



géif geschéien, an dann awer eng Complémentaritéit muss sinn deen een zu deem aneren, datt een doriwwer éischters géif iwwert d'ganz Land eraus wierken an och méiglechst vill vun deene verschiddene Publics cibles géif domadder kënne couvréieren.

Wéi gesot, déi sechs Projeten, déi zréckbehalte goufe fir de Montant vu 47.925 Euro, sinn dofir elo engagéiert. Richteg ass, datt den Här Braz seet, datt 12.075 Euro net affectéiert gi sinn, déi mer awer wëlle gebrauchen. An duerfir behale mer se net iwwreg, obschonn ech och nach net géif fannen, datt dat eng Katastroph wier, wann ee Suen net alleguerte géif ewechginn. Et ass jo och heiansdo gutt, wann ee Sue spuert.

(Interruption)

Wann een eppes Guddes domat kann ufänken, hu mer gemengt, datt dat och esou wier. Duerfir maache mer dann och en zweete Flyer, an et gëtt och nach zousätzlech Traductionen, déi doriwwer finanzéiert ginn.

Déi drëtt Fro, déi Der gestallt hutt, ob een net hätt kënne nach eng Kéier mat deene Leit do Récksprooch huelen, mat deenen, déi Projeten haten, déi an de Kader gepasst hunn. Et ass och deenen nogeluecht ginn, eng Kéier laanschtzekommen. Leider ass awer bis haut just een, dee sech gemellt huet, fir nach eng Kéier mat dem OLAI zesummenzekommen an ze kucken, datt dee Projet, dee se eraginn hätten, och esou kéint finaliséiert ginn, datt dann nach eng Kéier och bei deem zweeten Appel de candidature dee ka berücksichtegt ginn.

Merci, Här President.

► **M. le Président.**- Merci der Madame Ministesch. Domadder ass dese Punkt ofgeschloss.

Mir kommen elo zum Projet de loi 6137 iwwert den Aménagement vun de Boulevards Raiffeisen a Kennedy an zum Projet de loi 6146 iwwert d'Gestioun vun der Eisenbunnsinfrastruktur, déi zesummen an enger Diskussioun behandelt ginn. D'Riedezäit ass hei nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: d'Madame Mergen, den Här Helminger, den Här Negri, den Här Bausch, den Här Henckes an den Här Hoffmann. D'Wuert huet elo de Rapporteur vun deenen zwee Projeten, den honorablen Här Lucien Clement. Här Clement, Dir hutt d'Wuert.

3. 6137 - Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich

6146 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapports de la Commission du Développement durable

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir diskutéieren haut de Mëtteg zwee Gesetzestexter, wat wichteg Projete si wat déi zukünfteg Entwécklung vun der Stad Lëtzebuerg am Ban de Gasperich ugeet. A well des zwee Projeten alle béid eppes mat Infrastrukturen, Verkéier, Transport an Transportmëttelen ze dinn hunn, ass och decidéiert ginn, wéi Dir et elo selwer gesot hutt, Här President, fir se haut de Mëtteg mateneen ze diskutéieren.

Den éischte Projet handelt iwwert den Aménagement vum Boulevard Raiffeisen an dem Boulevard Kockelscheier an deen zweete Projet iwwert déi éischt Phas vum Bau vun der Gare périphérique um Houwald.

Ee vun de Quartieren, wou d'Stad Lëtzebuerg an Zukunft wëllt a soll weider wuesen, ass deen zu Gasperech, a fir genee ze sinn um Ban de Gasperich. Nieft enger neier Aktivitéitszon mat engem groussen Centre commercial, dem zukünftege Bau

vum Lycée Vauban, deem säi Finanzement mer herno diskutéiere wäerten - an, ech denken, och stëmme wäerten -, soll och de Bau vun engem neien Interventionszentrum fir Hëllef- a Rettungsdéngschter vun der Stad Lëtzebuerg op deser Plaz realiséiert ginn.

All des Projete brénge mat sech, datt de bestehende Stroosseréseau un des nei an zukünfteg Entwécklung ugepasst respektiv erweidert muss ginn. D'Verkéisersituatioun zu Gasperech ass am Moment folgend: Op där enger Säit hu mer den CR231, dee vun Hesper hierkommend de Plateau Houwald mat de Quartieren am Südweste vun der Stad verbënnt. Op där anerer Säit hu mer d'Nationalstrooss 4, déi vu Leideleng respektiv der Kockelscheier aus d'Industriezon vun der Cloche d'or desservéiert, fir schlussendlech op der Héicht vum Kreesverkéier bei der „Gamme Vert“ an den CR231 ze stoussen. Ausserdeem gëtt et an deem Eck och nach den Autobunnsverdeeler vun der Rocade vun der Stad Lëtzebuerg, an dat mat direktem Zougang zu den Industriezonen um Houwald a vun der Cloche d'or souwéi de Quartieren Zéisseng a Gaasperech.

Des Weideren huet den Utilisateur vum Échangeur och nach d'Méiglechkeet, iwwert desden CR231 op Hesper ze fueren. Datt des Achsen ëmmer ganz vill Verkéier hunn, brauch ech heibanne jo sécherlech net ze erzielen.

Duerch déi virgenannte Projete muss dese bestehende Stroosseréseau nei definéiert ginn, deemno och reorganiséiert ginn. Des Neigestaltung geschitt mam Bau vun zwee neie Boulevarden, déi de Ban de Gasperich an der Nordsüdachs an an der Ostwestachs duerckräize wäerten. Des zwee nei Verbindungsweeër sollen et erlaben, den Trafic op deser Plaz an Zukunft besser ze reguléieren a virun allem awer méi flëssig ze gestalten.

De Boulevard Raiffeisen gëtt deelweis um bestehenden Tracé vun där heiteger Rue Raiffeisen aménagéiert a soll de Plateau Houwald mat de Quartieren am Nordweste vun der Stad verbannen. De Boulevard kritt zweemol zwou Bunne fir deen normale Verkéier, op all Säit jeeweils eng Bunn, déi integral fir den öffentleche Verkéier reservéiert ass. Och sinn op béide Saiten Weeër fir Foussgänger souwéi Vélofuerer virgesinn. Dese Boulevard kritt eng gesamt Breet vun 48,50 Meter tëschent der Kräizung Route d'Esch, Rue Raiffeisen an dem Échangeur op der Héicht vun der Rocade.

Ausserdem gëtt bei desden Aarbechten och vun der Situatioun profitéiert, fir deen bestehenden Autobunnsverdeeler an de Kreesverkéier bei der „Gamme Vert“ och nei ze aménagéieren.

De Boulevard Kockelscheier fir säin Deel verleeft vum Rond-point Gluck bis zum Kreesverkéier Kockelscheier. Laanscht des Achs ginn all déi nei Infrastrukturen, wéi de Lycée Vauban an den Interventionszentrum, ugesiedelt. Op der Héicht vum geplangten neien Akafszentrum kräize sech déi zwee Boulevarden dann. Do soll de Verkéier mat roude Luuchte geregelt ginn. No der Iwwerquerung mat enger neier Bréck vum Autobunnsverdeeler Gaasperech hier geet et da weider a Richtung Rond-point Kockelscheier.

Beim Kreesverkéier hannert der Autobunnsbréck, wou et a Richtung Leideleng geet, ginn des Weideren zwee Bypäss gebaut, fir d'Capacitéit vun deem Kreesverkéier ze héijen. De Boulevard Kockelscheier gëtt zum gréissten Deel op zweemol zwou Spure fir de Privatverkéier gebaut, woubäi fir den öffentlechen Transport zousätzlech zwou Spuren an der Mëtt vun deem Boulevard virgesi sinn. Och hei an deem Abschnitt sinn op all Säit Vélospisten an Trottoir virgesinn.

Just südlech vum Contournement gëtt et jeeweils nëmmen eng Spur op all Säit fir d'Autoen, awer zwou fir d'Busser bleiwen, déi och erëm an der Mëtt vum Boulevard zirkuléiere sollen. Och elei, wou de Boulevard Kockelscheier méi schmuel gëtt, gëtt de Besoinë vun de Foussgänger an de Vélofuerer awer Rechnung gedroen, allerdéngs nëmmen op enger Säit, nämlech op där Säit, wou deen zukünftege Park&Ride geplangt ass. Nieft enger Bréck iwwert d'Autobunn müssen och nach verschidde

Baachen ëmgeleet, iwwerbréckt respektiv ënnertunnelt ginn.

Wat den techneschen Deel vun all dese Bauwierker betrëfft, verweisen ech op den Exposé des motifs vum Projet de loi selwer. Et sief nach gesot, datt desden neie Boulevard Kockelscheier eng Breet kritt, déi tëschent 28,50 m zur Säit vum Rond-point Gluck an 41,50 m zur Säit vum Contournement variéiert.

Wat d'Terrainen ugeet, wou déi zwee Boulevarden sollen drop verlafen, esou sinn déi meescht Terrainen am Besëtzt vum Stat an am Besëtzt vun der Stad Lëtzebuerg respektiv am Besëtzt vu privaten Investisseuren.

Et sief awer drop higewisen, datt verschidde Parzelle laanscht de Boulevard Kockelscheier nach musse kaaft ginn, an et wier wëschenswäert, Här Minister, datt dat esou séier wéi méiglech géif geschéien. Et wier wichteg, datt des Emprisé virun dem Ufank vun den Aarbechten ënner Dach und Fach wieren, well déi Unannehmlechkeeten, déi soss op eis zoukomme kéinten, kenne mer jo aus der Vergaangenheet zur Genüge. Net am Besëtzt si vun deenen néidegen Terrainen am Moment vum Début vun den Aarbechte kann, wéi gesot, zu Problemer féieren. An des Problemer géifen d'Aarbechten dann zwangseefeg onnëtz och nach verzögeren.

De Käschtepunkt vun deem ganze Projet, deen de Statsrot positiv aviséiert huet, beleef sech fir de Stat op 70.295.000 Euro. D'Stad Lëtzebuerg selwer participéiert un de Käschte mat engem Montant vun ongeféier oder net grad eelef Milliounen Euro.

Esou vill zum éischte Projet.

Ech wiesselen elo eriwuer vun der Strooss op d'Schinn. Beim zweete Projet geet et nämlech ëm d'Autorisatioun fir de Bau vun der éischter Phas vun der Gare périphérique Houwald. Wat d'Prinzipië vun der Gare périphérique betrëfft, esou goufe se am Plan sectoriel «Transports» definéiert. Des Grondprinzipië sinn doriwwer eraus zum Deel wichteg Puzzlestécker, fir an Zukunft e globalen, also e landeswäiten „modal split“ vu 25/75 ze errechen.

D'Gare um Houwald ass eent vun den zentralen Elementer am ganze Konzept vum Ban de Gasperich a soll wesentlech derzou bäidroen, dese Quartier qualitativ weider ze entwéckelen an dat politesch Zil vun deem „modal split“ vu 40/60 elei op deem Site ze errechen. Op laang Sicht gesi soll des Gare d'Verdeeler Gare vun där neier Zuchlinn Lëtzebuerg/Beetebuerg duerstellen. Och déi national Zich aus deenen anere Regionen aus dem Minette souwéi déi international Zich aus Richtung Metz sollen elei an Zukunft hiren Terminus kréien.

Opgrond vun där zukünfteger Entwécklung, wéi se elo am Ban de Gasperich virgesinn ass, ass et wichteg an noutwendeg, datt elo direkt déi éischt Phas vun deser Gare gebaut ka ginn. Eng éischt Phas, déi kuerzfristeg en héije Stonnentakt zouléisst, déi awer déi final Ausrichtung vun deser Gare net hypothekéiere wäert.

Konkret heescht dat, datt dese Bau vun der éischter Phas mat allen Optionen, déi d'Réalisation finale virgesäit, och kompatibel ass a bleift. Dat virun allem, wat déi öffentlechen Transportmëttelen Tram a Bus ugeet.

Konkret gëtt elo an der éischter Phas e Quai fir Voyageuren, déi mam Zuch kommen, gebaut, mat allen Aarbechten un de Gleiser, déi och dofir noutwendeg sinn. Den Zougang zu deem Quai gëtt assuréiert duerch de Bau vun enger provisorescher Passerelle. D'Ausrichtung vum Quai entsprécht, wéi schonns gesot, där vun där definitiver Fäerdegstellung. Ausserdeem gëtt déi nei Gare ugebonnen un d'Industriezon Rue des Scillas souwéi un de Busarrët Howald-Ronneboesch. Wat déi zweet Bauphas vun der Gare betrëfft, esou ass dat net den Objet vun deem Gesetzestext. An ech verweisen dofir dann och op den Exposé des motifs.

Déi ganz Aarbechte ginn iwwert de Fonds du rail finanzéiert an hunn e Käschtepunkt vun 42,8 Milliounen Euro. De Statsrot aprouvéiert de Projet, bedauert awer, datt hien am ganze Projet selwer keng Indica-

tioun fonnt huet, wat dat Gesamtkonzept vun der Gare périphérique kaschte soll.

Här President, Dir Dammen, Dir Hären, mat desden Detailer zu deenen zwee Gesetzestexten ass mäin Exposé dann eriwuer. Als Rapporteur denken ech, oder, besser gesot, hoffen ech, datt des zwee Projeten eng grouss Zoustëmmung heibannen an der Chamber fanne wäerten.

Zum Schluss ginn ech dann nach den Accord vun der CSV-Fraktioun an ech soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Ech soen dem Här Rapporteur Lucien Clement Merci. Als éischte Riedner ass déi honorabel Madame Martine Mergen agedroen. Madame Mergen, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **Mme Martine Mergen** (CSV).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, esou wéi de Rapporteur et exposéiert huet a wéi et och a sengem Rapport festgehalten ass, handelt et sech bei dem Projet d'urbanisation um Ban de Gasperich ëm e Projet vun nationaler Envergure, deen et net nëmmen enger Stad Lëtzebuerg erméiglecht, sech ze erweideren, mä och dem Lëtzebuerger Stat wichteg Garantie fir d'Zukunft gëtt, wéi zum Beispill d'Schafe vun neien Aarbechtsplazen, zousätzlech Steuerrecetten, international Gesellschafte fir de Standuert Lëtzebuerg kënne ze gewannen oder heizehalen.

De Projet d'urbanisation huet en Entwécklungspotenzial vun 690.000 m² bebaubarer Fläch, déi sech an den nächste Joren opdeele wäerten an d'Funktiounen Wunnen, Schaffen, Akafen a Fräizäit. Kompletéiert ginn déi privat Projeten duerch öffentlechen Projeten...

(Interruption)

...wéi de Lycée Vauban, vun deem mer haut jo nach wäerte schwätzen, de Centre d'intervention vun de Pompjeeën an den neie Park zu Gaasperech, net ze vergiessen och dat neit Déierenasyl e bësse méi wäit ewech, mä wat awer do soll entstoen.

Déi direkt Proximitéit an d'Ubannung zu de bestehende Wunnquartiere vu Gaasperech an Zéisseng mat hiren Neibauprojekten am Wunnberäich muss am Zesummenhang vun der Mixitéit bei der urbaner Planung ënnerstrach ginn. De Projet schreift sech och an an d'Linn vun engem kohärenten an integrierte Konzept, wou an deenen eenzelne Planungsetappe Masterplang, Plan d'aménagement général, Plan directeur, Plan d'aménagement particulier duerch eng Equipe vun Urbanisten, Architekten an Ingenieuren, begleet duerch déi concernéiert staatlech a Gemengeverwaltungen, ausgeschafft gi sinn.

Vun 80 Hektar Bauland ginn zum Schluss 40 Hektar an zesummenhängend Gréngflächen zréckgewonnen. Méi wéi 20 Hektar fir deen neie Park a knapp 20 Hektar fir e Couloir écologique an eng Ceinture verte. Den neie Stater Quartier ass also an d'Gréngs agebett an un d'Nopeschquartieren ugebonnen. D'Prioritéit beim Ausschaffe vun de Verkéisersinfrastrukture gouf op den öffentlechen Transport geluecht mat dem Zil, en „modal split“ vu 40 zu 60 am neie Quartier ze errechen.

D'Navetteuren aus dem Süde vum Land respektiv aus Frankräich kënne den neie Quartier optimal iwwert d'Gare périphérique errechen. D'Haaptboulevarden verfügen iwwer getrennte Spure fir den öffentlechen Transport, déi et erlaben, dese géigeniwwer dem Individualverkéier ervirzestrichen.

En anere wichtegen Aspekt ass dee vun der Mobilité douce. De Ban de Gasperich verfügt iwwer e kohärente Réseau vu Vélos- a Foussweeër an an ausserhalb vum Stroosseraum. Hei soll ënnerstrach ginn, datt de Réseau baulech getrennt vum Stroosseverkéier geplangt ass, wat onser Meinung no wichteg ass, fir datt et net zu deene bekannte geféierlechen Duellen tëschent engem schwaachen an engem staarke Géigner kënnt.

D'Prioritéit bei der Planung gouf op d'Ubannung vun den Nopeschquartiere geluecht, an un de bestehende Réseau vun der Stad Lëtzebuerg.



D'Infrastrukture fir den Accès vum Individualverkéier goufen iwwerschafft an eng méi einfach an effikass Ubannung un den Autobunnsréseau ass ausgeschafft ginn. Der restriktiver Parkraumpolitik vun der Stad Lëtzebuerg ass domadder Rechnung gedroen.

D'Thematik Waasser huet awer eng ganz wichteg Roll bei der Planung gespillt. D'Renaturéierung vun der Drosbach, wat bei ons an der Gemeng scho säit laange Joren en Thema ass, d'Fräileeë vun der Weierbach, d'Retentiounskonzepter vum Reewaasser an de Bauterraine selwer oder am Park, d'Benotze vu Reewaasser fir d'Bewässerung vun den Aussenanlage respektiv an de Gebaier sti fir eng nohalteg Planung.

Gaasperech wäert domadder sécher dee gréngste Quartier vun der Stad ginn, awer och ee vun deene gréissten. An d'Argumenter fir dëse Plang haten onse Grupp och scho bei den Diskussiounen op dem kommunalen Niveau iwwerzeegt. Et ass ganz kloer fir d'Awunner vun deem jëtzege Quartier Gaasperech e grouse Plang, e Plang, deen och bei hinnen Ängschten ausléist, datt si hir Identitéit kéinte verléieren. Mä déi Diskussiounen iwwert d'Liewensqualitéit am Quartier, esou wéi se vun den Awunner a mat den Awunner mat ons zesumme gefouert ginn, d'Diskusioun iwwert d'Gestaltung vun der Surface commerciale wäerte mer op enger anerer Plaz widerféieren a mat Opmierksamkeet verfollegen.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci der Madame Mergen. Als nächste Riedner ass den Här Paul Helminger agedroen. Här Helminger, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Paul Helminger (DP).**- Här President, villmools Merci. Ech ginn net méi op d'Detailer vun deenen zwee Projeten an, déi mer haut sollen diskutéieren. Déi huet de Rapporteur ganz ausféierlech duer geluecht, an ech kann deene Wieder an deem Sënn nëmmen zoustëmmen, wéi ech mech och driwwer freeën, datt d'CSV schonn ugekënnegt huet, datt se bien entendu och fir dëse Projet ass. Dat ass d'Demokratesch Partei nämlech och.

Déi Projeten, déi zwee, déi mer haut diskutéieren, sinn am Fong eng Confirmatioun vun enger Entwécklung, déi an der Stad zënter enger Rei Joren amgang ass an déi d'Physiognomie, ech géif soen d'Geographie vun der Stad ganz wesentlich wäert veränneren.

Mir hate laang Joren eng Stad, déi zwee Zentren hat: eng Uewerstad, eng Alstad, an de Garer Quartier. Mir hunn zënter de 60er Joren en neie Quartier derbäikritt, eng ganz nei Dimensioun mam Kierchbiereg, dee jo entre-temps nach eng Kéier an den 90er Joren eng ganz aner Nues kritt huet mat deem neie Konzept vun Densificatioun, fir dorausier wirklech en urbane Quartier ze maachen.

Domat hate mer dann eng Strépp, déi praktesch vum Kierchbiereg iwwert d'Alstad, d'Uewerstad bis op d'Gare gaangen ass. An et geet elo am Fong ëm den Développement vum südliche Rand vun der Stad, wou mer jo zwee grouss Projeten hunn: engersäits d'Porte de Hollerich an anerersäits eben de Ban de Gasperich.

De Ban de Gasperich, wou jo schonn eng Rei Saache stinn, ech denken un d'Cloche d'Or, déi Zone d'activité, déi do ass, mä déi och amgang ass sech gewaltig ze veränneren. Dat war am Fong eng Zon, déi an der Zäit geduecht war, fir haapt-sächlech handwierklech Betriber opzehuelen. Mir gesinn haut, datt dat wesentlich changéiert ass, datt wuel nach deen een oder anereren Handwierksbetrib do ass, mä datt et largement eng Géigend ginn ass, wou och Banken, Réviseurs an ähnlech Dénsgschleeschtungsbetriber sech néiergelooss hunn. An dee Quartier soll haut eben eng ganz aner Dimensioun kréie mat dem Ban de Gasperich.

Ech géif gär drop hiweisen, datt de Masterplang vum Ban de Gasperich, wou déi Ausaarbechtung iwwer zéng Joer gedauert huet, am Fong e flott Gemeinschaftswierk ass vun der Stad Lëtzebuerg an der Gemeng Hesper, de Ban de Gasperich also. Obschonns dee ganz um Territoire vun der

Stad Lëtzebuerg war, war do vun Ufank un och d'Gemeng Hesper mat abezunn, grad wéi d'Stad Lëtzebuerg haut mat abezunn ass, wou et drëm geet, fir de sougenannten „midfield“ strategesch ze orientéieren, deen zum gréissten Deel um Territoire vun der Gemeng Hesper läit.

Ech géif mengen, déi beispillhaft Zesummenaarbecht vun zwou Gemenge wär sécherlech net méiglech gewiescht, wann d'Regierung net iwwert déi verschidde Ministären, iwwert déi verschidde Ministeren, déi zoustänneg ware fir d'Landesplanung - dat huet an der Zäit mam Michel Wolter ugefaangen an et geet haut mam Claude Wiseler weider -, mat um Dësch gesiess hätt a gehollef hätt, déi ganz Diskussiounen ze steieren.

Wéi iwwerhaupt beim Ban de Gasperich, wa mer do zu deem Resultat komm sinn, wat d'Madame Mergen elo nach just ernimmt huet vun engem harmonesche Quartier, wou alles zur Geltung kënn - Wunnen, Schaffen, Handel, mä och d'Ëmwelt -, dann ass et haauptsächlech deem ze verdanken, datt vun Ufank un all zoustänneg Ministären - den Transportministère, den Ëmweltministère, de Landesplanungsministère - alleguete mat agebonne waren an duerfir och, wéi gesot, Hiert derzou konnte bäileeën.

Wéi gesot, haut geet et elo drëm, fir déi éischt konkret Schrëtt anzeleeden, fir dann déi Entwécklung, déi sech sécherlech wäert iwwer eng ganz Rëtsch Joren histrecken, och ze maachen. An dozou gehéiert eben d'Stroosseninfrastruktur. Ouni déi Stroosseninfrastruktur kann nämlech näischt gebaut ginn. An ouni d'Gare, déi e wesentleche Bäitrag dozou leescht, datt den öffentliche Verkéier anstänneg op der Plaz fonctionnéiert, géif dat Ganzt herno net kënne fonctionnéieren.

Déi öffentliche Stroossen, déi virgesi sinn, also déi Stroossen, déi virgesi sinn, de Boulevard Raiffeisen an de Boulevard Kockelscheuer, déi, mengen ech, droen och där neier Ausrichtung vun der Mobilitéitspolitik an a ronderëm d'Stad voll Rechnung. Well si gesinn engersäits eng ugemiesse Plaz vir fir den Individualverkéier, gesinn awer op där anerer Säit och generéis Plaz vir fir den öffentlichen Transport. Esou soll zum Beispill de Boulevard Raiffeisen véierspueg ginn, wou wuel zwou Spure fir d'Autoe virgesi sinn, mä awer och zwou Spure fir den öffentlichen Transport. Mir ginn emol dovunner aus, datt dat haapt-sächlech d'Busser wäerte sinn, déi dann do zirkuléieren.

Wa mer wëllen - och dat hu meng Virriedner schonn ervirgestrach -, datt um nationale Plang deen „modal split“ vu 25% öffentlichen Transport a 75% Individualverkéier erreecht gëtt, dann ass et noutwendeg, datt mer um Territoire vun der Stad, an ech géif souguer soen doriwwer eraus um Territoire vun der Agglomeratioun ronderëm Lëtzebuerg, do en „modal split“ ustriewen, dee wäit doriwwer läit. A wéi gesot, hei fir de Ban de Gasperich gëtt jo en „modal split“ vu wéinstens 40 zu 60 ugestriift.

Dat erreeche mer awer nëmmen, wa mer eng sougenannt Politik vum „push and pull“ maachen. Mir mussen et onbedéngt fäerdeg bréngen, fir nach méi eng grouss Zuel vun deene Leit, déi den Auto benotzen, fir op d'Aarbecht ze fueren, déi also relativ regelméisseg Aarbechtszäiten hunn an dobäi och relativ regelméisseg Zäiten hunn, wou se sech bewegen, fir e méiglechst groussen Deel dovunner op den öffentlichen Transport ze kréien.

Dat ass den „push“: aus dem Auto eraus an den öffentlichen Transport. An den „pull“, dat ass natierlech deen, fir hinnen dann awer och eng Offerte unzëbidde vun öffentlichen Transport, déi et erlaabt, fir deene Besoinen, déi do dann dee Moment geschaf ginn, gerecht ze ginn.

Ech sinn och frou, datt ervirgestrach ginn ass, wéi eng wichteg Roll do e Parkraum-Management spillt. An och do si mer jo grad just am Südwestraum vun der Stad mat den Nopeschgemenge vu Stroossen, Bartreng, Leideleng an Hesper a Gespräicher, an net nëmmen a Gespräicher, mä net méi wäit ewech vu Konkluusiounen, fir e gemeinsam Konzept ze dévoppéieren, wéi een där Problematik ka gerecht ginn.

Ech sinn och frou, datt unerkannt gëtt, datt d'Stad Lëtzebuerg do mat engem ganz restriktive Parkraum-Management vun nëmmen nach enger Parkplaz fir 125 m² Bürofläch eng, géif ech soen, net encouragéiert Virreideroll gespillt huet. Well et läit jo no, datt dann dorausier Konkurrenz entsteet an datt Betriber, déi nach ëmmer an där aler Mentalitéit vum ganzen Auto rësonnéieren oder vum Statussymbol, datt een, fir datt een eppes ass, muss eng Parkplaz op senger Aarbechtsplaz hunn, datt déi sech do dann eventuell fir aner Standuerter entscheiden, wou esou eng restriktiv Parkraum-Managementregel nach net besteet.

Ech muss awer och soen, datt ech lescht hin nach d'Geleeënheet hat, mat engem Promoteur ze schwätzen, deen e groussen Deel vu sengem Gebai fir d'europäesch Institutiounen verlount huet mat dann och enger ganz ugemiesener Zuel vu Parkplazen. Nu wëssend, datt mer grad just mat den europäeschen Institutiounen, jedefalls mat verschiddeenen, Accorde konnten ofschléisse vun der Stad, sief et fir de Véloleihsystem, sief et fir de Bustransport, déi ganz staark genotzt ginn. Mä déi ginn därmoosse staark genotzt, datt dee Promoteur mer selwer gesot huet, datt vun deene puer honnert Parkplazen, déi en extra gefrot hat fir d'europäesch Communauteiten, d'Halschent all Dag total eidel géif stoen, ganz einfach, well d'Leit fonnt hunn, datt et gradesou gutt geet, fir sech mam öffentlichen Transport op d'Aarbecht ze déplacéieren.

Wéi gesot, duerfir wa mer do nach déi zousätzlech Effortë maachen, déi elo hei zur Diskusioun stinn, sinn ech och iwwerzeegt, datt och déi Politik nach weiderhi ka Succès hunn. Deen Houwalder Arrêt, dee jo dann och eng Kéier soll eng Gare ginn, dat ass jo déi éischt Gare périphérique, déi am Fong - ech vergiesse elo emol ee Moment déi vum Findel; déi och amgang ass gebaut ze ginn, mä wou nach keng Schinne leien; hei leien d'Schinnen awer schonn, quitte datt se musse licht modifizéiert ginn - een Deel vun deem ganzen integrierte Verkéierskonzept ass, ob dat elo Mobilitéit.lu oder „mobil 2020“ heescht, dee jo wëllt soen, datt de ganze Verkéier an d'Mobilitéit an a ronderëm d'Stad eigentlech eréischt richtig ka fonctionnéieren, wa mer ronderëm d'Stad op deene Plazen, wou sech d'Aktivitéiten dévoppéieren, déi Gare-périphériques hunn.

Wéi gesot, déi Houwalder Gare, dat ass déi éischt. Mir ware besuergt, datt déi zur gläicher Zäit géif gemaach gi wéi de Boulevard Raiffeisen an de Boulevard Kockelscheuer. Mir si frou, datt de Minister dat Versprechen agehalen huet. A mir hoffen, datt dat och fir de Rescht vun deenen anere Gare-périphériques gëllt, quitte datt do d'Urgence vläicht de Moment net gradesou grouss ass.

Da wollt ech awer och nach ee Wuert zu deem „midfield“ soen. Well et ass jo nun eben esou, datt de Moment deen Houwalder Arrêt, wat net ze änneren ass, um Territoire vun der Gemeng Hesper läit. En ass awer eigentlech nach de Moment nëmmen zur Houwalder Säit bequem ugeschloss.

Eben, well wann ee kuckt, wéi dat de Moment ausgesäit tëschent deem geplangten Houwalder Arrêt an do, wou dann eng Kéier sollen déi nei Gebaier vum Ban de Gasperich entstoen, da muss een zouginn, datt dat de Moment nach total onattraktiv ass, well do läit nach déi ganz Eisebunn dertëscht, plus dee ganze Spaghetti vun der Croix de Gasperich.

Do muss onbedéngt eng Léisung fonnt ginn, quitte datt dat alles eng länger Zäit wäert daueren, mä datt awer deen Zougang, wann d'Leit aus der Gare do erausfueren a si géife sengerliewe gären an de Ban de Gasperich goen, wat mer jo hoffen, datt se dann awer méi en agréabelen, komfortabele Wee dohinner kréie wéi deen, dee sech de Moment undeit.

Ech si frou, datt déi Aarbechten um „midfield“ och schéng gutt weiderzecommen. Dat ass erëm datselwecht, et ass d'Stad Lëtzebuerg, d'Gemeng Hesper an de Ministère, déi do mat um Dësch setzen, fir ze kucken, wéi mer do deen urbanen Développement oder deen Développement vun där Zon wirklech an echt urban Bunne

kéinte leeën, an datt Ufank 2011 och do scho sollen éischt Konkluusiounen wirklech um Dësch leien.

Wann dat alles eis géif réusséieren, da sinn ech iwwerzeegt, datt de Ban de Gasperich an och op där anerer Säit den Houwalder Bann - wann ech dat emol esou däerf nennen - sech wirklech wäerten zu modernen urbane Quartieren dévoppéieren, déi e Virbildcharakter kéinten hu fir aner Projeten am Land.

Villmools Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci dem Här Helminger. Als nächste Riedner ass den Här Roger Negri agedroen. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Roger Negri (LSAP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als éischt wëll ech dem Rapporteur Lucien Clement e grouse Merci soe fir seng exzellente Rapporten. Hien ass op déi wichtegst Punkte vun deenen zwee Gesetzesprojeten agaan-gen, iwwert déi mer haut ofstëmmen. An ech wëll virun allem op d'Gesamtkonzept vun deenen zwee Projeten agoen.

Zu der Landesplanung. Zu Lëtzebuerg gëtt et oft da vill Kritik: Déi néideg Instrumenter leien net vir, wann ee se brauch; d'Prozedure sinn ze komplizéiert; d'Ausschaffe vu Pläng dauert ze laang; a parallell dozou ginn oft Fait-accompléi geschafen, déi net mat de Prinzipiën konform sinn, déi mer ëmsetze wëllen, mä nach net gesetzlech verankert hunn.

Wann een awer dergéint déi zwee Projete vun haut kuckt, déi hei virleien, da gesäit een awer, dass sech d'Aart a Weis, wéi mer plangen, geännert huet, och wann et net ëmmer esou schnell a konsequent geschitt, wéi ee sech dat kéint wënschen.

D'Urbanisatioun vum Ban de Gasperich enthält all Elementer, iwwert déi mer zënter Jore schwätzen. Et soll hei en neie Quartier entstoe mat enger grousser Diversitéit un Aktivitéiten, wou Wunnen, Schaffen a Fräizäit op relativ klengem Raum kënne kombinéiert ginn. Et ginn Terraine genotzt, déi sech souwisou tëschent staark urbanisierte Staddeeler befannen, ouni dass déi zesummenhängend Gréngzon, déi d'Stad Lëtzebuerg am Süden ofgrenzt, beréiert gëtt.

Am Sënn vun enger besserer Liewensqualitéit gouf den Aspekt vum Schutz géint de Kaméidi mat berücksichtegt. Déi zwee grouss Boulevarden, déi ausgebaut ginn, generéieren natierlech vill Verkéier a Kaméidi, an et ass net einfach, d'Virdeeler vun enger optimaler Verkéiersubannung ze notzen, ouni ze vill Nodeeler duerch den zousätzleche Kaméidi mussen a Kaf ze huelen.

Héich Gebaier op enger dicht bebauter Fläch laanscht d'Haaptverkéiersoderen, an deene virun allem Büroen a Kommerz kënnen ugesiedelt ginn, bidden awer och eng Zort Schutzwall fir déi manner dicht bebaute Wunnquartieren, déi laut Masterplang, wéi elo gesot, vun 2004 virgesi sinn.

Wat d'Energieversuergung ugeet, ass virgesinn, de Quartier un d'Fernwärmenetz unzeschleissen, esou dass och den Aspekt vum Développement durable an d'Konzept integriéiert gouf. Am wichtegsten ass awer de Fait, dass mer aus de Feeler vun der Vergaangenheet geléiert hunn an als Alleréischent en tragfäeg Verkéierskonzept ausgeschafft hunn, an déi Infrastruktur och elo als éischt soll realiséiert ginn.

Well mer eis hei an engem dicht bebauten, besiedelte städtesche Raum befannen, muss alles esou geplangt ginn, dass et herno méiglech ass, mindestens en „modal split“, wéi elo gesot, vu 40/60 ze erreechen. Mir stëmmen haut net nëmmen iwwer e Stroossebau- an iwwer en Eisebunnsprojet of, neen, déi zwee Projete si vun hirem Schwiéerpunkt hier ganz daitlech en Ausbau vun der Infrastruktur fir den öffentlichen Transport.

Den Ausbau vum Boulevard Raiffeisen an den Ausbau vum Boulevard Kockelscheier reservéiere grousszügig Korridore fir de



Bus respektiv, an enger spéiderer Phas, fir den Tram. D'niicht sollen duerchgehend Vëlosweeër a breet Trottoirë fir d'Foussgänger en Ureiz schafen, kuerz Weeër ze Fouss oder mam Vëlo zréckzeleeën. E restriktive Parkplaz-Management dréit zousätzlech dozou bäi, dass et fir vill méi Leit méi komfortabel wäert sinn, Alternativen zum Privatauto ze notzen.

Eng zentral Roll an deem Verkéierskonzept spillt natierlech déi geplangte Gare périphérique um Houwald. An enger éischter Etapp gëtt hei just e Quai ugeluecht an déi néideg Raccordementer dozou gi gemaach. Et ass wichteg, dass dës Phas schnell realiséiert gëtt, fir dass eng gutt Offer vum öffentlechen Transport vun Ufank un do ass, wann den neie Quartier amenagéiert gëtt.

Zu de Spëttestonne kann de Beruffstrafic entlaascht ginn, wann e gudden Deel vun de Leit, déi an deem Quartier a ronderëm schaffen, den Zuch huelen an dann net méi musse bis op d'Zentralgare fueren a vun do aus erëm mam Bus zréck an de Ban de Gasperich. Spéider gëtt d'Gare périphérique zu enger multimodaler Plattform ausgebaut, wou ee ka vum Zuch op den Tram ëmklammen. Méi allgemeng gekuckt sinn d'Gares périphériques Schlësselementer am Konzept „mobil 2020“, déi eng polyzentresch Entwécklung vun der Haaptstad ënnerstëtze sollen.

Den Neibau vun enger zousätzlecher Zuchstreck vu Lëtzebuerg op Beetebuerg steet fir d'Regierung ganz uewen op der Prioritéitëlëscht. Éischt Etappvun dëser neier Streck ass den Uschloss un eng Gare, wou déi bestehend an déi nei Strecken zesummelafen an d'Gare périphérique vum Houwald; dem Projet de loi also vun haut.

Eisebunnstechnesch ass eng héich Exploitationsproduktivitéit optimaalst genotzt, wann do, wou zwou Strecken zesummenkommen, se duerch e Quai interoperabel matenee verknäppt ginn, woubäi éischters déi aktuell bestehend Streck fir de lokalen oder nationale Verkéier weider genotzt gëtt, fir domadder d'Desserte vun der Gare Berchem weiderhin ze erhalen an eventuell spéider en Uschloss zu Léiweng un den neie Futtballstadion ze erméiglechen. Déi sënngeméisss quasi entspreichend Pläng sinn an der Zäit schonn op der Léiwenger Barrière erstallt ginn, bei der Planung vum deemolegen drëtte Gleis, parallel zur aktueller Streck.

An dann zweetens, déi nei an och duebelgleiseg Streck, zum Deel parallel zur Autobunn vu Beetebuerg op Gaasperech, déi prioritär fir den internationalen Trafic Richtung Frankräich reservéiert gëtt an déi domat konkret fir den TGV an de Frontaliers-traffic optimaalst kann exploitéiert ginn an och tracéméisseg mat héijer Vitesse ka befuer ginn.

Op deem aneren Enn vun dësen zwou Strecken, zu Beetebuerg, hu mir de facto déi elo beschriwwen Interoperabilitéit duerch d'Konfiguratioun vun der ganz noer Beetebuurger Gare zu de Strecke vu Beetebuerg op Lëtzebuerg. Domat wier och nach eng zousätzlech eisebunnstechnesch Argumentatioun gi fir de Bau vun enger Gare périphérique um Houwald, an der Entrée vun der laanger Gare Lëtzebuerg, niewent selbstverständlech hei der urbanistescher Desserte fir den neie Quartier vum Ban de Gasperich.

Här President, et ass deemno richteg, dass d'Gare périphérique Houwald prioritär gebaut gëtt, während aner Projeten no hanner geréckelt ginn. De Konzept „mobil 2020“ gesäit eng laang Lëscht vu Projekte vir, déi zesummegeholl ganz vill Geld kaschten an déi iwwer e laangen Zäitraum Stéck fir Stéck realiséiert ginn. D'Zil vun esou engem Konzept ass et jo, ënner anere, fréi genuch Terraine fräizehalen a bestëmmte Korridore fir d'Transportinfrastruktur ze reservéieren, och wann d'Projeten eréischt vill méi spéit ëmgesat ginn.

De Fait, dass mer d'Ausgabe vum Stat müssen am Grëff behalen, bréngt natierlech Verzögerunge mat sech, well et net responsabel wier, ze vill Projeten unze-

goen, déi nei sinn, esou dass mer kéinte Problemer kréien, déi ze finanzéieren, déi schonn amgaang si gebaut ze ginn. Wa mer awer e Projet als prioritär betruechten, esou wéi déi zwee, iwwert déi mer haut ofstëmmen, da sollte mer se och esou schnell wéi méiglech ugoen. De Käschtepunkt gëtt jo mat der Zäit net méi kleng. A wat déi Infrastruktur éischter zur Verfügung steet, wat mer éischter méi eng grouss Plus-value fir d'Liewensqualitéit doräusser kënnen zéien.

An deem Kontext wier ech frou, wann den Här Minister eis herno kéint eng Aschtzung ginn iwwert den zäitlechen Oflaf vun deene geplangten Aarbechten, an dat besonnesch am Zesammenhang mat anere Projeten um Ban de Gasperich, wéi zum Beispill dee vum Lycée Vauban a vum Centre d'intervention de secours, iwwert dee mer de Mëtteg jo nach wäerte schwätzen.

Dëst zemoos, wann ee gesäit, dass am Budget fir de Ban de Gasperich fir d'nächst Joer nëmme 6,5 Milliounen virgesi sinn. An dann eréischt ab 2015 a spéider 41 Milliounen, bei engem Gesamttotal vu 70 Milliounen. An dass fir de Projet vun der Gare périphérique Houwald fir d'nächst Joer nëmme 2,4 Milliounen virgesi sinn, bei engem Gesamttotal vun 43 Milliounen. Dann hoffen ech jo, dass bei der planungstechnesch positiver Bewäertung, déi mer als LSAP deenen zwee Projekte ginn, deementsprechend och dat e finanziellen Nidderschlag am Budget fanne wäert.

Domat ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu deenen zwee Projets de loi a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Negri. Als nächste Riedner ass den Här François Bausch agedroen. Här Bausch, Dir hutt d'Wuert.

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Merci, Här President, fir d'Wuert. Et ass mer wichteg, am Ufank nach eng Kéier ze betounen, dass mer frou driwwer waren, dass d'Regierung sech decidéiert huet, fir déi zwee Projeten hei zesummen an d'Chamber ze bréngen. Dat heescht engersäits déi zwou Erschleissungsstroossen, déi zwee Boulevarden, an awer och gläichzäiteg d'Gare périphérique Houwald.

Dat ass wichteg, fir och kloerzemaachen, dass mer eigentlech bei deem, wat an dem Quartier Gaasperech geplangt ass fir d'Zukunft, wat d'Mobilitéit ubelaangt, op e ganz neie Wee ginn, nämlech, dass mer en „modal split“ virgesinn hu vu 60/40. 60/40, et ass virdru scho gesot ginn, dass dat am Fong deen „modal split“ ass, wou mer mat grousser Wahrscheinlechkeet müssen an der Stad an och ronderëm d'Stad, an de Randgemengen, erreechen, fir dass mer iwwerhaupt national op den Niveau 25/75 kommen. Duerfir, wéi gesot, si mer frou, dass déi zwee Projeten haut och zesummen diskutéiert ginn, well si gehéieren einfach zesummen.

Déi zwee Boulevarden, déi hei gebaut ginn, de Boulevard Raiffeisen an de Boulevard Kockelscheier, sinn eigentlech Erschleissungsstroosse fir ee vun deene wichtigste Quartieren aus der Stad. Ee vun de Quartieren aus der Stad, deen dat gréissten Entwicklungspotenzial huet. Ech wëll net nach eng Kéier alles widerhuelen, wat scho vu verschiddene Virriedner hei gesot ginn ass zu deem Quartier.

Ech wëll vläicht nach just eppes derbäi ergänzen, wat awer net onwichtig ass, fir festzehalen, dass bei deem Quartier do eng Rei Sënnen, déi an der Vergaangenheet oft gemaach gi sinn, bei Entwécklungen, ee versicht déi réckgängeg ze maachen, nämlech, dass mer eng ze vill grouss raimlech Trennung kréie vun de Fonctiounen: Wunnen, Schaffen a Fräizäit, a genau eben hei, an deem dote Quartier versicht gëtt, déi Fonctiounen erëm zesummenzibréngen.

Et ass jo net nëmme esou, dass hei vill nei Aarbechtsplaze virgesi sinn, mä et ass och en Deel fir Fräizäit virgesinn. Mä et ass och e ganz groussen Deel fir nei Wunnengen an deem Quartier virgesinn. Dat heescht, mir kréien eng besser Mixitéit, mat Sécherheet, wéi mer et haut hunn an deem doten Deel vun der Stad. Mä mir kréien och driwwer eraus e ganze Koup manner Problemer, wéi vläicht an anere Quartieren,

well mer eben déi Trennung, déi mer haut, oder déi mer zu Lëtzebuerg vill ze vill hunn tëschent Wunnen, Schaffen a Fräizäit zu engem Deel opgehuewen hunn hei.

Et ass och esou, dass effektiv an deem Quartier do en neie Park derbäikënnt, eng nei Gréngfläch; d'Madame Mergen huet dat hei schonns betount. Et ass net nëmme, dass dee Quartier eng nei Gréngfläch kritt, et gëtt dee gréissten zesummenhängende Park, deen iwwerhaupt an der Stad Lëtzebuerg besteet. Dat heescht, och vun deem Standpunkt hier ass sécherlech ervirzehiewen, dass de Quartier an där Hisiicht gutt geplangt ass.

Mä wichteg ass, an dat betrëfft dat, wat mer haut hei virleien hunn, dass déi Stroosseninfrastrukturen esou gebaut gi sinn, dass d'office den öffentlechen Transport an d'Mobilitéit douce, dat heescht de Foussgänger, mä och de Vëlo, genügend Raum huet. Mir hunn zwou Busspuren an zwou Vëlospisten op deene Boulevarden virgesinn.

Ech géif mer eigentlech, oder eis Fraktioun géif sech eigentlech wënschen, dass an Zukunft bei alle Stroossen, déi de Stat baut, haaptsächlech all Stroossen och am urbane Raum, ëmmer d'office géif esou geplangt ginn an dru geduecht ginn, dass et net nëmme ee Mode de transport gëtt an eiser Gesellschaft, mä dass et der méi gëtt. An dass et virun allem och eng Rei gëtt, wéi zum Beispill de Vëlo, de Foussgänger, déi vill ze vill oft an de leschte Joren a Jorzéngte carrément vergiess gi sinn. Mir müssen dat awer souwisou och maachen, wa mer wëllen dat Zil vu 60/40 erreechen.

An dann dee leschte Punkt ass de Parkraum-Management; och deen ass schonn ugeschwat ginn. Ech wëll vläicht hei nach drop hiweisen, dass mer jo och an enger Konventioun si mam Südwesten, also mat dem Minister vum Aménagement du Territoire, mat der Stad Lëtzebuerg a Gemengen aus dem Südwesten - also Bartreng, Stroossen an Hesper - an do de Parkraum-Management ee vun de groussen Themen ass, déi do diskutéiert ginn.

Et ass effektiv wichteg, dass mer, wa mer déi Entwécklung do um Houwald elo kréien, well et ass jo net nëmme um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg, wou déi Entwécklung sech wäert maachen, mä och um Territoire vun der Gemeng Hesper - an déi Zesummenaarbecht effektiv mat der Gemeng Hesper war och do ganz gutt -, mä dass mer et do fäerdeg bréngen, an deem gesamte Südwesten de Parkraum-Management, deen do an der Diskussioun ass, dee méi restriktiven duerchzekeréien.

Well, fir dass mer ophalen, tëschent de Gemengen hei zu Lëtzebuerg eng onlauter Konkurrenz ze kréien, déi sech zu engem groussen Deel baséiert op eben iwwerméissege Parkraum, deen dann déi eng Gemeng zur Verfügung stellt, wat dann natierlech op d'Käschte vun deene Gemenge geet, déi ufänken aner Weeër ze goen, nämlech méi restriktive Parkraum-Management ze maachen an donc méi wëllen op den öffentlechen Transport setzen.

Déi Gare vum Houwald kritt sécherlech eng ganz, ganz wichteg Bedeitung an Zukunft, virun allem och, wa se eng Kéier ganz fäerdeg gestallt ass als intermodal Gare, dat heescht, wou wierklech dann net nëmme - elo an engem Provisorium - tëschent Zuch a Bus Changementer, also muss ëmgestige ginn, mä och wann den Tram eng Kéier an Zukunft kënnt. Dat heescht, déi kritt eng ganz, ganz wichteg Fonctioun, well se och wierklech extrem gutt läit, ugebonnen ass un déi wichtigst Strecken no Süde vum Land, souguer iwwert d'Grenzen eraus, an awer op engem ganz wichtige Punkt läit, wou e ganz grousst Entwécklungsgebitt ass am Zentrum.

Wat ech mer géif wënschen, oder wat mir eis géife wënschen, dat ass, dass an där Iwwergangsphas - wou jo eigentlech nëmme e provisoiresche Quai elo emol installéiert gëtt, en attendant, dass déi definitiv Gare do gebaut gëtt -, dass do dat Ëmsteigen - tëschent am Ufank elo just Zuch a Bus - esou einfach an esou bequem an esou gutt wéi méiglech organiséiert gëtt. Esou gutt, wat also elo d'Quaien an d'Installatiounen dovunner ubelaangt, wéi

d'Leit och op de Bus kommen, mä awer och zum Beispill Saache wéi Informatiounen - dass ech meng Korrespondenzen ka kucken, de part et d'autre -, dass dat alles virgesinn ass.

Stéchwuert Leitsystem, wéi mer en elo an der Stad installéiert hunn, dass och do missten zum Beispill dann DFlen higestallt ginn, dass d'Leit kéinte gesinn, ob hir Busse kommen oder net. Also dat heescht, all déi Saache si wichteg, fir dass deen Transportement och ka ganz gutt fonctionnéieren. An enger spéiderer Phas, wéi gesot, ass jo virgesinn, dass d'Tramslinn soll och op den Houwald erop verlängert ginn, an da wäert den Tram och e gudden Deel do vun deem Ëmsteige mat iwwerhuelen.

Ech ka mer eigentlech duerfir elo zum Schluss nach villes spueren, well anerer dat scho gesot hunn. Ech hunn awer nach eng Remarque, déi ech mer net kann erspueeren, an dat ass, dass ech immens erfreet sinn driwwer, iwwert d'Ried vu mengem Virriedner, dem Här Negri vun der LSAP, well op alle Fall déi Ried, déi hien hei gehalten huet, déi kann ech nëmme ënnerschreiwen. Déi ass zwar diametral entgéintgesat zu deem, wat d'LSAP am Stater Gemengerot zu deene Projeten hei seet, mä dat si mer jo entre-temps bei der LSAP gewinnt.

► **Plusieurs voix.** - Ooohhh! Aaahhh!

► **M. Ben Fayot** (*LSAP*). - Här Bausch, Dir hutt och eng Vergaangenheet am Gemengerot dozou. Dir hutt och eng Vergaangenheet, vergiesst dat net!

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Här Fayot, ech hunn an der Gemeng näischt anescht gesot wéi dat, wat ech elo hei soen.

► **M. Ben Fayot** (*LSAP*). - Dass Dir just dat musst soen, awer just Dir, dass ass e staarkt Stéck!

(*Interruptions*)

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Här President, wësst Der, wéi et ass? Et ass ëmmer, wann ee mat engem Steen an e Koup Hënn geheit, da billt deen, deen e getraff huet. An dat huet sech elo hei gutt bewisen. Den Här Fayot ass direkt nervös ginn op senger Plaz.

► **M. Xavier Bettel** (*DP*). - Den Här Angel huet sech...

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Den Här Angel ass iwwerhaupt net heibannen, well et ass jo hien, deen d'Ried gehalten huet fir d'LSAP. En huet geduecht, géi dech alt emol léiwer verstoppen entre-temps. Mä mir sinn, wéi gesot, frou, dass d'LSAP sech dann elo, dass d'LSAP sech hei am Parlament konnt duerchréngen, fir déi verstänneg Haltung anzehuelen a fir de Projet matzestëmmen, well et ass e gudder Projet.

Ech soen lech Merci.

► **M. Ben Fayot** (*LSAP*). - Här Bausch, hutt Dir ni dergéint gestëmmt?

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Neen.

► **M. Ben Fayot** (*LSAP*). - Am Gemengerot?

► **M. François Bausch** (*déi gréng*). - Neen.

(*Interruptions*)

► **M. le Président.** - Merci dem Här Bausch. An elo kritt d'Wuert den Här André Hoffmann. Entschëllegt, den Här Henckes hoffn ech vergiess. Den Här Henckes kënnt nach drun.

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir hunn haut den Nomëtteg, wou mer niewent dem Gaasperecher Réseau routier an der Gare périphérique vum Houwald och nach d'École française an de Lycée Vauban, déi Projekte solle stëmmen, dat mécht en Total vu ronn 240 Milliounen Euro. Et ass also schonn e ganz wichtigen Nomëtteg, wat eng etlech Investitiounen, alleguerten an dem Raum selwer vun dem Südrand vun der Stad, vum Ban de Gasperich, bedéngt. An duerfir ass et och wichteg, dass mer dës Gesetzgebungen alleguerte stëmmen, well se sinn alleguerten noutwendeg a se passen an e globaalt Konzept eran.



Ech wëll dem Rapporteur, dem Här Clement, Merci soe fir säi Bericht. En huet hei schonn déi meescht Problematiken opgeworf. An et ass och elo e Konzept, wat zesumme mat der Stad Lëtzebuerg an dem Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg diskutéiert ginn ass, wat haut zur Debatt steet, a wou ech direkt wëll soen, datt mir als ADR deene Projeten do wäerten zoustëmmen.

Wat d'Terrainen ugeet, do wollt ech just de Minister e puer Informatiounen froen, dat heescht, wéi déi Situatioun sech do regelen kann. Ass do e Remembrement virgesinn? Sinn d'Diskussiounen fir den Ukaf vu verschiddenen Terrainen fir Emprisen... wéi soll déi Prozedur virgoen? Net datt de Projet duerch esou, wat ech géif soen, Nieweschlechkeete kënn ganz staark retardéiert ginn. Duerfir wier ech also frou ze wëssen, wéi dat soll goen, wéi d'Regierung dat virgesäit an ob se eventuell gedenkt souguer op de Wee vun der Expropriatioun ze goen, wann et sollten ze vill Schwieeregkeete sinn.

Well d'Wichtigkeet ass och, an do kommen ech op déi logesch Schlussfolgerung... Wéi ass an Ären Aen de virgesinnene Zäitplang, wéi dat soll iwwert d'Bühn goen, dee ganze Projet? Et gëtt vum Joer 2014, 2015 geschwat, wou dat Ganzt alles soll dorëmmer fäerdeg sinn. Vu datt mir net Member si vun der zoustänneger Kommissioun, wier ech frou, wann den Här Minister ons kënn weinstens undeutungsweis - ech weess, datt dat heiansdo schwéier ass -, mä e puer Indikatiounen ginn, wéi si et an dem Zäit-Planning gesinn.

Wat een och muss festhalen, dat ass, well op där Plaz do e Centre commercial och nach soll entstoen - niewent dem Sall fir d'Pompjeeën an dem Déierenasyl an aneren Infrastrukturen -, kann et natierlech och esou sinn, datt dee wichtege Center, deem do gebaut gëtt, iwwer eng vun deene grouse franséische Supermarchéchainen, datt et dann och wäert dozou féieren, datt viraussichtlech dee Projet vu Léiweng wäert an d'Waasser falen, well deem Éischten ass normalerweis an der Konkurrenz vir.

A wann esou e wichtige Projet mat dëselwechten Infrastrukture fir dëselwecht Leit virgesinn ass, datt en anere Projet deem Ablack net méi rentabel ass. A vu datt dat deeselwechte private Promoteur ass, huelen ech un, datt et héchstwahrscheinlech och wäert an déi Richtung do goen. Et ass also do, wat dee ganze Plang vum Ban de Gasperich ugeet, eng positiv Saach.

Wat déi Gare périphérique um Houwald ugeet, och do wollt ech de Minister eppes froen, wat vläicht dobausséi kënn méi einfach verständlech sinn. Wat bréngt déi Gare um Houwald dem normale Bierger? Dat ass, dat heescht, wie soll do, wat fir eng Avantagen huet een, wann een op déi Gare um Houwald do geet? Ech sinn dat gefrot ginn, an ech muss éierlech zouginn, Här Minister, datt ech konnt e puer Explikatiounen ginn, mä ech sinn awer net onbedéngt sécher, datt ech all d'Finessen vum deem Projet do erfaasst hunn. An duerfir wier ech frou, well ech net an der Kommissioun sinn, wann Der mer weinstens do kënn e puer Informatiounen ginn.

Dann, Här Minister, ass et och esou, datt mer, well mer hei an engem Projet vun der Eisebunn sinn, erënneren ech mech, datt Dir an enger Kommissioun, Comexbu, wéi dat bei eis genannt gëtt, der Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire, datt Der do ervirgestrach hutt, datt an der Vergaangenheet déi Projekte vun der Eisebunn - wéi soll ech soen? - e bësse liicht, oder e bëssche staark ënnerschat gi woren, an datt herno, wéi Der elo, wou Der Responsabilitäten iwwerholl hutt, déi Saachen nees eng Kéier nei berechent hutt, d'Resultat gewiescht wier, datt eng etlech Dépense sech ongeféier verduebelt hätten. Duerfir wollt ech elo froen, ob dat esou ass an ob bei deemem Projet net och esou e Risiko besteet, ob Der och do déi richteg Rectificatiounen virgeholl hutt. Net, datt mer an déi Situatioun kommen, déi Der bei anere Projeten dénoncéiert hutt.

Déi drëtt Problematik, déi ech wollt an deem Kontext opwerfen, ass déi, datt, wann een eng Promotioun vum öffentliche Transport wëllt maachen, Här Minister, da sinn ech frou, datt d'Regierung decidéiert

huet, bis 2014 den Tram net wëllen ze realiséieren, an datt een also d'Chance huet, datt de City-Tunnel ënnert der nächster Legislatur kënn realiséiert ginn.

Dat gesot, wëll ech awer den Accord vun der ADR-Fraktioun och zu deenen zwou Gesetzgebungen ginn.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Henckes. Elo kritt dann awer d'Wuert den Här André Hoffmann.

► **M. André Hoffmann (déi Lénk).** - Här President, mir sinn hei beschäftegt mat engem...

(*Interruptions diverses*)

Ech hunn nach net ugefaangen, Här President, ech hunn nach net ugefaangen...

► **M. le Président.** - Loosst dem Här Hoffmann och emol hei eng Chance!

(*Interruption*)

Ech géif lech ëm Är gréisstméiglech Opmierksamkeet bieden. Här Hoffmann, wann ech gelift.

► **M. André Hoffmann (déi Lénk).** - Här President, mir sinn hei konfrontéiert mat engem typesche Projet, wou staatlech Kompetenzen a kommunal Kompetenzen sech iwwerschneiden: Well et kann ee jo de Stroosseprojet net trennen vum Projet als Ganzt, a fir de Projet als Ganzt ass awer d'Stad Lëtzebuerg mindestens esou kompetent wéi de Stat. Do gesäit een dann och elo hei an där klenger Polemik, déi virduer ausgebrach ass, dass d'Positiounen vun de Parteien, jee nodeem, ob se sech um nationale Plang oder um kommunale Plang ausdrécken, net ëmmer dëselwecht sinn. Dat kenne mer awer och, dat ass kee Reproche, dat kenne mer.

Et muss awer och erlaabt sinn, hei drun ze erënneren, dass dee Projet do ëmstridde war a nach ëmmer ass, an zwar vun ënnerschiedleche Säiten, a net nëmme vun enger Fraktioun am Stater Gemengerot. De Projet huet och Kritik kritt vun Ëmweltschutzorganisatiounen, vun den Awunner, an dorunner dierf een erënneren.

Et ass gesot ginn, de Projet wier ze grouss - ech hale mech do zréck, well ech eben an déi kommunal Kompetenzen net ganz hefteg wëll agraifen -, et ass gesot ginn, et wieren net genuch Wunnengen par rapport zum gesamten Areal. Et ass gesot ginn, dee Supermarché, deem dohinner kënn, deem Auchan, deem dohinner kënn, dat wier e Mastodon.

Vum Mouvement écologique ass ugemahnt ginn - an ech mengen, den Här Minister huet d'Geleeënheet, herno dorobber ze äntwerten, well dat ass awer eng relativ wichteg Fro -, d'Promoteuren géifen net bedeelegt ginn un den Infrastrukturkäschten, an dat wier e Cadeau, deem an der aktueller Situatioun vun de staatleche Finanzen net ze justifiéiere wier. Mir waarden also do op dem Minister seng Äntwert respektiv seng Kloerstellung.

Ech muss lech soen, ech hunn och e Problem: Am Zesammenhang mat der nohalteger Entwécklung, mat de Kritären vun der nohalteger Entwécklung hunn ech wierklech e Problem mat dem Opriichte vun esou riseg Konsumtempelen. A wa mer dann ufänken, iwwert d'Indicateuren an d'PIB du bien-être ze schwätzen, da versiche mer, de Leit anzerieden, se misse manner konsuméieren oder besser konsuméieren. Do schéngt mer gewësse Widersprécher awer ze leien, iwwer déi ee misst probéieren ewechzekommen.

Ech si selbstverständlech d'accord mat der Gare vum Houwald. Ech bewonneren Äert Zil vun dem „modal split“ vu 60:40 an ech wënschen lech eigentlech vill Erfolleg do derbäi. Och, well ech mech froen, ob - net déi Leit vläicht, déi do schaffen, mä déi Leit, déi an dee Quartier kommen, fir anzekaft beispillsweis -, ob déi wierklech déi Gare benotzen. Dat froen ech mech awer relativ staark, jiddefalls am aktuelle Moment, dat heescht, soulaang wéi mer den Tram nach net hunn.

Ech fannen och - muss ech lech éierlech soen -, dass dat alles vill ze lues geet, well et ass jo och elo emol nach net déi Houwalder Gare, déi mer do bauen, sondern et ass e Stéck vun där Houwalder Gare, wou mer bauen. Si ass nach net fäer-

deg! Dat ass also eréischt eng Etapp, an déi aner Etappe kommen. Ech mengen, wa mer d'Energiefro esou seriö huelen, wéi mer et herno wahrscheinlech hei alleguer deklaréieren, wa mer bei där Aktualitéitsdebatt sinn, da misste mer vläicht an de Froen vum öffentlichen Transport e bësse méi rapid sinn.

Merci.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Hoffmann. Elo kritt d'Wuert den Här Nohaltegekeetsminister Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Merci, Här President. Ech wëll dem Rapporteur an der Kommissioun villmools Merci soe fir déi flott, konstruktiv, schnell Aarbecht, déi mer am Kontext vun deenen zwee Texten hei gemaach hunn. Ech wëll och nëmme e puer Wuert soen, well déi technesch Descriptioun, déi ass jo elo kloer an däitlech e puermol gemaach ginn. E puer Remarquen awer zu deem Projet.

Fir d'Éischt ass dat hei e Projet, dee sech an dat landesplanerescht Konzept, wat am IVL entwéckelt ginn ass, eraschreift. Et ass net deen eenzege Projet, dee mer esou maachen, mä et ass awer ee vun deene wichtege, déi mer esou maachen. Déi aner Projeten, déi sech ëm deeselwechte Kontext handeln: Dat ass evidenteweis Belval, dat ass méi uewe vun eis d'Nordstad, wat och esou en Entwécklungsgebitt an deenen nächste Jore muss a soll ginn, an dat ass hei an der Stad Lëtzebuerg d'Weiderféiere vum Kierchbierger Quartier an dann d'Neientwécklung vum Ban de Gasperich, wat elo an deemem Moment déi zentral Entwécklungsfelder sinn, déi mer am Land hunn.

Eppes war fir mech kloer, a verschidde Virriedner hunn dat och gesot: Déi zwee Projeten, déi mer haut stëmmen, souwuel de ganze Ban de Gasperich, Stroossenentwécklung, wéi de Projet vun der Houwalder Gare sinn einfach Projeten, déi zesummegehéieren. Et war net méiglech, et war net denkbar, deem een ouni deem aneren ze stëmmen, an dat - mengen ech - ass eng Politik, déi net nëmme hei gëllt, mä dat ass och eng Politik, déi an anere Quartiere gëllt, déi mer ähnlech entwéckelen.

Sou - zum Beispill - gëtt jo genau datselwecht um Belval gemaach, wou mer och elo konnt den nei Gare opmaachen, eng vun deenen éischten neie Garen, déi säit 50 Jore hei an deemem Land gebaut gi sinn. Mir hunn och virun e puer Wochen eng nei Gare zu Ettelbréck an der Nordstad virgestallt, well do och en ähnlecht Entwécklungsgebitt soll entstoen.

Wa mer da vu Garé schwätzen, da muss ee soen, datt dat hei jo net nëmme just eng Gare ass, déi mer maachen. Den Här Hoffmann huet gesot: „Et ass nëmme déi éischt Etapp.“ Dat ass richtig: Et ass elo an deemem Moment nëmme déi éischt Etapp, mä et ass awer eng éischt Etapp, déi fonctionnéiert an déi eis erlaabt, schonn de primären Zweck ze erfëllen. Dofir hätt ech emol gär déi éischt Etapp gehat, well da si mer wierksam, an dat anert kënn mer dann duerno maachen, wann eis Finanzen do sinn a wa mer d'Méiglechkeet hunn.

Mä fir d'Éischt hätt ech gär en öffentlichen Transport, dee fonctionnéiert. Et ass net nëmme eng Gare, well et och eng ganz Haltestell, eng ganz Busgare ronderëm ass, well et och ganz Réseau vu Véloes sinn, déi do münden an déi vun do ausginn an de Quartier desservéieren, déi op separate Piste lafen. Datselwecht gëllt fir d'Foussgänger an - well mer och d'Méiglechkeeten hunn - separat Weeër fir de Bus an, deemno wéi, fir den Tram, wann en da kënn dohinner, wat mer och als Méiglechkeet an deem Quartier hunn. Also genau dat, wat mer brauchen: eng intermodal Plattform mat der Méiglechkeet, den Échange vun deem engen zu deem aneren ze maachen.

Et ass natierlech och kloer, datt mer hu missen am grouse Ganzen de Verkéiersaccès garantéieren. Duvunner ass elo manner geschwat gi wéi vum öffentlichen Transport, mä dat ass awer wichteg. Och wa mer et fäerdeg bréngen, dann en „60:40-modal-split“ hinze kréien, heescht dat nach ëmmer, datt mer awer 60% Individualverkéier mussen bewälegen. A mat deem, wat an deemem Quartier wäert an deenen nächste Joren entstoen, sinn déi

60% vill Leit a vill Gefierer, déi mussen uerdentlech bewältegt ginn.

Dofir déi ganz Konzeptioun vun de Stroossen, vun den Hauptboulevardern, déi awer eng gewësse Gréisst hunn, wou mer probéieren, d'Rietsofbieger an d'Lénksobieger schéi propper ze trennen, datt awer eng Fluiditéit an e gewëssen Trafic soll erakommen, wou och d'Accès frësch gestalt ginn: e neie Südaccès. Et gëtt och an der zweeter Etapp nach iwwerluecht, wéi dee Rond-point Gluck soll anescht gestalt ginn. Haauptsächlech awer och en Iwwerkucke vun dem ganzen Échangeur, deem elo do ass: Dee muss eng méi urban Gestalt hunn, mä dee muss awer eng genügend Capacitéit hunn, fir de Volume an de Grëff ze kréien a fir ze évitéieren, datt mer duerno op der Autobunn Stau kréien, wat jo eng Gefor ass, wa mer dat net uerdentlech an de Grëff kréien.

Alles dat si Froen, déi sech hei stellen an déi mer zu engem groussen Deel an dëse Projekte geléist hunn. Hannendru kënn...

► **Une voix.** - De Stau ass jo do!

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Hannendru kommen - an dat ass och nach dat, wat mer am PST wäerte gesinn - déi Iwwerleeungen iwwert d'Verbannung tëschent der Autobunn an der Hesperstrooss, fir u sech de ganzen Trafic aus der Hesper Gemeng erauszehalen. Dat ass och eng Iwwerleeung, déi an deenen nächste Jore sécherlech muss gefouert ginn.

De Buergermeeschter vun der Stad huet et och kloer gesot: Dat hei ass deen éischten Deel, an hannendru direkt kënn déi Iwwerleeung iwwert den „midfield“, wou zesumme mat der Hesper Gemeng eng grondleeënd Iwwerleeung gemaach gëtt, wéi déi Transition tëschent der Hesper Gemeng an tëschent der Stad Lëtzebuerg geschéie soll, wou am Fong eng Autobunn an eng Zuchlinn dozwëscheleien, déi mer awer mussen esou iwwerbrécken, datt mer déi zwee Quartieren als een zesummewuesse loosse, datt mer d'Perméabilitéit assuréieren an datt mer op där anerer Säit awer och deen ekologesche Facteur - déi gréng Schneis, déi do erageet an d'Stad -, datt mer deem och bäibehalen.

Do si mer amgaangen, drun ze schaffen, zesumme mat deenen zwou Gemengen, an ech mengen, datt mer relativ gutt virukommen a korrekt Aarbecht an deene leschte Wochen an an deene leschte Méint do gelescht hunn.

Wann ee par ailleurs kuckt, wéi dëse Projet ekologesch ugepaakt ginn ass, mat der Renaturatioun vun der Drosbach, mat enger ganzer Rei anere Relationskonzepter, Retentionskonzepter - pardon - fir d'Reewaasser an Ähnlech, da muss ee soen, datt och do extrem grouss Efforté gemaach gi sinn.

Wann een de Verglach mécht tëschent deem zukünftege Gaasperecher Park, deem 22,5 Hektar wäert hunn, dann ass dat effektiv - wéi et gesot ginn ass - dee gréisste Parkensembel, deem an der Stad entstoe wäert: méi grouss wéi de Stater Park, deem nëmme 21,55 Hektar huet. Just fir lech eng Kéier d'Gréisstenuerdnung ze weise vun deem, wat do entsteet, a vun deem, wat souwuel fir deem neie Quartier wéi fir dat aalt Gaasperech als zousätzlech Liewensqualität an de Quartier wäert erakommen. Dofir brauch ee sech sécherlech net ze schummen, och wa Kritike komm sinn. Mä ech mengen, datt ee sech sécherlech net brauch ze schumme fir déi Liewensqualität, fir déi Ëmweltfrëndlechkeet, déi een hei an de Quartier eraféiert.

Da muss ee sech och iwwerleeën, wat ekonomesch hei amgaangen ass ze entstoen. Well mir schwätzen elo vill iwwer öffentlichen Transport, mir schwätzen elo vill iwwer Ëmwelt. Mä schlussendlech: Wat maache mer hei? Hei maache mer en neie Quartier, fir datt d'Leit kënn wunnen, fir datt d'Leit kënn schaffen. Wann een, wéi den Här Hoffmann - ech muss dat awer soen -, wierklech déi Gare elo flott fënnt an den öffentlichen Transport flott fënnt an deenen anere Punkt méi kritesch ugeet, da muss ech awer soen: Wa mer dat Schaf-



fen an dat Wunnen do net bauen, jo, da brauche mer d’Gare och net! Et ass entweder dat eent an dat anert. Mir baue just eng Gare, well mer hei vill Leit schaffe kréien a vill Leit wunne kréien. Dat eent ouni dat anert mécht net vill Sënn.

Privat Promotioune wäerten hei 263.000 m² einstweile scho geplangt si fir an deenen nächste Joren. Zousätzlech komme privat Investissementer, de Lycée Vauban, deen duerno hei wäert um Ordre du jour stoen, wou ech och frou sinn, datt deen och gemeinsam deeselwechten Dag mat deenen heite Projekte gestëmmt gëtt, 51.000 m², Pompjeeskassare mat der Administration des services de secours an der Schoul, ronn 15.000 m², déi wäerten entstoen. 4.000 bis 5.000 Aarbechtsplaze bedeit dat am Ganzen, iwwer 600 Wunnengen, déi an dëser Etapp virgesi sinn. Dat ass eppes! Dat ass eppes, wat wichteg ass fir d’Entwécklung vun eiser Stad a wat wichteg ass sécherlech fir d’Entwécklung vum Land.

E puer Froe si gestallt ginn. Dat ass déi Fro vun den Emprisen. Do hu mer mat der Stad Lëtzebuerg ofgemaach, datt d’Emprisen haaptsächlech vun der Stad gemaach ginn. Souwäit wéi meng Renseignementer ginn - déi ech awer elo just confirméiert krut -, leeft deen Dossier relativ gutt virun, do si mer an de Schlussphasen. Ech kennen net all Detailer dovun, hunn awer do net héieren, datt elo gréisser Problemer an dësem Moment sech géife stellen. Wär dat de Fall, musse mer se awer sécherlech léisen.

Dat Zweet, dat ass: „Wat bréngt déi Gare Houwald...“, huet den Här Henckes gefrot, „...dem normale Bierger?“ Här Henckes, wat ass dat, den normale Bierger... hei an dësem Land?

(Interruptions diverses et hilarité)

► **Une voix.**- Mir zwee.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- De normale Bierger, déi Leit, déi dohinner wunne ginn a schaffe ginn, da soen ech lech: Mä Dir bréngt deem eng onwahrscheinlech Liewensqualitéit an Dir bréngt em d’Méiglechkeet, net säin Auto ze gebrauchen an den öffentlichen Transport ze gebrauchen. Ech weess net, wat fir eng aner Äntwert Der gär hätt.

► **M. Jacques-Yves Henckes** (ADR).- Ma neen,...

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Falls dat awer net den normalen...

► **M. Jacques-Yves Henckes** (ADR).- Et wor positiv gemengt.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Okay.

► **M. Jacques-Yves Henckes** (ADR).- Et wor positiv gemengt. Mä et gëtt ëmmer hei vun Technik geschwat. Also dofir hat ech an der Haaptsaach gefrot.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Ech war wahrscheinlech dann ze vill erstaunt, datt Dir dat elo positiv gemengt hutt!

(Hilarité)

Da si mer eis eens, Här Henckes.

► **M. Gast Gibéryen.**- Et ass e schéinen Dag.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Ah voilà, dee schreiwe mer an d’Annalen op.

(Interruptions)

Dann huet den Här Henckes och nach gefrot, an ech wëll och op déi Fro hei äntwerten: Dat ass déi vun de Finanzen. Dir hutt gesot: „Ass dee Projet hei net och ënnerschat a gëtt en duerno net och vill méi deier?“

Mä wat hu mer elo hei an enger éischter Etapp bei dësem Projet gemaach? Hei hu mer genau de Contraire gemaach. Hei war e Projet, deen op 300 - eppes méi -

Milliounen emol ageschat war a senger Fäerdegstellung. Elo hu mer gesot: „Dat kënnen mer elo net bezuelen. Dat wier zwar schéin an dat ass och d’Zukunftsmusek. Mä mer hätten elo emol gär eppes ganz, ganz Rudimentäres, ganz, ganz Einfaches, wat fonctionnéiert, déi éischt Etapp, déi virgesi war.“ An do hu mer elo déi éischt Etapp op de Wee ginn.

Esou vill wéi d’Aschätzungen elo hei sinn, déi mer gemaach hunn - an déi hu mer nach eng Kéier kontrolléiert -, sinn hei all déi Quaïen, déi an deenen eppes méi wéi 40 Milliounen do enthalte sinn, plus och den Neibau vum Südkapp vun der Gare, dat heescht am Fong den éischten Deel, do wou duerno déi Trass - wéi den Här Negri dat vill besser erkläert huet, wéi ech dat kann -, wou duerno déi nei Beetebuerger Streck sech wäert drun ubannen, an deem do Präis korrekterweis ageschat an nach eng Kéier iwwerkuckt ginn. Soss hätte mer en elo an dësem Moment net hei déposéiert!

Ech ginn also dovunner aus, datt mer och an dräi, véier Joer, wa mer d’Konklusiounen heiraus zéien, bei deem Präis wäerte bleiwen.

Dat Lescht, wat ech wollt soen, dat ass ganz einfach, datt ech extrem frou sinn, datt déi Kollaboratioun, déi mer elo an deene leschte Jore mat der Stad Lëtzebuerg hatten, mat der Gemeng Hesper hatten, esou gutt hei fonctionnéiert huet. Mir sinn hei weiderkomm. Mir sinn eis eens ginn. Mir hatten heiansdo relativ zolidd Diskussiounen, mä schlussendlech war et déiselwecht Zilsetzung, hu mer Léisunge fonnt.

Ech muss hannendrun och nach soen, datt fir déi nächst Etapp - an dat ass den „mid-field“ - déiselwecht Diskussiounen an deemselwechte Geescht weidergefouert ginn. Et ass nun einfach esou, datt mer Entwécklungsgebiddir fir eist Land an deenen nächste Jore brauchen, wa mer net wëlle stoe bleiwen. Wa mer eisem Land wëllen eng Chance ginn, dann ass dat hei ee vun deene Projeten, deen eng Chance fir eist Land bedeit.

Ech soen lech Merci fir d’Ennerstëtzung.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci dem Här Nothaltegeektsminister. Domadder ass d’Diskussioun ofgeschloss, a mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

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

D’Ofstëmmen fänkt un. Fir d’Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6137 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen an 1 Enthaltung.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mill Majerus, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis (par M. Jean-Paul Schaaf), Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Jean-Louis Schiltz (par Mme Martine Mergen), Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber (par M. Marc Lies), Lucien Weiler, Raymond Weydert (par Mme Sylvie Andrich-Duval) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry (par M. Ben Scheuer), Mme Claudia Dall’Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err (par M. Roger Negri), MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein (par Mme Claudia Dall’Agnol), Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Fernand Diederich);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Xavier Bettel), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

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

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

S’est abstenu: M. André Hoffmann.

Wëllt ee seng Enthaltung begrënnen?

(Négation)

Dat schéngt net de Fall ze sinn.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Da komme mer elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6146.

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

D’Ofstëmmen fänkt un. Fir d’Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6146 ass ugehall mat 60 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mill Majerus, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis (par M. Félix Eischen), Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Jean-Louis Schiltz (par Mme Martine Mergen), Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber (par M. Marc Lies), Lucien Weiler, Raymond Weydert (par Mme Sylvie Andrich-Duval) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry (par Mme Claudia Dall’Agnol), Mme Claudia Dall’Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err (par M. Ben Scheuer), MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein (par M. Roger Negri), Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Fernand Diederich);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Fernand Etgen), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

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

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser;

M. André Hoffmann.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

4. Constitution de la «Sous-commission Création d’un droit européen des contrats pour les consommateurs et les entreprises de la Commission juridique (SCCJ)»

D’Presidentekonferenz schléit vir, op Proposition hi vun der Commission juridique eng «Sous-commission Création d’un droit européen des contrats pour les consommateurs et les entreprises de la commission juridique» ze schafen. Ass d’Chamber domadder averstanen?

(Assentiment)

Dann ass dat esou decidéiert.

Da komme mer elo zum nächste Punkt: de Projet de loi 5993 iwwert de Bau zu Gaasperech vu Gebailechkeete fir de Lycée Vauban. Hei ass d’Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech ageschriwwen: déi Häre Majerus, Berger, Kartheiser an Hoffmann. D’Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Claude Haagen. Här Haagen, Dir hutt d’Wuert.

5. 5993 - Projet de loi autorisant le Gouvernement à participer au financement de la construction à Gasperich de nouveaux bâtiments pour l’École Française de Luxembourg et pour le Lycée et Collège Vauban

Rapport de la Commission de l’Éducation nationale, de la Formation professionnelle et des Sports

► **M. Claude Haagen** (LSAP), *rapporteur.*- Merci, Här President. Här Pre-

sident, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5993 „autorisant le Gouvernement à participer au financement de la construction à Gasperich de nouveaux bâtiments pour l’École Française de Luxembourg et pour le Lycée et Collège Vauban“ ass de 17. Februar 2009 hei an der Chamber vun der Éducatiousministesch déposéiert ginn. De Statsrot huet den 22. September 2009 säin Avis ginn, an an der Éducatiouskommissioun ass de Rapport vum Projet de loi unanime den 28. Oktober 2010 ugehall ginn.

Laut dem Artikel 29 vum Gesetz vum 13. Juni 2003 tëschent dem Stat an dem Enseignement privé ass de Stat gesetzlech obligéiert, Ausgaben, déi Privatschoulen am Kader vu Vergrësserungen oder Ersetze vun hire Gebaier hunn, finanziell matzedroen. Den Objet vum Projet de loi, dee mir haut hei virleien hunn, ass déi finanziell staatlech Bedeelegung ze autoriséiere fir de Bau vun enger neier franséischsproocheger Schoul, déi souwuel eng Spill- an eng Primärschoul virgesäit souwéi och een neie Lycée. Mir ginn also esou eiser Obligatioun aus dem Gesetz vum 2003 gerecht.

Ech wollt fir d’Éischt emol e puer Wieder iwwert de Finanzement vun dësem Projet soen. D’Gesetz vum 13. Juni 2003 iwwert d’Relatioun tëschent dem Stat an de Privatschoule gesäit vir, dass déi staatlech Bedeelegung net iwwer 80% vun der Dépense globale kann erausgoen. D’Fiche financière vum Projet de loi gesäit ee gesamten Investissement vun 158,3 Milliounen Euro vir. Déi staatlech Kontribution wier also geméiss dem Artikel 29, Paragraph 2 vum virgenannte Gesetz 126,64 Milliounen Euro. Dat Ganzt baséiert op dem Präisindex vun de Konstruktiounen vum Oktober 2008. Déi franséisch Autoritéite steieren 20% bäi, also 31,66 Milliounen Euro.

Vu dass de Montant vun Lëtzebuurger Stat iwwer 40 Milliounen ass, muss laut dem Artikel 99 vun der Constitution dëst Spezialgesetz gestëmmt ginn, dat et dem Stat erlaabt, déi néideg Dépensen ze maachen.

Zur Prozedur wollt ech Folgendes soen: Tëscht dem Avis vum Statsrot vum 22. September 2009 an dem Vote vum Rapport an der Éducatiouskommissioun ass méi wéi ee Joer vergaang. Dat ass drop zrëckzeféieren, dass zwou wichteg Konditiounen vun der franséischer Säit laang net erfüllt waren. A soulaang huet d’Éducatiouskommissioun hir Aarbechten tëscht Dezember 2009 an dem Oktober 2010 zrëckgestallt.

Déi éischt Konditioun war, dass just eng Associatioun d’Responsabilitéit iwwerhëlt an déi duerno och natierlech de Lycée géréiert. D’Statute vun där nei gegrënnter Associatioun École et Lycée Français du Luxembourg a.s.b.l. sinn ënnert der Nummer F834 den 30. Juli 2010 am Registre de commerce et des sociétés enregistriert an déposéiert ginn.

Déi zweet Konditioun war, dass d’Associatioun d’Garantie ka bréngen, dass si iwwert déi 20% verfügt, déi fir de Bau vun der Schoul vun der franséischer Säit muss bäigesteiert ginn. Fir dës Garantie ze liwweren, huet de franséische Stat d’Associatioun autoriséiert, een Emprunt vun 31,6 Milliounen ze maachen.

Wann dëse Projet gestëmmt ass, wäert de franséische Finanzministère een Arrêté de garantie am „Journal officiel“ publizéieren. Mëtt September 2010 huet d’Éducatiouskommissioun d’Bestätegung kritt, dass déi franséisch Säit déi finanziell Garantie ka bréngen, esou dass d’Aarbechten an der Éducatiouskommissioun konnte weidergoen. An de Rapport ass dunn, wéi gesot, den 28. Oktober vun dësem Joer ugehall ginn.

An der Tëschenzäit huet d’Éducatiouskommissioun iwwer een Amendement nach een Avis vum Statsrot iwwerholl. Et ass ëm eng Emännerung am Intitulé gaang, wou ganz kloer den Aspekt vum Finanzement ervirgestrach ginn ass. De positiven Avis complémentaire vum Statsrot ass den 18. Dezember 2009 komm.

Nom Vote vum Gesetz hei an der Chamber gëtt, wéi d’ASFT-Gesetz et virgesäit, eng Konventioun tëschent dem Stat an de Responsabele vun der Schoul ënnerschriv-