

déi dat gefrot hunn opgrond vu bestëmmten Ëmstänn.

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

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

De Projet de loi ass mat 47 Jo-Stëmmen an 3 Abstentiounen ugeholl.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Laurent Mosar (par M. Jean-Marie Halsdorf), MM. Marcel Sauber (par M. Marco Schank), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach (par Mme Nancy Arendt), Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Nico Loes);

Mme Simone Beissel (par M. Jean-not Belling), MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel (par M. Niki Bettendorf), Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger (par M. John Schummer), Alexandre Krieps (par M. Emile Calmes), Claude Meisch (par M. Gusty Graas), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell et John Schummer;

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

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

Se sont abstenus: M. François Bausch (par Mme Renée Wagoner), Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagoner.

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Mir kommen elo zum Projet de loi 5267 iwwert d'Saarstrooss. D'Wuert huet den Här Nicolas Strotz.

5. 5267 - Projet de loi relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre

Rapport de la Commission des Travaux publics

M. Nicolas Strotz (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi ech Enn dës Joers 2001 de Projet de loi 4792 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre als Rapporteur hei virgestallt hunn, hat ech net geduecht nach eng Käier hei missen drop zréckzekommen.

Mir wëssen all, dass deemolege Projet scho quasi en Alibi-projet war, ass et dach drëms gaangen, fir de Projet de loi vum 31. Juli 1995, deem den Här Goebbels déposéiert hat an deem net konform zu der europäescher Direktiv 85/337 vum 27. Juni 1985 war, ëmzënnere.

Ech wëll hei eng Klammer opmaache fir ze soen, dass ech bedauern, dass mer, och wa mer bei der Ausaarbechtung vu grössere Projeten eis un d'Bestëmmunge vun der Direktiv halen, déi Direktiv nach net ëmgesat hunn. Dee vun der Regierung amendéierte Projet de loi ass säit dem 28. August 2003 déposéiert, mä well de Statsrot en nach net aviséiert huet, konnt dee Projet de loi nach net hei am Plenum diskutéiert ginn. Klammer zou.

Am Projet de loi vun 2001 war de Gesamtprojet vun der Saarstrooss am Detail beschriwwen ginn, esou datt een hätt kënnen unhuelen, dass och den deemolegen Devis vun 242.935.000 Euro net géif iwwerschritt ginn. Deem ass awer net esou, a just dorëm handelt de Projet de loi vun haut. Et geet am Projet de loi vun haut drëm en Zousazkredit vun 49.065.000 Euro ze stëmmen, woumat de Gesamtkäschtepunkt fir de Bau vun der Saarautobunn sech géif op 292 Milliounen Euro belafen. A Prozenter ausgedréckt ass dat en Dépassement vu 16,8%.

Dëst ass schonn e substantziellen Dépassement an huet dofir och de Statsrot dozou verulast, Bedenken iwwert d'Seriositéit vun den Auteure vum Projet zum Ausdrock ze bréngen. Dëst kann ee verstehen, wann ee just d'Chiffere kuckt. Kuckt een awer den Detail an analyséiert een, wou déi Dépassementer hierkommen, da muss een déi Aussoe vum Statsrot méi wéi relativéieren.

Während den Aarbechte sinn eng ganz Rei vu Problemer opgetaucht, déi net virausgeplangt waren, wéi zum Beispill déi provisoersch Strooss an e Giratoire, dee wéinst dem Problem vum Terrain Linster huet misse gebaut ginn; e Park&Ride zu Fréiseng, deem nodréiglech décidéiert ass ginn. Dann de Bau vu véier zousätzleche Querverbindungen an déi zousätzlech Sécherheitsmesuren am Tunnel Markusbiereg an an der Tranchée couverte zu Munneref, dat à la suite vun neien internationale Recommendationatiounen iwwert d'Sécherheet an den Tunnellen.

Géint dës Mesuren huet sécher keen heibannen eppes anzuwenden, well si sinn des Öfteren hei vun der Tribün erof gefuerdert ginn. Da gouf et eng Rei net viraussehbar Problemer am Beräich vun der Geologie, déi hu misse behuewe ginn an esou weider. Fir den Detail verweisen ech op den Exposé des motifs, wou all Ursaachen an all Dépensen am Eenzelnen opgefouert sinn.

Bemierke muss ech och, dass an deem jëtzegen Zousazkredit och déi Part nach enthalen ass fir d'Autobunn iwwert den Terrain Linster ewech fäerdeg ze bauen, wann dee Problem mol bis geléist ass. An deem Kontext bemierkt déi zoustänneg Chamberskommission, datt et un der Zäit ass, jo schonn iwwerfällg ass, an d'Madame Minister huet et elo grad och ugedeit, fir d'Expropriatiounsgesetz nei ze iwwerdenken. Et muss méiglech sinn, wéi am Ausland, wann d'Utilité publique gesprach ass, eng Mise en possession provisoire a rasonnabelen Délaien ze deklaréieren, ouni dass dobäi deem Eenzelne seng Rechter beschnidde ginn.

Wat de Projet vum Bau vun enger Tankstell op der Saarstrooss ugeet - deem ass net an deem Projet enthalen. Ech erënneren awer drun, dass hei eng Motioun mat ganz grousser Majoritéit gestëmmt ginn ass, fir dee Projet kuerzfristig ze realiséieren, dat net fir den Tanktourismus ze fördern oder den CO₂-Ausstouss ze vergréisseren, mä fir d'Uertschaften, déi momentan vum Tanktourismus betraff sinn, endlech ze entlaaschten. Eng Tankstell gehéiert dohi wou de Verkéier ass, an dat ass nun eemol op der Autobunn.

(Interruptions)

Oh, Här Gira.

(Interruptions)

Dofir géif ech d'Madame Minister froen, wou dee Projet drun ass.

(Interruptions)

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, erlaabt mer nach kuerz e Wuert zur Sécherheet am Tunnel ze soen. All déi Mesuren, déi initialement virgesi waren, plus déi, déi no de gréissten Tunnelsaccidenter am Ausland nach derbäikomm sinn, an déi zesumme mat der Protection ci-

vile an de Pompjeeën, Beruffs- a fräiwëlleg, an der ITM duerchdiskutéiert an décidéiert si ginn, hunn dozou gefouert, dass haut de Sécherheetsstandard am Tunnel Markusbiereg quasi deen héchsten an Europa ass. Dëse Sécherheitsstandard gëtt och an den Tunnellen op der Nordstrooss iwwerholl.

Am Exposé des motifs sinn déi eenzel Arichtungen opgezielt a kuerz beschriwwen. Déi, déi un enger zousätzlecher Informatioun interesséiert sinn, sollen den Artikel - ech hunn en de Moien un Eenzelner ausgedeelt - op der Säit 83 vun der Kongresszeitung vun der Lëtzebuerger Pompjeesfederatioun duerchliesen, déi ech wéi gesot ausdeele gelooss hunn de Moien.

Ze bemierken ass awer, dass egal wéi sophistikéiert déi Sécherheitsmesuren och sinn, bei engem Accident Selbsthëllef mat déi wichtegst ass, well virun zéng Minutte keng Hëllefskräfte op der Plaz sinn. Dofir wier et wichteg, Madame Minister, datt zesumme mat dem Innenministère an den zoustännegen Hëllefssdängschter eng Informatiounsbroschür erstallt kënn ginn, fir de Leit ze vermëttelen, wéi ee sech engersäits am Normalfall a besonnesch bei engem Accident an engem Tunnel soll verhalten.

Bemierke wëll ech och, dass d'Interventiounsplangen erstallt an och schonn duerchexercéiert sinn, an dass eng Permanence vun de fräiwëllegen an de Berufspompjeeën esou wéi vun der Protection civile garantéiert ass.

Dat gesot géif ech lech bieden dësem Projet Är Zoustëmmung ze ginn, fir datt déi nach ustoend Aarbechte kënnen exekutéiert a bezuelt ginn.

Da wëllt ech och am Numm vun der CSV-Fraktioun den Accord zu dësem Projet ginn.

Ech erlabe mer awer a mengem perséinlechen Numm an als Spriecher vun der CSV-Fraktioun nach zwou, dräi Remarquen ze maachen. Éischtens als nach Deputéierte vun der Musel wier ech frou, Madame Minister, wa mer schnellstens bei den Offahrten Hiwäisschëlter krite, déi de Benotzer vun der Autobunn op eise schéine Museldall an eis gutt Wäiner an och op d'Munnerefer Thermalbad géifen opmierksam maachen. Am Ausland, besonnesch a Frankräich, kënne mer gesinn, wéi dat soll gemaach ginn. Dass dat eenheetlech fir d'ganz Land soll sinn, ass evident, mä et muss gemaach ginn an zwar esou séier wéi méiglech.

Ech erlabe mer och nach eng Käier drop hinzewiesen, datt et wichteg wier, fir den Échangeur op der El-lenger Gare mat Stroosseluuchten ze équipéieren. Verstinn ech och d'Argumentatioun vun der Madame Minister, déi si dem Här Clement op Grond vu senger Question parlementaire ginn hat, esou mengen ech dach, dass dësen Échangeur, no bei der Zone d'activité économique, wou deemnächst relativ vill Verkéier kënn vum Kanton Réimech, dem Centre thermal an dem Casino vu Munneref, menger Meenung no am Interesse vun der Sécherheet mat Luuchte sollt équipéiert ginn.

Leschtens dann, als Buergermeeschter vun der Gemeng Wellenstein wier ech frou, wann d'Camionen zu Rémerschen op d'Autobunn och a Richtung Lëtzebuerg kéinten eropfuere. Wann de gudde Wëllen do ass, ass dat méiglech. De Versuch wier wéinegstens der Wäert gemaach ze ginn. Geforen, déi derbäi kënnen entstoen, sinn net esou grouss wéi an den enke Stroossen zu Wellenstein.

Ech weess, datt Dir, Madame Minister, net eleng fir dës Problemer

zoustänneg sidd. D'Décisiounen ginn am Transport geholl, an ech soen lech awer merci fir déi vill Efforten, déi Dir bis elo gemaach hutt fir do Léisungen ze fannen. Op jiddede Fall, och déi Welleschter Bierger wieren lech dankbar, wann déi Problemer enger definitiver Léisung kéinten zougefouert ginn.

Ech soen lech merci.

Une voix.- Très bien!

M. le Président.- Als éischte Riedner ass den Här Jos Scheuer agedroen. Den Här Scheuer huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Jos Scheuer (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass also fir d'drëtt, wou mer eis mat engem Projet de loi befaassen, dee sech op d'Saarstrooss bezieht. Ech hat 1995 déi redoutabel Eier fir de Rapport ze maache vun deem grousser Projet. Och deemools hu mer schonn iwwert d'Direktiv geschwat a mir waren der Meenung, datt déi net applicabel war. Mir wollt se ëmgoen. An der Zwëschenzäit ass déi Direktiv nach ëmmer net ëmgesat. Ech wollt wierklech och froen, wéi wäit mer domadder sinn a firwat se nach net ëmgesat ass. 2001 huet dann den Här Strotz schonn en Zousazrapport gemaach an elo mécht en dann deen zweeten Zousazrapport. An 11 Punkte gëtt dann opgezielt, wat alles huet missen investéiert ginn a wat net konnt vun der Enveloppe budgétaire, déi virgesi war, ofgedeckt ginn. Am Ganze sinn et ronn 49 Milliounen.

Den Här Strotz, deem ech zu sengem soberen a gudden Rapport wierklech félicitéieren, huet virun allem och ervirgehuwen, datt d'Sécherheitsbestëmmungen am Tunnel Markusbiereg eng grouss Roll spille bei deem Surcoult, an datt de Sécherheitsstandard, deem an d'Luucht gesat huet misse ginn, nodeem eben déi verschiddenen Accidenter a Katastrophen am Ausland virgefall sinn, dozou gefouert huet, datt elo eben déi Autobunn ronn 17% méi deier ass wéi et deemools geplangt war. Am Text steet dann, an ech ginn déi puer Begrëffer, déi alles zesummefaassen: Et waren Travaux accessoires an et waren Travaux imprévisibles. Ech sinn der Meenung, datt dat an dësem Fall zoutreëft, an ech fannen, datt deen Devis gutt ausgerechent war.

Ech wollt awer, ouni elo nees alles ze widderhuele wat am Rapport steet, e puer Froen opwerfen, déi och de Rapporteur opgeworf huet. Déi éischt Fro ass natierlech déi nom Terrain Linster, wéi dat mat deem Bypass ass a wéi d'Chance sinn, datt an absehbarer Zäit - an absehbarer Zäit! - dann iwwer eng Prozedur vun der Expropriatioun mat den Délaien, déi do ustinn, déi Autobunn awer kann zu Enn gefouert ginn. Et huet een e bëssen d'Impressioun, a Schilda ze sinn, wann een do d'Situatioun kennt.

(Brouhaha général)

Also et ass immens bëlleg. Dir wësst...

(Interruptions diverses)

Et ass ganz bëlleg fir dat doten an engem Stéck ze widderhuelen.

(Interruptions diverses)

Neen, et ass net esou! Et war net esou! Et war eng juristesche Approciatioun, déi ebe falsch war. Voilà!

(Interruptions diverses)

Une voix.- Allez! A woufir dann?

M. Jos Scheuer (LSAP).- Dat ass jo vun deenen héchste Gerichter eben esou gemaach ginn. Do un der Basis hunn awer och Juriste gestanen, déi gesot hunn, et kann een et op déi doten Aart a Weis maachen! Et deet mer e bësse Leed, datt ech net d'Ried gelies hunn, déi den Här Gibéryen hei gehalen huet. Den Här Gibéryen ass

bei där Diskussioun opgetruede wéi e Maarthändler. Hien huet sech hei Saache versicht...

M. Gast Gibéryen (ADR).- Oh, ech wäert lech dat dann och emol erklären!

M. Jos Scheuer (LSAP).- En huet sech versicht Saachen hei ze kafen, an déi Saachen, déi en net kafe wollt, iwwert déi huet e wéineg geschwat.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Den Här Goebbels...

M. Jos Scheuer (LSAP).- Net den Här Goebbels.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Ma deen huet genausou gelunn ewéi Dir elo, dofir hunn ech Här Goebbels gesot.

(Hilarité)

M. Jos Scheuer (LSAP).- Esou war et! Esou war et wéi Dir Äert hat. Duerno hutt Der dann déi Feeler opgedeckt iwwert déi Der virdrun net geschwat hutt. Sou, dat war zum Beispill alles wat mat der 85er Direktiv zesummegehaangen huet. Gutt, ech misst Är Ried nolliesen. Ech hunn awer kee Problem...

(Interruptions diverses)

Oh, mir missten iwwer e Rond-point schwätzen. Déi Diskussiounen, déi mer do gefouert hunn...

M. Gast Gibéryen (ADR).- Wat fir Rond-pointen?

M. Jos Scheuer (LSAP).- Déi Rond-pointen, déi sollen op Fréiseng kommen, déi am Ufank net dra waren.

(Coups de cloche de la Présidence)

M. le Président.- Här Scheuer, fuert viru mat Är Ried! Mir kënnen hei awer keng...

M. Jos Scheuer (LSAP).- Dir gitt aus dem Kino eraus an Dir wësst firwat.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Neen, neen!

M. Jos Scheuer (LSAP).- Dach. Bon, et spillt keng Roll. Deen Terrain Linster, de Problem ass gestallt an e muss geléist ginn, an e muss op eng juristesche einwandfrei Aart a Weis geléist ginn.

(Interruption)

Dat Zweet ass de Problem vun der Tankstell. Och dee muss geléist ginn, a wat den Här Strotz net gesot huet ass, datt mer eng Motioun gestëmmt hunn an datt en Délai an där Motioun war. An deen Délai war Oktober 2003! A mir hunn zënter Oktober 2003 awer näischt méi dovun héieren. D'Fro, déi sech gestallt huet, war net de Prinzip fir eng Tankstell un déi Saarstrooss opzerrichten, mä et war d'Fro: Wou kënn se hin. Ech hat d'Fro och gestallt an der Kommissioun an do schéngt sech um virgesinnene Emplacement näischt geännert ze hunn. D'Fro ass ob mer elo virun de Wahlen nach Faarf bekennen a soen: Éischtens, mir bauen eng Tankstell, an zweetens, mir bauen déi Tankstell op déi an déi Plaz.

Ech sinn der Meenung, datt déi Uertschaften, déi fir de Moment doutgemaach ginn duerch den Tankverkéier, duerch den Tanktourismus, deem ee mat anere Mesuré vläicht verhënnere kënn, mä awer net doduerch, datt ee keng Tankstellen op d'Autobunn baut, e Recht drop hunn, fir entlaascht ze ginn.

(Brouhaha général)

Sou ass et.

M. le Président.- Fuert virun, Här Scheuer!

M. Jos Scheuer (LSAP).- Dann déi drëtt Fro, déi sech stellt, déi ass och vum Här Strotz gestallt ginn an déi gëtt regelméisseg och

op de Wahlversammlungen op der Musel gestallt, dat ass d'Fro vun der Opfahrt op d'Autobunn fir Camionen, déi aus Richtung Rëmerschen kommen. Do stellt sech d'Fro vun dem Gläichgewicht vun den Nuisancen. Wat fir eng Nuisancë si méi grouss: Wann d'Camionen duerch déi Uertschaften, déi awer zu de Bijouxë vun der Lëtzebuerger Musel gehéieren, knéchelen, oder awer wa se iwwert d'Autobunn dann um kierzeste Wee verschwannen?

Ech wollt dann déi véiert Fro stellen. Well déi Autobunn ewell funktionéiert a well jo awer och schonn de Verkéier sech agependelt huet an d'Leit an d'Automobiliste schonn hire Wee fonnt hunn oder hir Weeër fonnt hunn, wollt ech de Wonsch un d'Madame Minister riichten, datt hir Servicer den Impakt vun der Autobunn op déi ganz Regioun evaluéieren, datt een Zählunge mécht an dann dorausser Konklusionen zitt an dann eventuell iwwer en Accord tëschent Travaux publics mam Ministère des Transports a mat de Gemengen dann einfach eng nei Verkéiersregelung op d'Bee setzt am Intérêt vun deenen, déi op d'Autobunn wëllen, awer virun allem och am Intérêt vun deene Leit, déi e Recht op Liewensqualitéit an deene verschiddenen Uertschaften hunn.

Ech soen lech merci.

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

M. Jeannot Belling (DP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och ech soen natierlech mengem Frënd Néckel Strotz villmools merci fir säi gudden Rapport. Ech schlësse mech dann och de Wieder un, déi virdrun hei gesot gi sinn, dass den Néckel déi Saach ëmmer sachlech gemaach huet a gutt, esou wéi mer dat vum Néckel gewinnt sinn.

Erlaabt mer vläicht fir e puer Wuert ze soen, déi net direkt an de Projet ginn, mä éischter un d'Niewerenscheinungen, déi positiv esou wéi déi negativ, vum Bau vun der Saarautobunn. Et ass laang spekuléiert ginn, wéi eng Inzidenz dës Autobunn op d'Nopeschuertschaften aus dem Haff Réimech huet. Eent ass kloer, dat gesäit een all Dag, virun allem bei mir an der Uertschaft zu Réimech: Den Trafic huet effektiv an enger Richtung mat Sécherheet ofgehol. Allerdéngs ass et enorm erstaunlech, wéi vill Imaginatioon dass Chausseuren, virun allem Camionschauffere beweisen, wann et drëm geet fir e puer Kilometer ze spueren.

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG). - Wat hat Der da gemengt?

M. Jeannot Belling (DP). - Ech wäert lech dat elo soe wat ech gemengt hunn. Ech wollt dat iwwegens elo soen, mä ech si vum Här Gira ënnerbrach ginn. Entschëllegt, Här President.

(Interruptions diverses)

Bon, et ass esou, fir deen obligatoresche Wee net ze fueren, si se am Ufank zu Maacher erofgefuert, sinn dann iwwert déi ganz Route du Vin, oder fir d'Fachleit N10, gefuert a sinn dann zu Réimech erëm eropgefuert fir dann op d'Ellenger Gare an do op d'Autobunn ze goen. Dat Positiivt war, dass se zu Réimech awer nach getankt hunn.

Et ass elo esou, dass dunn den Transportminister déi Saach ënnerbonnen huet a se forcéiert huet op der Autobunn ze bleiwen. Wat se ewell maachen, ewell si se dann nach méi ingénieux. Si fueren einfach iergendwou erof, fueren dann zu Wuermer iwwer a fueren zu Wuermer iwwert déiselwech N10, dann erëm op Réimech laanscht de Scheierbiere, laanscht mäi Frënd, dem honorable Luss Clement seng Dier, an da fuere se vun do aus op d'Ellenger Gare an dann erëm op d'Autobunn.

Dat ass leider Gottes Praxis an dogéint kann een anscheinend net allze vill ënnerhuelen. Dat ass schued. Dat sinn déi negativ Aspekter vun der Autobunn. Negativ Aspekter si mat Sécherheet och ekonomescher Aart. Ech mierken, an dat héiert een als Buergermeeschter an enger Stad, dass d'Geschäftswelt relativ klot. Et ass kloer, dass virun allem de Pendelverkéier sech e bësse méi op d'Autobunn axéiert huet an dann net méi esou duerch Réimech fiert, an da sinn et natierlech déi Geschäftler, wéi haaptsächlech Bäckeren, Metzleren an esou weider, déi dorënner ze leiden hunn. Dat ass ganz kloer.

Ech schwätzen net vun den Tankstellen. Mir wëssen alleguer, wann der nach dräi weider wieren, da géingen der och nach dräi weider benotzt ginn. Mä ech schwätze ganz kloer vun deene klengen Geschäftsléit, déi leide mat 100%eger Sécherheet dorënner.

Duerfir ass et och esou, dass d'Gemengen e bësse gefuerdert sinn an d'Gemengen aus dem Haff Réimech, Schengener Eck, mussen zesummeschaffen. Iwwregens eppes, wat och elo amgaang ass héchstwahrscheinlech Realitéit ze ginn. D'Gemeinde Rëmerschen, Wellesteen, Mondorf a Réimech hu sech zesummegeesat a probéieren, dach iergendwéi eppes ze maachen. Mir mussen onbedéngt touristesch Infrastrukturen erneieren, verbessern an och d'Angebot eben deementspreechend upassen, well soss geet et wirklech eise Geschäftsleit e Strapp ze séier.

Et ass geschwat gi vu menge Virriedner vun der Beschëlderung. Ech kann dat och nëmmen hei ënnersträichen. Wann ee vun eis no Däitschland fiert, do stinn e puer ganz flott Schëlter iwwert d'Musel, déi leider Gottes deen anere Wee net stinn. Och d'Belichtung zur Ellenger Gare léisst ze wënschen iwweg, woubäi ech vläicht wëll soen, dass meng Frëndin Maggy Nagel als Buergermeeschtesch vu Mondorf e Brëif geschriwwen huet un d'Madame Ministesch, deen allerdéngs bis elo nach net beäntwert ginn ass. Duerfir géing ech da vun dëser Säit an hirem Numm froen, ob dat eventuell kéint gemaach ginn.

Dann ass och gefrot ginn, ob d'Pompjeeën extrat Material kréichen, wa se an deem Tunnel mussen Interventioone maachen. Och dat ass bis elo ouni Äntwert bliwen.

Eent ass 100%eg, dat ass dass d'Demokratesch Partei dës Projet stëmmt. Also esouwäit ass déi Spannung elo scho geholl. Mir votéieren dee Projet hei. Et ass selbsterständlech dass déi Dépenses hu misse gemaach ginn, an dat am Intérêt vun der Sécherheet. Wann ech dee Verkéier zwëschent Wuermer a Réimech ugeschwat hunn, wëll ech der Madame Ministesch awer merci soen, dass am Moment zwëschent Réimech a Briedemes d'N10 frësch gemaach gëtt. Sou dass déi Praxis dann och elo während mindestens engem bis zwee Joer e ganze Koup Camionë wäert ewechhalen.

Wéi gesot, mir ënnerstëtze voll a ganz dësse Projet an ech ginn dann och selbsterständlech den Accord vu menger Fraktioun domat, an ech soen lech merci, dass Der mer nogelauschtert hutt.

Plusieurs voix. - Très bien.

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

M. Gast Gibéryen (ADR). - Merci, Här President. Ech wëll d'Spannung net sou laang oprecht erhale wéi de Kollege Belling dat gemaach huet. Ech wëll dofir direkt soen, datt mir dësem Projet wäerten zoustëmmen.

Här President, ech wëll awer och dem Kollege Strotz merci soe fir säi

Rapport, deen e gemaach huet, an déi rapid Aarbecht, déi d'Kommissioun hei gemaach huet, fir datt dës Projet nach kann duerch d'Instanze goen.

D'Saarstrooss ass eng Strooss, déi eis hei an der Chamber scho laang beschäftigt. 1995 hu mer deen éischte Projet gestëmmt, 2001 deen zweeten, an elo 2004 stëmme mer nach eng kéier no. An dee vun 1995 hat eng laang Virgeschicht, eng turbulent Virgeschicht. Virun allem an der Géigend vun der Gemeng Fréiseng, wou deemools vill gestridde ginn ass iwwer eng Nord- an eng Südvariant, wou mer Biergerinitiativen, déi eng fir déi eng, déi aner fir aner, haten.

Mir sinn haut nach der Meinung an der Iwwerzeegung, datt mer dee falschen Tracé geholl hunn, mä dat ass passé. Mir lieue mat deem wéi d'Décisioun hei an der Chamber 1995 gefall ass.

Dee Projet, dee mer haut hei stëmmen, beinhalt eben, fir eng Rei vun Dépassementer ze finanzéieren, déi vum Rapporteur hei virdru virgefuert si ginn, an deen och dofir eis Zoustëmmung därff fannen, well et gréisstendeels Dépassementer waren, déi zu deem Zäitpunkt, souwuel 1995 wéi duerno, net virauszugeséi waren an nodeems elo nei Erkenntnisser komm sinn.

Ech denke virun allem un d'Sécherheitsmoossnamen, déi mer zousätzlech am Tunnel Markusbiere gemaach hunn. Dat opgrond vun Accidenter, déi am Ausland geschitt sinn. Ech wëll och hei soen, datt de Kollege Strotz am Fong déi Zäit deen éischte war, deen hei an der Kommissioun ëmmer drop insistéiert huet, och beim Projet, datt missten zousätzlech Verbindungsstellen am Tunnel vum Markusbiere gebaut ginn.

Et sinn also virun allem Investitiounen, déi mer an d'Sécherheet maachen. An ech mengen, wann ee schonn esou Tunnel baut wéi de Markusbiere, wou esou eng grouss Pente dran ass, wéi net dacks en Tunnel se huet, dann ass e Maximum u Sécherheet ubruecht, wann een déi do an déi Investitiounen mat erabrëngt. A wann nei Erkenntnisser kommen, an et kann een déi nach abauen, da schéngt dat mer och nëmmen normal ze sinn, datt een dat da mécht.

Den zweete Punkt ass de Park & Ride, deen zu Fréiseng op der Grenz gebaut gëtt. Dat war eng Proposition, déi vun der Gemeng Fréiseng aus komm ass. Well mer festgestallt hunn, datt d'Diddelenger Autobunn ëmmer méi iwwerfëllt ass an erëm vill méi Leit iwwert déi normal Nationalstrooss vun Thionville, Hettange, Fréiseng, Hesper an d'Stad fueren an datt d'Leit vu sech aus e wëlle Park & Ride am Fong ugefaangen hunn, deen och elo fonctionnéiert, well et vun eise Eck aus eng ganz gutt Zuchverbindung Richtung Lëtzebuerg gëtt a well moies quasi all puer Minutten e Bus an d'Stad fiert. Et sinn da vill Frontalieren, déi ebe vun där Busverbindung profitéieren an dann an dem Duerf, an de Stroossen einfach parken, fir kënne mam Bus an d'Stad ze fueren.

Dat huet zu zousätzleche Problemer am Duerf gefuert, och bei de Parkinge bei de Schoulen, bei de Gemengen a bei de Kierchen, déi vu Frontaliere besat si ginn a wat eis dunn zur Iddi komme gelooss huet: Ma wier et dann net ubruecht fir e Park & Ride hei zu Fréiseng ze bauen? Du ware mer frou, datt do vum Baudeministère direkt eng positiv Äntwert komm ass an datt do och Projete gemaach si ginn, déi souguer méi wäit gi wéi dat wat elo an där éischter Phase realiséiert gëtt. Dat heescht also, wann dee Park & Ride sech eng kéier géif als

voll uffillen, wier nach eng Méiglechkeet fir eng Extensiooun do ze maachen.

Et kann een also och soen, do duerch datt mer an dësem Projet Kreditter stëmmen, stëmme mer och Kreditter a Richtung öffentlechen Transport, well duerch de Park & Ride gëtt jo dann och den öffentlechen Transport weider gefuerdert, a mir wäerten dann och als Konsequenz vun deem Park & Ride, deen do gebaut gëtt, mussen Zoufuhrtsstroosse wahrscheinlech aménagéieren, fir datt d'Busse vun deem Park & Ride besser a Richtung Lëtzebuerg kommen. Wat vläicht dann erëm aner Problemer mat Parkingen, déi mer elo hunn, Parksträifen, mat sech bréngt. Mä d'Strooss ass do esou breet, datt mer der Meinung sinn, datt een Infrastrukturen do kéint maachen, wou d'Busse relativ séier kéinte fueren a mer awer Parkraum kéinte maachen.

Deen eenzegen Handicap, dee mer bei deem Park & Ride hunn - deen ass awer net ze évitéieren -, dat ass datt een awer kann dovun ausgoen, datt d'Frontalieren, déi op dee Park & Ride kommen, trotzdem gären zu Lëtzebuerg nach géifen tanken. An d'Tankstelle leien nun emol op där anerer Säit vum Park & Ride, sou datt een awer dee Kilometer tëschent dem Park & Ride an der Fréisenger Kräizung, wou d'Tankstelle sinn, Verkéier kritt. Mä vu datt dat awer eng Strooss ass, wou ebe vill Tankstelle sinn, verkaaft déi dat och, an et kann een dat eventuell mat den Aménagementer vun där Strooss nach zousätzlech begünstegen.

Op jidde Fall ass dat eng gutt Iddi, datt mer do e Park & Ride kréien. Domadder kréie mer manner Verkéier vu Fréiseng bis an d'Stad, virun allem och wat dee Knuet, dee mer zu Hesper am Prinzip moies hunn, léist. Mir kréie méi e grouse Floss op der Kräizung vu Fréiseng a mir kréien och deelweis dann de Parkproblem hei an der Stad oder an deene Parkinge ronderëm d'Stad suppriméiert, well dat heite jo awer e relativ grouse Park & Ride gëtt.

Et därff een net vergiessen, dass et net nëmmen e Park & Ride gëtt fir d'Frontalieren, déi do an d'Land kommen, well déi komme jo am Fong net iwwert d'Saarstrooss, déi kommen iwwert déi al Strooss vun Thionville-Hettange hei an d'Land, mä et ass och e Park & Ride fir d'Saarstrooss. Dat heescht fir déi Leit, déi aus der däitscher Grenzregioun kommen. Well mir stellen elo fest, datt awer scho relativ vill Däitscher hei vir aus der däitscher Grenzregioun d'Saarstrooss huelen an zu Fréiseng erausfuere fir an d'Stad. A mer stellen och fest, datt vun där anerer Säit aus dem Minett Leit iwwert d'Saarstrooss kommen, fir dann an d'Stad ze fueren. Et ass also och e Park & Ride fir d'Saarstrooss an deenen zwou Richtungen.

Duerfir ass dat heiten e Projet, dee wirklech eng Verbesserung vun der Situatioun bréngt an duerfir och doudsécher zur Liewensqualitéit an deenen eenzelnen Uertschaften, déi laanscht d'Saarstrooss leien, därff bäidroen.

Ech wëll awer hei nach zwee, dräi Problemer opwerfen. Dat eent ass dee vun der Tankstell. D'Chamber huet hei eng Motioun mat grousser Majoritéit ugehol, wou d'Regierung opgefuert gi war - ech mengen et war souguer en Datum an der Motioun gesot -, fir eben e Projet virzeleeë fir eng Tankstell op der Saaraubunn ze bauen. An ech sinn haut nach ëmmer der Iwwerzeegung, dass déi Tankstell muss kommen. Well wa mir et net fäerdeg bréngen, de Camionen, virun allem de Camionen, an den Autoen, d'Méiglechkeet ze ginn op der Autobunn selwer ze tanken, fuere se erof. An déi, déi dat net wëlle gleewen, déi kënnen dat kucke goen an allegueren déi Gemengen, déi un der Saarstrooss leien; do fuere permanent Autoen

erof an d'Dierfer, déi an der Regel net géifen erof an d'Dierfer fueren. An och d'Camionen maachen Déviatioune fir an d'Uertschaften tanken ze goen, wat dann erëm der Sécherheet an der Liewensqualitéit zum Affe fällt. Dofir mengen ech, dass wa mir eng Autobunn bauen, da musse mer och dozou de Courage hunn. Mir bauen déi fir d'Autoen a fir d'Camionen, an déi brauchen nun emol Bensin a Mazout, an da musse se deen och do kréie wou se fueren, well wa se deen net do kréien, fuere se noutgedrungen erof.

Wou se hikënnt, kann natierlech diskutéiert ginn. Ech wëll och soen, dass mir keng Objektivitéit géife maache wann eng Tankstell op onsen Terrain géif kommen, mä mir sinn awer der Iwwerzeegung, dass wa mir de Problem gäre richtig léisen, dass mir den Transitverkéier an de Grenzverkéier gären hätten, da musse mer se esou no wéi méiglech un d'Grenz leeën, well soss kréie mer just den Transitverkéier opgefaangen an de Grenzverkéier dee fiert eis dann awer direkt hannert der Musel iergendwéi erëm erof an dofir wollt ech dat hei soen, well och do geschwat ginn ass, wou se da soll kommen. Ech mengen, et sollt een déi bescht Méiglechkeet fanne wou déi Tankstell muss hikommen an da muss een de Courage hu fir se ze bauen.

Ech wollt hei awer dem Kollege Scheuer nach e puer Bemierkunge maache wat de Bypass vun Helleg ubelaangt, respektiv den Échangeur vu Fréiseng. Ech géif soen, wann een an deem Dossier do misst roueg sinn, da missten et eis Kollege vun der Sozialistescher Partei sinn, well déi zwee Problemer, déi mir hunn, déi ginn op de fréiere Baudeminister, den Här Robert Goebbels, zrëck. Well déi Zäit, wat Helleg ubelaangt - an dat léisst sech noliessen an de Rapporten vun deemools vun der Kommissioun -, hunn hei an der Debatt vun der Chamber, net nëmmen ech, mä vill Kolleginnen a Kollegen heibannen den Här Goebbels drop opmierksam gemaach, dass dee Projet de loi contraire zu den europäeschen Direktive wär an dass mir de Risiko géife lafen, wa mer de Projet esou géifen duerchzéien, dass mer dann eben deene Problemer géife begéinen, déi mir haut begéint hunn. An ech wëll och soen, dass deemools hei an där Debatt den Här Goebbels zum Beispill eng Ausso gemaach huet - ech hat deemools hei proposéiert, fir eventuell iwwer Remembrement ze fueren - wou e gesot huet: Mir brauche kee Remembrement, well mir hunn d'Terrainen allegueren. Dat war 1995. Haut schreiwe mer 2004, a mir hunn d'Terrainen nach ëmmer net allegueren; et muss een dat awer emol erëm eng kéier an d'richtegt Licht réckelen.

An dann och wat den Échangeur zu Fréiseng ubelaangt, do muss ee wëssen, dass am éischte Projet vum Här Goebbels nëmmen en hallwen Échangeur geplangt war, an zwar een Échangeur, eng Op- an Offahrt Richtung Diddeleng-Esch a keng Richtung Musel. An och deemools hu mir gesot, dass, wann een esou eng grouss Strooss, wéi d'Strooss Lëtzebuerg-Thionville, net un eng Autobunn ubënn, da brauch een och keng aner méi unzabannen. Deemools ass dunn op eisen Drock hin eng Etüd iwwert d'Échangeure maache gelooss ginn an déi huet dunn zur Erkenntnis bruecht, dass ee wirklech esou eng grouss Strooss muss komplett un d'Autobunn mat engem Échangeur ubannen.

Deemools huet d'Etüd och erginn, dass op den Échangeur tëschent Uespelt an Altwies an der Carrière Feidt theoretesch keng Leit géifen erop- an eroffueren; e war awer am Projet dran an en ass och gebaut ginn. Mir waren net dogéint, well mir hu gesot: Et ass jo awer eng grouss Décharge do - an déi gëtt jo och elo erëm méi grouss gemaach -, a wann nëmmen déi Camionen,

déi op d'Décharge an erëm fueren, iwwert d'Autobunn an déi Décharge fueren, wann déi nëmmen dovunner profitéieren, da sinn déi Dierfer ronderëm scho frou an dann huet et sech scho gelount, well da sinn nämlech déi honnerte vu Camionen aus den Dierfer eraus. Mä wéi gesot, deemools ass aus der Etüd erauskomm, dass do am Fong statistesch gesi keng Autoe géifen erop- an eroffueren, mä et ass awer erauskomm, dass misst ee ganzen Échangeur zu Fréiseng gebaut ginn. An dat war eben de Problem, dunn ass den Échangeur ganz gebaut ginn, mä an deem éischte Projet de loi war nëmmen en hallwen dran, an dofir hat de Stat zu deem Zäitpunkt d'Méiglechkeet net envisagéiert fir déi Terrainen ze kafen an ass ebe spéider mat deene Problemer befaasst ginn.

Ech sinn och der Meenung, dass d'Madame Minister do soll d'Prozedur virun dreiwën, fir den Terrain ze kréien. Par hasard, mengen ech, wär och eng Méiglechkeet do, fir laanscht den Terrain ze fueren, dass een dann ebe misst mat Palplanchen hannert dem Tunnel fueren, wat menges Wëssens no zwar e Käschtel vum eppes ëm 20 Milliounen aler Frang zousätzlech géif bedeiten. Mä ech sinn awer der Meenung, dass, wann ee keng kuerzfristeg Léisung kritt, de Stat sech do net maximal soll erpresse loosse, well mir kënnen als Stat net zouloossen, dass do aner Präisser bezuelt gi wéi de Rescht vun de Leit, déi hir Terraine ginn hunn, fir hiren Terrain kritt hunn, an de Stat muss do schonn eng konsequent Linn beim Akafe vun den Terraine behalen. Wann dee Problem géif fäerten eng Rei vu Jore verzögert ze ginn, géif ech éischter proposéieren, dass een da sollt als Stat an de saueren Apel bäissen, supplementär Dépense maachen, wat technesch a praktesch machbar ass, fir ebe laanscht den Terrain ze kommen.

Fir den Échangeur vun Helleng, do leeft d'Prozedur an et ass ze hoffen, dass een do iergendwéi zu engem Accord an engem rasonnablen Zäitpunkt ka fannen. Mir hunn heibanne schonn eng Kéier iwwert dee Bypass diskutéiert, deen do gebaut ginn ass, an ech wëll eise grénge Kollege soen, déi och deemools zu Helleng an der Wiss eng Pressekonzferenz gemaach hu fir ze soen, et bräicht een dee Bypass do net ze bauen, dass se mol sollten dohinner...

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).- Mir hu gesot et wier net legal. Et war deemools net méiglech well d'Sue stinn elo eréischt am Gesetzprojet vun haut.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Jo, wat heescht net legal, Här Gira, mä...

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).- Et ware keng Suen do!

(Interruptions diverses)

M. Gast Gibéryen (ADR).- Souguer deemools hunn déi Leit, déi den Terrain do ginn hunn, esou wéi zum Beispill de Mouvement, d'Lëtzebuerger Natur- a Vulleschuttliga, agesinn, dass et wichteg wär, dass si den Terrain géifen zur Verfügung stellen, fir dass dee Bypass do kéint gebaut ginn. Well et muss ee jo awer wësse wat do vun Autoen a Camionen duerchgeet. A wa mir dee Bypass do net gebaut hätten a mir hätten d'Saarstrooss opgemaach, a mir hätte missen dee ganze Verkéier duerch d'Dierfer fuere loosse, da wär dat eng Katastroph ginn an dat wär einfach net ze verantwete gewisecht.

A mir kënnen eis erënneren, wéi virun e puer Méint d'Autobunn zougemaach ginn ass - wou Der och net domat averstane waart, mä wéi et schéngt ass dat an Zwëschenzäit awer geregelt -, fir e Film drop ze dréinen, wat dunn an deem Dag bei eis an den Dierfer

lass war. Eleng bei eis an der Gemeng hate mir dee ganzen Dag 6 km Stau - an ech gesinn de Kolleg Lux wénkt dohannen - an deen ass bis an d'Beetebuerger Gemeng a bis op Réimech erof gaangen, wou et dee ganzen Dag dee Chaos war. A wa mir och deemools rose waren, esou hat dat awer eppes Guddes muss ech soen. Well et gëtt nach ëmmer Leit, déi soen: D'Autobunn huet näischt gedéngt; et fueren nach ëmmer vill Autoen duerch eis Dierfer. Ma zumindest deen Dag hu se gesinn, dass se eppes gedéngt huet, well dat war de komplette Verkéierschaos esou laang wéi se zou war. An dofir soen ech, et misst ee vläicht all Joer een Dag d'Autobunn zoumaachen, fir deene Leit, déi ëmmer reklaméieren, se hätt kee Wäert, de Contraire ze beweisen. An da kéinten déi Gréng sech déi Deeg op den Trottoir an an d'Dierfer stelle goen an de Leit erklären, firwat dass se géint de Bau vun den Autobunne sinn, well da géifen d'Leit jo gesinn, wat an hiren Dierfer lass wär, an dat wär een eenzege grouss Chaos.

An da wëll ech ofschléissend, Här President, awer och nach vun der Geleeënheet profitéieren, fir deene Leit eppes ze soen, déi mengen, Autobunne géifen zevill an der Natur stéieren. Ofgesi vum Choix vum Tracé, mengen ech, sinn awer d'Saarstrooss an och déi aner Stroossen, déi mir elo bauen, e gudde Beweis dofir, wéi eis Fachleit, souwuel aus der Bauteverwaltung wéi aus der Ëmweltverwaltung, haut à même sinn, fir esou Stroossen an d'Natur ze integréieren.

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).- Oh! Dat kennt een zu Altwies zum Beispill.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Jo, Dir kennt doriwwer laachen. Da kommt emol op d'Plaz kucken, wéi déi Stroossen an d'Landschaft integréiert sinn. An och déi Leit, déi virdru bei eis an der Gemeng reklaméiert hunn, domadder géif vill Kaméidi op hir Haiser an esou zoukommen, ma déi Problemer sinn duerch déi Schallwänn geléist ginn - dat muss ee fairerweis soen -, déi laanscht d'Autobunn gesat gi sinn, an duerch Uplanzungen, déi gemaach gi sinn. Ech hu mat hinnen alleguerte geschwat, déi deemools reklaméiert hunn, déi soen effektiv: Mir hunn haut kee Kaméidi dee mir vun där Autobunn do matkréien.

An da muss een och wëssen, dass mam Bau vun esou enger Autobunn eng Opwärtung vun der Fräizäitgestaltung vun de Leit kennt, dass dat integral mat Vëlospisten, mat Foussgängerweeër, mat souguer klengen Erhuelungsgebäidder aménagéiert gëtt, wat wirklech der Liewensqualitéit och vun deene Leit, déi do an deem Eck wunnen, zegutt kéint. Zum Beispill ass bei eis herno ronderëm d'Duerf mat enger Piste iwwer Baachen, déi renaturéiert gi sinn, alles un d'Vëlospisten, déi bis an de Süde vum Land ginn, ugeschlooss. Also wat d'Liewensqualitéit vun de Leit ubelaangt konnt domadder ganz villen realiséiert ginn, wat virdrun net méiglech war.

Dofir mengen ech, wann hei ëmmer Leit esou konsequent géint de Bau vun Autobunnen opriede mussen, muss een deenen awer och emol eng Kéier virhalen, dass esou eng Autobunn eppes Positives ass, dass d'Liewensqualitéit vun de Leit do vill méi grouss gëtt an dass vill Méiglechkeete komm sinn, déi virdrun net do waren. Dass mir Autoen hunn an dass mir muer och déi Autobunnen an aner Stroossen erëm voll hunn, dat ass e Problem, mä dat ass net d'Schold vun den Autoen. Dat ass einfach eis Mentalitéit, well hei am Land jiddfer Haushalt mengt, e misst zwee an dräi Autoen hu fir ze fueren. Bon, da brauche mir och Stroossen, a mir brauchen Autobunnen. An alleguerten déi, déi géint d'Autobunnen a géint de Stroossebau sinn, déi sollen dann

och wann ech gelift mam Vélo a mam Zuch duerch d'Landschaft fueren an hiren Auto doheem loosse, oder - besser gesot - iwwerhaupt kee fueren; an da wär haut wahrscheinlech kee vun de grénge Kollegen hei.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- D'Wuert huet elo d'Madame Dagmar Reuter-Angelsberg. D'Madame Reuter huet d'Wuert.

(Interruptions)

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG).- Merci, Här President.

(Interruptions)

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).- Déi Gréng hunn zumindest nach all hire Führerschäin, Här Gibéryen.

(Interruptions)

Une autre voix.- Wien huet en dann net?

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech soen dem Här Rapporteur merci...

(Interruptions diverses et coups de cloche de la Présidence)

M. le Président.- D'Madame Reuter huet elo d'Wuert an déi aner sollen nolauscheren!

(Interruptions diverses)

Une voix.- Ech mengen, Dir gehéit déi Gréng an den ADR duercherneen!

(Hilarité)

M. le Président.- Fänkt un, Madame Reuter.

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG).- Ech wëll gläich festhalen, dass mir Gréng des Adaptatioun net stëmmen. Mir sinn haut dann elo am drëtten Akt vun der Saarautobunn ukommen, am drëtten Akt vun engem Theaterstück vun deem een net weess, ob een et als Comédie oder als Tragédie soll bezeichnen.

Plusieurs voix.- Oh!

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG).- Mir Gréng hate vum éischten Akt un eng negativ Haltung vis-à-vis vun deemem Projet, dee vun Ufank un eng ganz Partie Froen opgeworfen huet a vill Inconnue gelooss huet. Mir si leider an eise Bedenken a Virbehalter méi wéi bestätegt ginn. 2002 hu mir scho gefrot, ob déi legal Basis gi wär fir e Bypass. Dunn ass eis Populismus virgeworf ginn. Do konnte mir jo net wëssen, dass d'Enveloppe budgétaire vu ronn 243 Milliounen Euro, festgehalten am Artikel 2 vum Gesetz vum 16. November 2001, nach dätlich iwwertraff géif. D'Ursaache si genee opgezielt, firwat de Projet esou deier ginn ass. A wann een dat esou liest, da seet ee sech, dass et wirklech e staarkt Stéck ass, dass mer hei elo 49 Milliounen Euro mussen dobäi stëmmen.

49 Milliounen, dat sinn an eiser aler Währung net manner wéi ronn 2 Milliarden. De Gesamtprojet kennt domat op ronn 12 Milliarde Frang. Mir all wëssen, dass et leider normal ass, dass am Endeffekt en Ufanksbudget praktesch ëmmer muss no uewe korrigéiert ginn. Dat heescht, dass d'Sue mussen nogestëmmt ginn, fir Aarbechten, déi net esou virgesi waren, a mir mengen net, dass dat hei mat dësen zwou Milliarden och esou ass. Genau wéi de Statsrot kënne mir de Caractère imprévu vu verschiddeenen Dépensen net novollzéien, wéi zum Beispill d'Signalisatioun, de

Marquage an d'Sécherheetsplanen. Wéi wann dat Poste wäeren, un déi een net direkt geduecht hätt! Et hätt och misse gewosst sinn, dass déi dräi Tunnellen op där Streck missten ugestrach ginn. Mir schléissen eis dem Statsrot un, wann e seet, dass esou Oublieren intenabel sinn a virun allem net conforme zu enger verantwortungsbewosster Gestiou vun de Statsgelder.

Eng Bemierkung nach dobäi. Et ass gesot ginn, dass nom Accident vum Gotthardtunnel d'Sécherheetsmoossnamen nach weider hätte misse verstärkt ginn, wat u sech ze begreissen ass. Mä wa keen Accident geschitt wär, wat wär dann u Sécherheetsmoossname geholl ginn. Et ass e schwachen Trouscht ze héieren, dass den Tunnel Markusberg ee vun de sécherste vun Europa wär; do misst een awer och emol den Detail gesinn.

Une voix.- Ech hunn lech e jo scho gewisen!

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG).- Deen Tunnel mat sengem Gefäll hannerléisst gemëschte Gefiller, wann een derduerch fiert. Mä natierlech hofft jo keen, dass eng Kéier eppes Schlëmmes an deem Schlauch geschitt.

Ze kritiséieren ass och sécher, dass et elo op eemol geologesch Schwieregkeete gouf. Waren déi wirklech esou schwéier virausgesinn? Wat fir eng Experte waren do um Wierk?

Als Fazit kann een nëmme soen, dass d'Bedenke vun deene Gréngen och bei dëser Autobunn méi wéi berechtigt waren. Dobäi gouf hei nëmmen en Deel vun de Problemer vun de gesamten Autobunne bereiert. Mir stëmmen dese Projet de loi net. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech soen lech merci.

Une voix.- Très bien!

M. le Président.- D'Wuert huet elo d'Madame Bauteminister Erna Hennicot-Schoepges.

Mme Erna Hennicot-Schoepges, Ministre des Travaux publics.- Här President, ech si ganz sécher an der Stroossebaupolitik mat enger lerschaft begléckt gewiescht, déi net ëmmer einfach war. Ech wëll awer soen, dass de Stroossebau souwiso e sensibelt Gebitt ass, dass d'Stroosse fir deen ee gutt sinn a fir deen anere schlecht an dass een do, méi wéi bei all anerem Politikgebitt, de Géigesaz vun den Interessen, déi fir d'alleréischte op dem perséinleche Gebitt leien, ze spiere kritt, an egal wéi een tranchéiert, et mécht een ëmmer onzefridde Leit.

De Stroossebau hei am Land huet sech an de vergaangene Jorene eigentlech lues entwéckelt, well wa mir, ofgesi vun den Autobunnen, d'Kilometere vergläiche mat deenen, déi mer virun 30 Joer haten, da sinn dat der net vill méi. Et gëtt och emol Stroossen, déi zréckgebaut ginn an déi net méi am nationale Stroossennetz drableiwen. Et ass also net esou, dass hei wéi wëll drop lass gebaut géif ginn, well wa mer kucken, wat d'Gesetz vum Fonds des routes vum 1967 fir e Programm hat, a wa mer dee Programm vergläiche mat deem, wat haut realiséiert ginn ass, da soen ech: Mir stinn do nach wäit hannerdran, mir hunn a 40 Joer net dee Programm realiséiert, deen eng Chamber deemools verabschiedet hat.

Nun hat mäi Virgänger et méi einfach - an ech muss mech dofir net bei der Chamber entschëllegen, well dat sinn einfach Prozeduren, déi mir eis ginn hunn -, well wa mäi Virgänger dépasséiert huet, dann ass dat an de Kreditter vum Fonds des routes mat dobäi geschloe ginn, iwwert de Budget ratifizéiert ginn an da war et fäerdeg. Ech sinn elo iwwer Gesetzer gehalten, all

Frang, dee weider ausgi gëtt wéi den Devis, hei virun der Chamber ze justifizéieren. Dat gesäit jo och net duerno aus, wéi wann ee seng Aarbecht net seriö géif maachen, mä dat ass schlicht an einfach weider näischt, wéi dass ech mech un déi Prozeduren halen, déi mir zënter 1999 mat enger neier Cour des Comptes hunn, déi mäi Virgänger net hat, déi en ergo och net huet brauchen anzehalen.

D'Thema Saarstrooss ass a viller Hilsicht vun enger besonnescher Brisanz an dat, wat mir haut stëmmen, ass d'Upassung vun de Sécherheetsmoossnamen am Tunnel. Ech si frou, dass kee vun de Riedner dat kontestéiert, well zu deem Zäitpunkt, wéi den Tunnel gebaut ginn ass, hu sech just déi Problemer am Mont-Blanc-Tunnel gestallt. A mir hunn hei de Maximum gemaach, mir hu wirklech hei de Maximum gemaach, fir och do den Awänn vun der Protection civile gerecht ze ginn; a mir hunn haut een Tunnel, deen zu de séchersten Tunnelen vun Europa gehéiert. Dat gesot, ass do natierlech de Präis och entsprechend an dat, wat mir haut nostëmmen, dat kennt jo gréisstendeels aus deenen dote Moossnamen.

Dann hu mer besonnesch Problemer mat de Propriétéitsverhältnissen gehat. Prozedure si schéin a gutt, mä heiansdo si se géint de gesonde Mënscheverstand a cougéieren den eenzelne Bierger awer esou, dass ee sech ka froen: Hätt ech solle fir d'éischt e Gesetz maachen éier mer de Bypass zu Helleng gebaut hunn oder hätte mer net emol direkt solle Moossnamen huelen, fir de Bypass ze bauen, fir deenen Hellenger Leit de Verkéier net zouzemudden. A wéi elo mol eng Kéier d'Autobunn zou war - bei där Geleeënheet konnte mir dann och déi Déviatiounen testen, déi mir herno géifen aféieren, wann eng Kéier wirklech en Accident op der Autobunn wär -, huet jo jiddferen agesinn - an ech sinn dem Här Gibéryen dankbar, dass en dat ervirgehuewen huet -, wat d'Autobunn iwwerhaupt bréngt. Well wann eng Strooss bis do ass, vergiesse mer ganz dachs wéi et virdru war an da gesi mir nëmmen nach déi méi oder manner grouss Problemer, déi sech dann nach stellen.

Mir si mat de Prozeduren um Geriicht, ech kann dofir dem Här Scheuer keng Zousoe fir den Datum ginn, well wann een um Geriicht ass, da weess een ni wéi laang dat dauert. Mir hunn déi Prozeduren zügeg ageleet, mir hunn och keng Méiglechkeet gehat, den Terrain anescht ze kréien, nodeems dass mer eis juristeschen an déi richtig Lag gesat hunn, fir d'Expropriatioun kënnen duerchzesetzen.

Mir hunn en aneren Terrain wou ech hei muss soen, dass dat och net onbedéngt dem Här Goebbels säi Problem war, dass en den Terrain net virdrun hat. En hat nämlech e Compromis! An en hat en ënnerschriwwene Compromis!

(Interruptions diverses)

An deejéinegen, deen de Compromis ënnerschriwwen huet, deen huet deen een Deel vum Compromis exekutéiert, dat heescht, deen huet déi Terrainen, déi en als Géigestéck kritt huet fir deen Terrain, deen e sollt ofrieden, exploitéiert elo während néng Joer. An da solle mer elo op eemol soen, Schwamm driwwer, mir bauen op enger anerer Plaz! Ech mengen, esou geet et net!

Also do wäerte mer och d'Prozedur virundreiw an och do no der Expropriatioun kucken, an ech denken, dass jiddferee versteet, dass hei de Stat net mat zweeërlee Mooss a Gewichter, wat d'Rémunératiounen vun den Terrainen ugeet, op enger an darselwechter Strooss ka fueren. Ech sinn Demandeur fir en anstännegen Gesetz ze kréien, wou ee kann expropriéieren an da lassfuere mat engem Bau an et weess ee wou een

drun ass. Well dat Hin an Hier deet kengem gutt.

Ech sinn och frou, dass hei dee Park & Ride zu Fréiseng ervirgehuewe ginn ass. Mir hunn nach een anere Projet vu Park & Ride, deem op dârselwechter Streck do eng massiv Verbesserung wäert aféieren. Dat ass am Agank vun Alzeng, op der Alzenger Kopp, wou mer och a Verhandlung mat engem Propriétaire sinn, fir do en Terrain ze kréien, esou dass mer dann och wierklech fir déi Hesper Leit eng Verbesserung kënnle kréien, déi zuglâich mat der Buspist fir den öffentlichen Transport géif eng zousätzlech attraktiv Méiglechkeet ginn, an dann hätt ee fir dee Verkéiersfloss, deem aus der franséischer Géigend all Dag an d'Stad fiert, op jidde Fall op zwou Plazen eng massiv Verbesserung.

Dat gesot, Här President, wann ech vlâicht nach op déi Froen zu den Déplianté wat d'Utilisatioun vum Tunnel ugeet dâerf agoen, da géif ech hei der Chamber matdeelen, dass se um Internetsite vum CITA sinn, dass se do schonn accessibel sinn, an dass d'Déplianté verdeelt gi sinn un den Automobile Club an un den Transportministère, esou dass mer als Verwaltung och do eis Aarbecht gemaach hunn. Wat d'Bellichtung vun der Hellen-gere Gare ugeet, do wäert ech der Administratioun vu Ponts et Chaussées de Wonsch vun der Chamber matdeelen. Héchstwahrscheinlech hu se nach net op dee Bréif geäntwert, well se sech dat nach e bësse wellen iwwerleeën.

An dann zur Tankstell op der Saarstrooss. Här President, ech soen lech: Déi nächst Regierung, déi soll och nach kënnen eppes decidéieren...

(Hilarité)

...an déi soll de Site vun der Tankstell an d'Koalitionsverhandlung mat abauen. Mir si prett mat engem Projet, a wann eng Koalitioun sech eens gëtt, wou déi Tankstell soll gebaut ginn, da ka se iwwermuer ugefaange gi gebaut ze ginn.

Plusieurs voix.- Très bien!

M. le Président.- Dir Dammen an Dir Hären, d'Generaldiskussioun ass domadder ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen vum Projet de loi 5267 a stëmmen driwwer of.

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

D'Artikelen 1 bis 4 si gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen elo of iwwert dee virleien-de Projet.

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

Déi derfir si stëmmen mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthalen sech.

De Projet de loi ass ugehall mat 53 Jo- a 5 Nee-Stëmmen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par M. Lucien Clement), Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar (par M. Jean-Marie Halsdorf), Mme Ferny Nicklaus-Faber (par M. Patrick Santer), MM. Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach (par Mme Nancy Arendt), Nicolas Strotz, Fred Sonnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Nico Loes);

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

MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell et John Schummer;

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

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

Ont voté non: MM. François Bausch (par Mme Renée Wagener), Camille Gira, Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5191 iwwert d'Bauverwaltung. Et sinn agedroe bis elo: déi Häre Strotz, Wohlfart a Calmes an d'Madame Wagener. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Nico Loes.

6. 5191 - Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Bâtiments Publics

Rapport de la Commission des Travaux publics

M. Nico Loes (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Stat muss dofir suergen, dass seng Verwaltungen de Gegebenheiten an der Evolutioun vun den Aarbechten ugepasst ginn. Dat ass e permanente Prozess, well sech d'Aufgabe vum Stat net nëmmen erweidert hunn, mä och nach grondleeënd verännert hunn.

An der Chamber hate mir am November 2003 eng wichteg Debat iwwert d'Kompetenzopdeeling tëschent dem Stat an de Gemengen. Vu ville Riedner ass d'Notioun vum sou genannten „mieux d'État“ opgegraff ginn, ee Konzept wat ëmmer ënner subsidiäresche Gesichtspunkten ze verstoen ass. De Stat soll do verwalten, wou et noutwendeg ass. Do wou aner Kollektivitéite responsabilséiert kënnen ginn, do soll sech de Stat wäitestgehend zrëckzéien.

De „mieux d'État“ heescht och, sech den Eerausfuerrunge vun eiser Zäit upassen. E gutt Beispill ass do eis Bauten- an Investitiounspolitik, déi an de leschte Jore gewuess ass, well mir eng intensiv Investitiounspolitik bedriwwen hunn, fir eist Land mat qualitativ héichwäertegen Infrastrukturen auszustatten. Dës betreffe virun allem Infrastrukturen am sozialen, am schoulesche Beräich, awer och am Gesondheetsberäich an am Beräich vun de staatleche Verwaltungen. Dofir dränge sech och personell an administrativ Ëmgestaltungen op, wa sech dës als noutwendeg erweisen.

Et ass kloer, dass d'Gestioun vun eisen Infrastrukturen d'Statsverwaltung och erausfuert. Mir brauchen eng modern an eng transparent Verwaltung, déi sech ëm dës Infrastrukture këmmert. Eng wichteg Komponent vun de Missiounen vun esou enger Verwaltung ass den Ënnerhalt vun eise Bauten. An zwar net nëmme wann eis Infrastrukture scho vereelt an a Matleedenschaft gezu sinn, an ech denken hei beispillsweis un d'Emweltflëss, déi eis Bausubstanz zersetzen. Mä et geet drëm fir schonn am Virfeld Konzepter unzewenden, déi dës erlaben, wann de Stat e laangfristegen an dauerhaften Investissement fir e Gebai getäteg huet.

Et sinn also dës Voleten, déi dësem Projet zu Grond leien, zum engen eng Verwaltungsreform, déi sech den Ufuerrunge vun der Zäit upasst, an zum aneren d'Festschreiwung vun engem Konzept, dat preventiv den Erhalt vun eisen Infrastrukturen erméiglecht. Deemno gëtt elo d'Gesetz vum 18. Dezember 1975 iwwert d'Reorganisatioun vun der Administration des Bâtiments Publics reforméiert, eng Verwaltung, déi op dem Gesetz vum Abrëll 1843 baséiert an déi ënnert der Tutelle vum Bauteministère steet. Dës Reform huet virun allem Auswirkungen op dee personelle Kader vun der Verwaltung souwéi op d'Missiounen an d'Organisatioun innerhalb vun der reforméierter Administration des Bâtiments Publics.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de virleien-de Gesetzesprojet ass den 1. August 2003 vun der Madame Bauteministesch Erna Hennicot-Schoepges am Parlament déposéiert ginn. De Statsrot huet en éischten Avis den 19. Dezember 2003 ofginn. Déi zoustänneg Bautekommissioun huet de 14. Januar vun dësem Joer hire Rapporteur designéiert a souwuel de Gesetzestext wéi och den Avis vum Statsrot ënnert d'Lupp geholl. D'Kommissioun huet den 28. Januar 2004 eng Rei Amendementer geholl an un de Statsrot weidergeleet, dee sengersäits en Avis complémentaire ofginn huet, deem op de 16. März 2004 datéiert ass. De Statsrot huet d'Amendementer vun der Kommissioun, zesumme mat dem Regierungsamendement zum Artikel 8, analyséiert. De schrëftleche Rapport konnt an der Sitzung vum 19. Abrëll ugeholl ginn, an an där Sitzung krute mir och d'Fiche financière iwwerreecht, déi am Kader vum Artikel 79 vum Kontabilitéitsgesetz muss bäileien.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, op déi legislativ Virgeschicht kann ech net am Detail agoen, well meng Zäit mer dat net erlaabt, mä de Rapport an och de Projet enthält am Punkt 3 déi néideg Informatiounen.

Wat sinn dann elo d'Reform oder d'Attributiounen, déi déi nei Administration des Bâtiments Publics kritt?

Si loosse sech an zwee grouss Voleten opdeelen: Zum engen hu mer déi sou genannten Activités productives, déi sech - wéi soll et aneschtens sinn - virun allem op déi nei Konstruktiounen bezéien. D'Investitiounen an deenen eenzelnen Deeleräicher finanziere sech zum engen iwwert d'Investitiounsfongen an zum aneren iwwert d'Loi de garantie. D'Investitiounen sinn an deene leschte Jore an Joréngte konsequent an d'Luucht gaangen, wat op eng aktiv Investitiounstategie fir staatlech Infrastrukture vun de sukzessive Regierung réck-schlësse léisst.

Doniewent ass d'Administratioun mat Ënnerhaltsaarbechte chargéiert, déi opgrond vun deene ville staatleche Gebaier, déi de Stat ze verwalten huet, exponentiell an d'Luucht gaange sinn. De Patrimoine immobilier vum Stat ëmfaasst net manner wéi 1.500 Objeten, verdeelt op 950 Siten, mat engem Volume vu ronn 10 Milliounen m³. Dobäi kommen ongeféier 20 nei Objeten, déi amgaang si finanziell fäerdeg gestallt ze ginn a wou sech de Volume op 1,7 Milliounen m³ beleeft. Analyse vun dësem Patrimoine hunn erginn, dass 30% eng Vétusté moyenne opweisen. D'Finanzkommissioun vun der Chamber huet a sengem Avis zum Statsbudget 2004 op déi grouss Ënnerhaltskäschen, déi eis Infrastrukture brauchen, higewisen. De Stat muss ëmmer méi grouss an opwändig bauen, wat d'Käschte fir d'Exploitatioun an den Ënnerhalt an d'Luucht dreift. Op dës Froe

gëllt et an deene kommende Jore och eng Äntwert ze fannen.

Zum anere muss d'Administration des Bâtiments Publics och den administrativen Opwand bewältegen, dee sech opgrond vun de Missiounen net verréngert huet. Duerch e performant informatesch Equipement kann d'Aarbecht besser a méi effektiv bewältegt ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, eng Administratioun kann nëmmen effektiv schaffen, wa se personell mat deenen noutwendegen Leit ausstafféiert ass. D'Artikelen 5, 6, 7 an 8 vum Gesetzesprojet sinn dann och just Artikelen, déi d'Personalproblematik traitéieren. De Gesetzesprojet gesäit eng personell Verstärkung vir, déi virun allem an der Division des travaux neufs zum Ausdrock kënnt. An Dir gesidd och an enger Tabell, déi dem Projet de loi bälait, datt d'Verwaltung an hiren Loi organique eigentlech 153 Leit huet, mä datt mer awer gesinn, datt der 168 de Moment do sinn. Wat doduerch ze erklären ass, datt och déi Verwaltung, doduerch datt se net ëmmer konnte Leit astellen, och op Personal huet misse Réckgrëff huelen, wat eigentlech net am Kader figuréiert, mä déi duerch Kontrakter bei der Verwaltung ugestallt sinn.

Ech hu virdrun zum Volet Prévention geschwat, deem an de leschte Jore ëmmer méi wichteg ginn ass. D'Prévention befaasst den Erhalt, d'Astandsetzung vun de Gebaier, mä och d'Evaluatioun vum Energieverbrauch an deenen eenzelne Gebaier, fir eventuell Verbesserungen an Adaptatiounen an d'Weeër ze leeden, déi ekologesch an ekonomesch besser vertretbar sinn. Dës Aufgabe betreffen un éischter Stell zwee Servicer vun der Administration des Bâtiments Publics, déi mat dësem Text zesummegeleecht ginn. Et ass datt d'Division des services régionaux an een Deel vun der Division des services spéciaux, déi zesummen elo d'Division de la gestion du patrimoine ausmaachen. Fir datt dës nei Division kann eng gutt Aarbecht verriichten, ass et noutwendeg, wéi ech scho virdru gesot hunn, se mat deenen néidege personellen, finanziellen an och informatesche Ressourcen auszustatten.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dës waren d'Haaptreformen, déi mat dësem Text agelaut ginn. De Commentaire des articles geet am Detail op déi eenzel Ännerungen an. Ech muss awer e puer Wuert iwwert d'Aarbechten an der Kommissioun verléieren, déi - muss ech soen - an engem gudde Klima iwwert d'Bühn gaange sinn.

Et ass virun allem prezisiéiert ginn, datt d'Employéen, déi am Moment an der Administration des Bâtiments Publics ugestallt sinn, nëmmen hire Statut geännert kréien an datt den Text d'Prozedure fir Neistellungen an der Fonction publique net kann ëmgoen. Et ass awer och drop higewise ginn, datt an den Dispositions transitoires virgesinn ass, datt duerch den Détachement vun dräi Beamten aus der Administration des Bâtiments Publics op de Fonds Belval déi dräi Posten erëm duerch dräi nei Kandidaten kënnen ersat ginn. Et gouf zu gudder Lescht dann och nach ervirgehuewen, datt am Moment d'Administratioun keng Privatbeamten agestallt huet, mä datt am Kader vu groussen Projeten op Spezialisten aus verschiddene spezialiséierte Bureaux d'études zrëckgegraff gëtt, déi sech zum Beispill jee no Bedarf am Beräich vun der Akustik a vun der Statik auskennen.

D'Kommissioun huet de 25. März 2004 den Avis complémentaire vum Statsrot ënnersicht a sech sengen Observatiounen an Ännerungsvirschléi ugeschloss.

Ech wollt awer nach ervirsträichen, datt mir den 23. Abrëll 2004 den Avis vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics zu dësem Gesetz kritt hunn. Well d'Kommissioun awer schonn de

Rapport den 19. Abrëll ofgestëmmt hat, kann ech selwer als Rapporteur elo net méi op deen Avis agoen. Mä Fraktiounskolleeg Néckel Strotz wäert dat maachen a wäert och eng Motioun presentéieren, well et sech hei ëm dräi Beamten handelt, déi am Kader vun dësem Gesetz sollten hir Situatioun redresséiert kréien a wou d'Chambre des Fonctionnaires et des Employés publics awer eng ganz aner Vue vun där Prozedur huet.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hoffen, datt ech lech dësen Text konnt e bësse méi no bréngen. Ech gesinn dës Reform vun dëser Administratioun als eng ganz wichteg Reform un, well se derzou bäidréit, eis Infrastrukture laangfristeg ze erhalen, a well d'Bauverwaltung elo à même ass, dann och besser dës Missioun nozekommen.

Ech géif och hei deene Beamten, déi am Kader vun dësem Gesetz gehollef hunn de Rapport opzestellen, merci soen. Ech géif och deene Beamten an der Administratioun merci soe fir déi Aarbecht, déi si un de Statsgebaier maachen. An ech géif lech merci soe fir Är Opmierksamkeet.

M. le Président.- Als éischten Diskussiounsriedner ass den Här Nicolas Strotz agedroen. Den Här Strotz huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Nicolas Strotz (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, am Numm vun der CSV-Fraktioun soen ech dem Kolleeg Nico Loes merci fir säin ausféierleche schrëftlechen a mündleche Bericht. Hien huet de Projet am Detail virgestallt, esou dass ech mech ka kuerz faassen.

Ech wëll just nach eng Kéier ervirsträichen, dass dës Projet de loi à la suite vun engem Audit interne an der Verwaltung ausgeschafft ginn ass. Duerch dës Projet kritt d'Verwaltung iwwersichtlech nei Strukturen, déi et hir erlaabt hire villfältegen Aarbechten, déi an deene leschte Jore enorm zougeholl hunn, gerecht ze ginn.

D'Verwaltung gëtt ënnerdeelt an dräi Divisiounen, der Division de direction, der Division des travaux neufs an der Division de la gestion du patrimoine. Besonnesch d'Division de la gestion du patrimoine erlaabt et, e bessere Suivi vun de bestehende Gebaier ze maachen. Dat och am Hibleck vu sou genannten Altbauanäuerungen an dem Energiespueren, wat bei villen eelere Gebaier ze wënschen iwwreg léisst.

Dass de Kader vum Personal ugepasst gëtt, respektiv eenzel Situatiounen vu Leit, déi säit Jore an der Verwaltung am privatrechtleche Statut schaffen, regulariséiert gëtt, schéngt mer eng normal Saach ze sinn. Dës Upassungen, esou wéi och déi nei Strukturen vum Kader vun der Verwaltung, sinn och an enker Zesummenaarbecht mat dem Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative gemaach ginn.

Et kann ee jo och déi vehement Stellungnahme vun der Chambre des Fonctionnaires et des Employés publics verstoen, besonnesch well si éreischt ëm hiren Avis gefrot goufen nodeems de Statsrot säin Avis ofginn hat; esou sinn ech dach der Meinung, dass eenzel Observatiounen iwwerspëtzt duergestallt sinn.

Dass d'Carrière vum Architekt a vum Ingénieur als eng Carrière unique betruecht gëtt, ass e Choix politique an e Choix vun der Verwaltung, deem et an dësem Fall ze vertrieden ass. Och d'Chambre des Fonctionnaires et des Employés publics gesteeht dem Législateur dat zou. Dofir awer vu Fantaisien ze schwätzen, schéngt mer iwwerdrinnen ze sinn. Dat gëllt och fir d'Fonction vum Chef d'atelier, déi vun engem Ingénieur technicien besat soll ginn.