hunn absolut kee Problem, dass all déi Informatiounen um Internet publizéiert ginn, dass all déi Miessungen, déi gemaach ginn, praktesch en temps réel um Internet publizéiert ginn. Ech hunn absolut kee Problem domadder, fir dat an där Aart a Weis duerchezéien, fir dass de Bierger dobaussen informéiert ass, fir dass e weess wat geschitt ass. Ech hunn do wierklech null ze verstoppen. Au contraire, d'Bierger sinn da meng Alliéierten, fir dann och vläicht de Gesellschafte kënnen ze soen, dat do geet net, statt dass ech eleng d'Charge dovunner muss droen.

Här President, ech weess elo net, ob ech den Deputéierten op all déi Froen, déi se gestallt hunn, geäntwert hunn. Nach vläicht eng, déi den Här Bausch évoquéiert hat. Dat ass déi fir ze soen, de Flughafe kann awer net en neit Spillfeld sinn, fir Nischepolitik ze maachen, wann ech dat däréi salopp esou formuléieren.

Här President, et ass net d'Absicht vun där Regierung, fir künstlech Trafik, och am Passagéierberäich, op de Lëtzeburger Flughafen unzezéien. Et ass jo elo vill an der Press debattéiert ginn iwwert déi favorabel Tarifgesellschaft wéi Ryanair, an Einzelner hu gesot, firwat hu mir net hei zu Lëtzebuerg eng Gesellschaft wéi Ryanair? Firwat bréngt Der déi net op Lëtzebuerg, fir dass och de Bierger hei zu Lëtzebuerg kann iwwer méi gönschsteg Tariffer verfügen?

Ech kréie gesot, dass eenzel Flughäfen, wann déi Firma Ryanair zum Beispill Charleroi uflitt, dann nenne se dat net Charleroi, mä Bruxelles-Sud an da kréie se awer vun der Gesellschaft, déi de Bedreier ass vum Flughafe Charleroi, äusserst günsteg Bedéngungen, fir do ze landen an ze starten. Datselwecht gëllt fir Hahn, wou jo och gesot gëtt, fannt Der et dann an der Rei, dass elo esou vill Lëtzeburger schonn zu Hahn fortfléien? Wier et net besser, Dir géift déi hei behalen?

Ech wëll net künstlech, duerch eng Subventionéierung vun deenen Aktivitéiten, déi Firmaen op Lëtzebuerg unzéien.

Ech wëll dem Här Bausch ganz kloer soen, dass mir net wëllen iwwer artificielles Mesuren de Flughafen, den Trafik um Flughafen nach weider ausbauen. Mir sinn d'accord mat engem normale verstännegen Ausbau, mä ech opposéiere mech awer all artifiellem Truc an duerfir wäert ech suergen esou laang wéi ech an der Verantwortung fir dësen Departement stinn, dass dat net geschitt.

Nach e lescht Wuert, Här President, éier ech zu de Motiounen kommen zum Fret-Beräich. Ech kéint elo laangootmeg erëm all dat widderhuelen, wat ech dozou hei schonn op där Tribün gesot hunn. Ech wëll dem Här Krecké nach eng Kéier confirméieren, dass eng Politik vun tous azimuts vun der Ënnerstëtzung vum Fret meng Zoustëmmung net fënnt.

Mir hunn Infrastrukturen, déi solle mer gebrauchen. Ech si fir raisonnabel Aktivitéiten an deem Beräich. Ech wëll näischt a Fro stellen, wat et elo gëtt, mä ech stellen awer a Fro, dass een iwwer e forcéierten Ausbau vun der Flott sollt an eng Richtung goen, wou keen heibannen hi wëllt.

Dann, Här President, zu de Motiounen. Déi éischt Motioun vun der sozialistescher Partei, déi den Här Krecké déposéiert huet, kann ech aus deene Grënn, déi ech schonn exposéiert hunn, net unhuelen. Ech géif also d'Chamber bidden, déi ze verwerfen. Datselwecht gëllt fir déi zweet Motioun, déi eigentlech superfétatoire ass, well engersäits an där Commission consultative sinn d'Gemeenge mat dran an op där anerer Säit am Kommodo/Inkommodo-Dossier wäerten déi Konditiounen, déi mer do imposéieren oder gestallt kréien, respektéiert ginn.

Mat der drëtter Motioun, déi den Här Schummer déposéiert huet, hunn ech keng Schwierigkeeten. Schwierigkeeten hunn ech awer mat där véierter Motioun a mat där fënnefter Motioun, déi vum Här Greisen déposéiert gi sinn a wou ech d'Chamber bidden, déi net unzehuelen, well et ass scho praktesch eng Frechheet, wann een d'Regierung invitéiert „à procéder le plus vite possible à la construction de la nouvelle aéro-gare“ duerfir si mer hei, „en respectant les conditions préalables des procédures d'autorisation“ selbstverständlech maache mer dat.

Une voix.- Da musst Der emol an d'Vergaangenheet zrëckkucken.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Ass dat dann net ze vill verlaangt?

(Interruptions diverses)

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Esou eng Motioun kann ech net unhuelen.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Vergaangenheet, fir besser kënnen an d'Zukunft ze kucken.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Déi fënneft Motioun, déi d'Regierung géif invitéieren am éischten Tret „à réaliser la construction de la nouvelle aérogare exclusivement en vue d'une amélioration du transport aérien de passagers“, ma si gëtt fir näischt anescht gebaut. Dat ass eng Motioun, déi ech net verstinn a wuerfir ech d'Chamber muss bieden, hir Zoustëmmung net dozou ze ginn.

Déi sechst Motioun, an deem Mooss, wou den Här Bausch ganz geschéckt den ökumenesche Beitrag, deem am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg geholl ginn ass, hei nach eng Kéier bruecht huet, hunn ech et elo relativ schwéier, fir ze soen et soll een déi Motioun net unhuelen, mä, Här President, d'Regierung gëtt invitéiert, zesumme mat deenen direkt concernéierte Gemen, effikass Léisungen ze sichen, fir d'Nuisancé vun de Flughafenaktivitéiten ze reduzéieren. Kee Problem. Dat si mer permanent amgaang ze maachen. Ech hunn nach dëst Joer, soubal wéi déi international Regeln a Kraaft waren, den Chapter-2-Avione verbueden hei zu Lëtzebuerg ze landen.

„De définir et de développer un concept précis et cohérent consacrant l'aéroport de Findel dans sa mission „City-Airport“ qui permettrait de concilier les intérêts légitimes de la population avec ceux de l'économie“, Här President, wann ech éineschters gesot hunn, dass mer net künstlech Gesellschaften unzéien, wann domadder dat verstanen ass, dann hunn ech keng Schwierigkeeten, fir déi Invitatioun vun der Chamber unzuhuelen. Dat ass dann un där Commission de l'aéroport, fir dono ze kucken. Wann et awer eng Invitatioun wier, fir de Fret ofzeschaffen, dann hätt ech meng Schwierigkeeten, mä et ass dat net, dat hunn ech vun deenen aneren Auteure vun der Motioun, déi am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg, ugeholl ginn ass, bestätegt kritt, et ass net dat an hirem Geescht, soudass ech domadder keng Schwierigkeeten hunn.

„De favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt de l'amélioration de l'accueil des passagers“, dat si mer amgaang duerch dëst Gesetz ze maachen. Ech halen dee Projet, dee mer hei virleien hunn, als raisonnable a raisonné, d'fir hunn ech och domadder keng Schwierigkeeten. „De limiter le nombre des avions gros-porteurs engagés essentiellement dans le transport fret“, meng Invitatioun, an dat ass eppes, wat d'Cargolux deelt, dat ass fir ze soen, mä mer kucken, dass mer méiglechst vill Fret an een Avion erakréien, doduerch gëtt d'Aktivitéit méi rentabel, a wann Avionen do sinn, déi méi grouss Kapassitéit hunn, da ka wuel den Tonnage an d'Luucht goen - ech hat schonn eng Kéier d'Geleeënheet, dat hei op der Chambertribün ze explizéieren.

„D'organiser la concertation avec la population“, dat hunn ech gemaach duerch déi Commission consultative. „De refuser toute dilution de la réglementation

actuelle concernant les vols de nuit“, ech hunn elo just nach deem Engagement geholl, fir nach méi restriktiv ze si wéi mer bis elo waren. „D'obtenir que l'évaluation des nuisances sonores soit effectuée de manière transparente et contradictoire“, och do sinn ech absolut bereet, fir dat ze maachen. Dës Motioun, an engem éischten Dëngen, géif ech soen, Dir braucht se net unzuhuelen, mir maachen alles. Dës Motioun ass jo scho virun e puer Méint am Stater Gemengerot votéiert ginn, wéi nach net alles vläicht gemaach war, mä wann awer d'Chamber Loscht huet, fir se nach eng Kéier unzuhuelen, dann hätt ech keng Schwierigkeeten domadder.

Ofschléissend, Här President, wollt ech allen Intervenanten nach eng Kéier merci soen, an ech hoffen, dass ech eng breet Zoustëmmung kréien an der Chamber fir dëse Projet, well ech eenzel Explicatiounen konnt bréngen, déi vläicht deem een oder deem aneren dozou bréngen, seng éischt Ausso trotzdeem ze änneren. Merci.

Des voix.- Très bien.

M. le Président.- D'Diskussioun ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen vum Projet de loi 4767 a mir stëmmen doriwwer of.

(Interruption)

Den Här Mehlen freet d'Wuert.

M. Robert Mehlen (ADR).- Ech wollt just eppes soen, Här President, op dat, wat den Här Minister elo zum Schuss gesot huet. Ech huelen dat zur Kenntnis, wat e gesot huet, wat d'Aart a Weis ubelaangt wéi déi Bauvorhaben, déi do geplangt sinn, solle realiséiert ginn a sän Engagement derfir, datt et net iwwer Entrepreneur général leeft, mä datt d'Prinzipie vum Marché public par corps de métier, wou virun allem Lëtzebuerger Entrepreneuren, méi kleng Entreprises d'Chance kréien, fir do mat ze maachen. Mir huelen dat Engagement mat Satisfactioun zur Kenntnis. Ech wëll hei soen, datt mer en A wäerten drop behalen, datt dat esou geet.

Dat gesot, kann ech déi Ausso, déi ech gemaach hunn, ech géing mech enthalen, zréckhuelen a fir de Projet stëmmen.

Des voix.- Très bien.

M. le Président.- Da komme mer zur Lecture vun den Artikelen.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

Den Artikel 1 ass gelies an ugeholl.

Den Artikel 2 ass gelies.

Beim Artikel 2 huet d'sozialistesche Fraktioun en Antrag erabruucht.

Mir stëmmen elo doriwwer of.

Vote séparé sur l'article 2

Déi fir den Artikel 2 sinn, stëmmen mat Jo.

Déi dergéint sinn, stëmmen mat Neen oder enthalen sech.

Den Artikel 2 ass ugeholl mat 40 Jo- an 18 Nee-Stëmmen.

Ont voté oui: MM. Willy Bourg (par M. Ady Jung), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Xavier Bettel), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Claude Meisch), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. Théo Stendebach), John Schummer et Théo Stendebach;

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

Ont voté non: MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err (par M. Alex Bodry), MM. Ben Fayot, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. François Bausch, Robert Garcia (par M. Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch);

M. Serge Urbany.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz) (Suite)

D'Artikelen 3 bis 7 si gelies an ugeholl.

Da géinge mer elo iwwert de gesamte Projet ofstëmmen.

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

Déi derfir sinn, stëmmen mat Jo.

Déi dergéint sinn, stëmmen mat Neen oder enthalen sech.

De Projet de loi ass ugeholl mat 54 Jo-Stëmmen, enger Nee-Stëmm a 5 Abstentionen.

Ont voté oui: MM. Willy Bourg (par M. Ady Jung), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco

Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Jean-Marie Halsdorf), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Xavier Bettel), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. John Schummer), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Maggy Nagel), John Schummer et Théo Stendebach;

MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err (par M. Alex Bodry), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Jeannot Krecké), Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

A voté non: M. Serge Urbany.

Se sont abstenus: MM. François Bausch, Robert Garcia (par M. Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch).

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

(Assentiment)

Et ass esou decidéiert.

Da kéime mer elo zur Ofstëmmung iwwert d'Motiounen, déi Der schréftlech virleien hutt an zu deenen de Minister scho Stellung geholl huet, esou dass ech mengen, dass mer direkt kënnen zur Ofstëmmung iwwergoen.

Motion 1

Mir stëmmen of iwwert d'Motioun 1 vun de Sozialisten.

Vote

Déi derfir sinn, stëmmen mat Jo.

Déi dergéint sinn, stëmmen mat Neen oder enthalen sech.

D'Motioun 1 ass ofgelehnt mat 41 Nee- an 19 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err (par M. Mars Di Bartolomeo), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Jeannot Krecké), Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. François Bausch, Robert Garcia (par M. Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch);

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg (par M. Ady Jung), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Nico Loes), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Gusty Graas), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. John Schummer), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Maggy Nagel), John Schummer et Théo Stendebach;

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

Da komme mer zur Motioun 2.

Motion 2

(Interruption)

M. Lucien Weiler (CSV).- Déi Motioun ass superfétatoire.

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Déi ass net superfétatoire. Mir hätte gärén, dass doriwwer ofgestëmmt gëtt.

M. Lucien Weiler (CSV).- Kënnt Dir mir soen, firwat se net superfétatoire ass.

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Här Weiler, Dir hutt heiansdo komesch Interpretatiounen, mä dat ass net nei.

(Hilarité)

M. le Président.- Mir stëmmen elo of iwwert d'Motioun 2.

Vote

Déi derfir sinn, stëmme mat Jo.

Déi dergéint sinn, stëmme mat Neen oder enthalen sech.

D'Motioun 2 ass verworfen mat 35 Nee- an 23 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, MM. Mars Di Bartolomeo, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Mars Di Bartolomeo), Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Robert Garcia (par Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch);

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg (par M. Jean-Marie Halsdorf), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Ady Jung), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Gusty Graas), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (M. Xavier Bettel), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. Niki Bettendorf), John Schummer et Théo Stendebach;

M. Jean Colombero.

Da komme mer zur Motioun 3 vum John Schummer.

Do ass kee Vote électronique verlaangt.

Den Här Krecké freet d'Wuert.

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Ech hunn eng Fro dozou, Här President. Do steet dran, dass den Développement vum Aéroport „ainsi que sur la construction soient immédiatement suivis de la délivrance d'une autorisation commodo/incommodo“.

Wat heescht dat? Heescht dat, dass dat bis elo gebremst ginn ass? Wëlle mer keng Prozeduren anhalen? Oder ass et net esou, dass d'Kommodosprozedur, dat ass eben déi Prozedur, déi et nun eben ass, an dass een an enger Motioun jo net d'Regierung kann opfuerderen eppes ze maachen – ech ginn emol dovun aus –, wat souwisou virgesinn ass, a scho guer net eppes, wat net am Gesetz virgesinn ass. Duerfir muss ech soen, dass ech dee Passus iwwerhaupt net verstinn.

M. le Président.- Den Här John Schummer freet d'Wuert.

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Jo, Här President, ech kann dem Här Krecké soen, dass et näischt anescht wëllt heeschen, wéi dass, wann d'Gesetz gestëmmt ass, dann hätte mer gärén, dass d'Kommodosprozedur, déi en cours ass, esou séier wéi méiglech ofgeschloss ass, an dass déi Kommodo erauskënnt, fir dass mer kënnen ufänken.

(Brouhaha général)

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Här President, ech muss soen, wann eppes superfétatoire ass – den Här Weiler hat virdu gemengt et wär eppes superfétatoire – mä hei...

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, wann den Här Krecké schléift ouni dee kleng Passage, dann huele mer dee selbstverständlech eraus.

M. Jeannot Krecké (LSAP).- Hei stëmme mir iwwer eppes of, wat awer méi iwwerflësseg ass, dat hunn ech nach seele gesinn.

M. le Président.- Mir stëmmen of iwwert d'Motioun 3

Vote par main levée

Wie fir déi Motioun ass, ass gebieden, d'Hand an d'Luucht ze hiewen.

M. Lucien Weiler (CSV).- Ech weess net, firwat dass den Här Krecké mat mir jäizt?

M. le Président.- Wien ass dergéint?

M. Mars Di Bartolomeo (LSAP).- Et ass ëmmer e Grond do, fir mat lech ze jäizen.

M. le Président.- Wien enthält sech?

Ech stelle fest, déi Motioun ass eestëmmeg ugeholl.

Da komme mer elo zur Motioun 4 vum Här Greisen.

Motion 4

Den Här Greisen freet d'Wuert nach eng Kéier.

M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, ech wollt just op dat zrëckkommen, wat den Här Minister gesot huet.

Den Här Minister mengt, ech hätt der Regierung eng Frechheet gemaach. Dat maachen ech selbstverständlech net. Ech géif net drun denken. Wat ech domadder gesot hunn, dat ass dat hei: Hei hu mer e Gesetz gestëmmt a mir wëssen – dat hunn ech a mengen Ausféierunge gesot – mir däerfen eréischt bauen, wann d'Autorisatioun vum Kommodo-Verfahren do ass. Ech wollt drop hiweisen, dass also hei eréischt gebaut däerf ginn, wann déi Autorisatioun do ass.

Wat maache mer zum Beispill, wann Oplage kommen, wat nach misst gebaut ginn? Da kënn den Här Minister erëm heihinner Sue froen, fir déi och ze maachen. Dat war den Hannergrond vun deem Passage.

Déi aner Motioun, wou den Här Minister seet, déi wier iwwerflësseg. Dat ass och net esou. Ech wollt just an deem éischten Tret drop hiweisen, dass ech weiderhi fir de Bau vun der Aérogare sinn, mä dass ech trotzdeem gären déi Ennerlagen, haaptsächlech déi Etüd iwwert d'Rentabilitéit vum Frachtverkéier hätt.

Dofir bleiwen ech derbäi: Mir sollten iwwer dës Motiounen ofstëmmen.

M. le Président.- Mir stëmmen elo iwwert d'Motioun 4 of.

Vote

Déi fir d'Motioun 4 si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen.

D'Motioun 4 ass ofgelehnt mat 34 Nee-, 21 Jo-Stëmmen a 5 Abstentiounen.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err (par M. Mars Di Bartolomeo), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Jeannot Krecké), Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg (par M. Ady Jung), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Nico Loes), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Claude Meisch), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. John Schummer), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Ripinger, Marco Schroell (par M. Gusty Graas), John Schummer et Théo Stendebach.

Se sont abstenus: MM. François Bausch, Robert Garcia (par M. Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch).

Dann d'Motioun 5.

Motion 5

Mir stëmmen also iwwert d'Motioun 5 of.

Vote

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen.

D'Motioun 5 ass ofgelehnt mat 33 Nee-, 7 Jo-Stëmmen an 19 Abstentiounen.

Ont voté oui: MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes (par M. Fernand Greisen), Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Ont voté non: MM. Willy Bourg (par M. Ady Jung), Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank, M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Xavier Bettel), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Gusty Graas),

Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. Théo Stendebach), John Schummer et Théo Stendebach.

Se sont abstenus: MM. Jean Asselborn, Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err (par M. Mars Di Bartolomeo), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Jeannot Krecké), Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. François Bausch, Robert Garcia (par M. Camille Gira), Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch);

M. Serge Urbany.

(Interruption)

Den Här Bausch freet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, ech wollt just kuerz eis Abstentioun nach hei motivéieren, well mir sinn einfach der Meenung, datt dat am leschten Tiert guer net duerchféierbar ass. Wéi wëllt een da gare kontrolléieren, ob déi Avions cargo, déi kommen, Marchandisen hunn, déi ausschliesslech fir d'Regioun geduecht sinn. Och duerch Autorisatioun ass dat net ze kontrolléieren, Här Greisen.

Mir hunn eis enthale well mer der Meenung sinn, datt dat hei eng schlecht Formulatioun ass fir deen do Problem.

(Interruptions)

M. le Président.- Mir kommen dann zur Motioun 6 vum Här Bausch.

(Interruption)

Den Här Helminger freet d'Wuert zu där Motioun.

M. Paul Helminger (DP).- Här President, ech wollt awer trotzdeem an engem Wuert soen, woufir datt mer der Meenung wäeren, datt et awer derwäert wär, fir d'Motioun hei och an der Chamber zur Ofstëmmung ze bréngen, quitte datt et effektiv bal Copie conforme ass vun enger Resolutioun, déi am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg gestëmmt ginn ass, well se awer e bëssen déi strategesch Direktioun undeit, an déi mer gar goe géingen.

Et ass virdru geschwat gi vun deem iwwert dat mer d'accord sinn an iwwert dat wou mer ufänke vläicht net méi esou d'accord ze sinn. Et ass sécher: Mir sinn d'accord, datt mer e Flughafen brauchen. Mir sinn och sécher, datt mer en net vun där Plaz kënne réckele wou en ass.

Ech géing e Schrëtt méi wäit goen a soen, datt mer och geléiert hu liewe mat den Aktivitéiten um Flughafen, esou wéi se sech de Moment duerstellen, besonnesch nodeem eng ganz Rei vu Mesurë geholl gi sinn a mer

och Assicurancë kruten iwwert dat an och gesinn, datt déi zum Droe kommen. Mä elo, wou de Problem ufänkt, dat ass eben déi Direktioun, an där de Flughafen sech soll dévelloppéieren.

Je veux bien, datt déi Iddi vum City-Airport, déi e bëssen an der Stad op d'Tapéit komm ass, vläicht net déi allerklöerst ass, mä si ass an hirer negativer Ausso awer menger Meenung no ganz kloer. E City-Airport ass nun eben net en Airport, mat deem een transatlantesch Vollen organiséiert. Dat ass net en Airport, dee primär eng Fonctioun huet fir och iwwer laang Distanze Fret ze transportéieren. Domat fänkt et schonn un.

Mä, well mer eis awer net der Iddi verschléissen, datt eng Extensioun vun den Aktivitéiten um Flughafen no senger wesentlecher Vocation, déi eng Vocation ass fir d'Relatioun vum eiser Hauptstadt, vun där Métropole économique, déi mer nun ebe sinn, ze assuréieren, mat deene Centres d'affaires, déi et an der Géigend gëtt, well mer eis och bewosst sinn, datt mer déi Activité fret, déi mer de Moment um Flughafen hunn, net kënne ewechschafen an datt och déi eng wesentlech Roll an eiser Wirtschaft stellen, ware mer der Meenung, datt et net onwesentlech wär, fir och hei an der Chamber dat eng Kéier duerzestellen.

Ech sinn allerdéngs der Meenung, datt, well awer dach eng Rei Émstänn geännert hunn, een dach awer vläicht sollt déi eng oder aner liicht Modificatioun un där Motioun virhuelen.

Sou ass zum Beispill deen éischte Considérant, deen den Déclencheur war, woufir mer am Stater Gemengerot déi Resolutioun geholl hunn, nämlech deen Non-paper iwwert de plan d'occupation au sol vum Flughafen, deen op eemol dorëmmer zirkuléiert ass, jo haut dépaséiert. Ech weess zwar lo net wat säi Statut de Moment ass, mä op jiddfer Fall huet et net vill Wäert, fir sech dorobber ze bezéien, well dat ass en Dokument, wat et eigentlech net gëtt, sou datt mer géinge proposéieren, fir deen éischten Tiert ze bifféieren.

Beim zweeten Alinéa solle mer och de Leit kee Sand an d'A streeën. Et ass net nëmmen eng „extension d'activités liées au fret“ déi riskéiert zousätzlech Problemer ze stellen, mä et ass „toute extension des activités liées notamment“ – géinge mer proposéieren ze schreiwen – „à l'activité du fret“ – an esou weider – „de l'aéroport ne manquera pas d'entraîner des conséquences“.

Da géinge mer nach proposéieren an deem leschten Tiert vun de Considéranten: „estimant néanmoins que le bien-être et la sécurité des habitants“. Och dat ass en Text, deen elo op d'Stad applizéiert wär, do géinge mer proposéiere fir ze soen „des habitants des communes avoisinant l'aéroport méritent la même considération“.

Da beim „invite“, do ware mer e bëssen an de Stat-victimë vu PISA, et ass nämlech net „inviter de“ mä

„inviter à“, sou datt also alleguerten déi Tireten, déi do kommen, op alle Fall emol misste mat „à“ ufänken.

Ech hunn do nach eng kleng Modificatioun ze proposéieren zum drëtten Tiret „à favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt notamment de l'amélioration de l'accueil des passagers“, well et si sécherlech och aner Amélioratiounen néideg, wat iwwerhaapt d'Administratioun vum Flughafen an d'Gestioun vun den Operatiounen, an esou weider, wou mer och net eis géinge verschléissen, datt déi misste verbessert ginn.

Dann deen Tiret „limiter le nombre des avions gros-porteurs“. Ech mengen, do soll een einfach schreiwen „endiguer l'activité des avions gros-porteurs“, well et geet, éierlech gesot, emol net ëm d'Tonnagen, et geet éischer ëm Mouvementer a wéini an a wat fir enge Konditiounen datt déi stattfannen, wéi ëm iergendeppes anescht. Wann domat méi Tonnen transportéiert ginn, dann ass et eben esou.

Dann deen Tiret duerno, „d'organiser“. Do huet de Minister ganz zu Recht drop higewisen, datt dat elo jo organiséiert ass. Duerfir géinge mer da soen: Komm mir fueren an deene gudden Absichte weider, „à soigner la concertation avec la population et les milieux intéressés y compris les syndicats d'intérêts locaux sur des questions intéressant la cohabitation de l'aéroport et de l'habitat riverain“. Da wësse mer och kloer, wou mer do driwwer schwätzen.

Wann d'Auteure vun der Motioun déi Modificatiounen géingen unhuelen, géinge mer mengen, datt mer déi alleguerte kënnten zesumme stëmmen.

M. le Président.- Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, mir hunn absolut kee Problem, fir déi doten Ännerungen unzehuelen. Sou gutt déi, wou et drëms geet Feeler ze verbesseren, wéi och déi inhaltlech.

Motion 6 modifiée

La Chambre des Députés

- *soulignant que toute extension des activités liées notamment à l'activité du fret de l'aéroport ne manquera pas d'entraîner des conséquences préjudiciables pour la population par l'accroissement des nuisances de toutes sortes telles que bruit ou pollution atmosphérique, sans oublier l'atteinte à la ceinture verte de la Ville et l'encombrement du réseau routier;*
- *reconnaissant toutefois le rôle essentiel de l'aéroport dans sa fonction „trafic passagers“ comme outil nécessaire de l'économie du Grand-Duché et de sa grande région, en vue de garantir l'accessibilité et la liaison avec les grands centres d'affaires à l'étranger;*

- *estimant néanmoins que le bien-être et la sécurité des habitants des communes avoisinant l'aéroport méritent la même considération;*

invite le Gouvernement

- *à élaborer, en collaboration avec les communes directement concernées, des solutions réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires;*
- *à définir et à développer un concept précis et cohérent consacrant l'aéroport de Findel dans sa mission „City-Airport“ qui permettra de concilier les intérêts légitimes de la population avec ceux de l'économie;*
- *à favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt notamment de l'amélioration de l'accueil des passagers et parallèlement;*
- *à endiguer l'activité des avions gros-porteurs engagés essentiellement dans le transport fret;*
- *à soigner la concertation avec la population et les milieux intéressés y compris les syndicats d'intérêts locaux sur des questions intéressant la cohabitation de l'aéroport et de l'habitat riverain;*
- *à refuser toute dilution de la réglementation actuelle concernant les vols de nuit;*
- *à obtenir que l'évaluation des nuisances sonores soit effectuée de manière transparente et contradictoire.*

(s.) *François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss, Renée Wagener.*

M. le Président.- Mir stëmmen also elo of iwwert d'Motioun 6.

(Interruptions)

Hätt Der gären e Vote électronique, Här Bausch?

(Négation)

Vote

Wien derfir ass, ass gebieden, d'Hand an d'Luucht ze hiewen.

Wien ass dergéint?

Wien enthält sech?

Ech stelle fest, déi Motioun ass eestëmmeg ugeholl.

Domat wier dee Punkt vum Ordre du jour erleedegt a mir kéimen elo zur Diskussioun vum Projet de loi 4872 iwwert d'Incapacité de travail an d'Réinsertion professionnelle.

D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluegt. Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Glesener, Mars Di Bartolomeo, Stendebach, Gibéryen, Bausch an Urbany.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Niki Bettendorf.