

Altesse Royale,

Här Chamber President,

Dir Hären Ministeren a Staatssekretären,

Dir Dammen an Hären Députéiert,

Dir Hären Buergermeeschteren,

Dir Dammen an Dir Hären vun de Scheffen- a Gemengeréit,

Léif Vertrieder vun alle Firmen déi un dësem Bau bedeelegt waren,

Léif Invités'en,

D'Nordstrooss vum Kirchbiérg op Miersch sin 14,7 km Strooss, dovunner 7,5 km Tunnel an 1,4 km Brécken d.h. 61% vum Tracé bestin aus sougenannten Konschtbauwierker.

3,3 Mio. m³ Buedem sin bewegt gin, dovunner iwer 1,5 Mio. m³ fir den Tunnelbau, 72.000 m³ Beton sin verschafft gin, an 10.600 Tonne Stohl sin agebaut gin. 300.000 m Fibre optique si geluecht gin. 200 Marché'en vun iwer 100.000 € si gemaat gin. Daat ganzt fir e Käschte-Punkt vun 710.859.957 €.

De Chantier ass am Juni 1998 ugaangen mat den Aarbechten vun de Brécken Glaasbourgronn an Grousshéck zwëschen der Tréierer Autobunn an der lechternacherstrooss.

Iwer 17 Joer huet de Chantier gedauert, sou dass ech frou sin, dass mir haut des wichteg Strooss fir onsen Autobunnsréseau kënnen aweien.

Mee Nordstrooss huet nët nëmmen Zäit a Geld kascht, si huet och 4 Bauteministere d'Liewen schwéier gemaat, wéi och jeweils 3 Direkteren an 3 chefs de projets vun onser Vewaltung. E grouse Merci u si all.

De Minister Robert Goebbels deem de grouse Mérite zousteet Décisioun vun dem Bau vun der Nordstrooss erbäi geféiert ze hun, konkretiséiert vum Gesetz vum 27. Juli 1997. Op den Historique kommen ech zeréck.

Der Madame Minister Erna Hennicot-Schoepges als Nofolgerin am Ministère vum Här Goebbels huet Nordstrooss weider geféiert an e spezielle Merci un Si fir de groussen Asaatz déi si gewisen huet wéi mer am Tunnel Gousseldéng 2004 gréisser technesch Problemer haaten, a mat bedeitenden Fuederungen vun den Entreprises konfrontéiert waren. Si haat och de Verdéngscht nët op nei Afrostellungen vum Tracé agaangen ze sin.

De Minister Claude Wiseler huet Nordstrooss an engem ganz schwierigen finanziellen Kontext weider bruecht an hien haat och déi onangenehm Tâche zwee Gesetzer misse stëmme ze loossen fir de Budget der Evolutioun vun den Dépenses Rechnung ze droen. Daat waren Gesetzer vum 3. August 2005 an énger Héicht vun 229 Milliounen Euro respectif vum 25. Mai 2012 mat weideren 58,1 Milliounen Euro.

Op séng Demande ass och 2006 nach eng Etude an Optrag gi gin déi d'Längt an d'Bauweis vum Tunnel Staffelter confirméiert huet.

Finalemment de Minister François Bausch deen Aarbechten, notamment am elektro-mechanesche Beräich, zu engem gudden Enn bruecht huet, deem säin Asaatz der Ëmsetzung vun de Mesures compensatoires gegolten huet, an deem d'Éier zousteet dës wichteg Strooss anzeweien, trotzdeem dass hien fréier nët esou waarm fir de Projet war.

Ech erlaabe mir ze soen dass et gelongen ass dës Strooss, och wann se durch e schéint Stéck Natur geet, nët esou schlecht an d'Landschaftsbild anzepassen. Als Beispill giff ech hei Uelzechtbréck zu Lourentzweiler nennen, wou Autobunn op enger Längt vun 1 km den Dall iwerquéiert oder och Gestaltung vun de Portalen vun deenen 3 Tunnel'en déi den Iwergang an de Bierg gudd geléist hun.

Ech well awer nach kurz op den Historique zeréckkommen wéi ët zu dëser sougenannter Ost-Variant koom.

D'Gesetz vum Fonds des Routes vun 1972 haat a séngem Artikel 6 folgendes virgesin : *“une nouvelle route de Luxembourg à Ettelbruck partant du Contournement de la Ville de Luxembourg à Strassen avec raccordement à la voirie de la vallée de l'Alzette et à la voirie du Nord à partir du Contournement d'Ettelbruck.”*

De Contournement vun Ettelbréck ass 1989 a Betrieb gaangen, de Contournement vu Schieren 1993 an deen vu Miersch a Colmar-Bierg am Joer 2001.

D'Gesetz vun 1972 huet eng sougenannten West-Variant virgesin, also eng Stroosseféierung vu Miersch westlech vum Uelzechtall iwer de Steeseler Plateau laanscht de Bridel an durch de Baambësch bis op Stroossen. Durch de groussen Widerstand vun de konzernéierten Bewunner an engem Deel vun der Politik, ass eng Uelzechtall-Variant an Gespräich komm, déi awer ihrsäits och durch déi betraffenen Awunner an déi scho fortgeschriden Bebauung am Dall och zum scheitern verurteilt war. Eng sougenannten "Variante écologique" ass derbäi komm, plus eng Onzuel vun Zwëschevarianten an schlussendlech ass et zu der Proposition vun enger Ost-Variant komm – Variant, déi wéi gewosst nët de Favorit vu ménger Verwaltung war.

Den 30. Abrëll 1992 huet Chamber sech an enger Motioun mat enger grousser Majoritéit vu 75% fir eng Ost-Variant ausgeschwaat. Daat war deemols och déi deierst Léisung.

Dono huet et nach 5 Joer gedauert bis West-Variant gesetzlech durch eng Ost-Variant remplacéiert gin ass.

Onendlech Studien si gemaat gin, politesch Diskussiounen gefouert gin fir den définitiven Tracé festzemaachen an den Impakt op d'Ëmwelt ze minimiséieren.

Déi bekantesten Proposition war déi vun engem Schwäizer Büro, déi am Optrag vum Ministère de l'Environnement en Tunnel vun enger Längt vun 8,35 km zwëschen dem Kirchbierg a Lourentzweiler virgesin haat. Ech si frou dass ons Verwaltung sech konnt mat Erfolleg géint dësse Projet durchsetzen.

Am Februar 1995 huet de Minister Robert Goebbels während enger Pressekonferenz den définitiven Tracé virgestallt. 3 grouss Tunnel'en si virgesin, an zwar deen vum Staffelter mat enger Längt vu 1.850 m, dee vum Grouft ass baal 3 km laang. Iwert d'Uelzechtdall geet et mat enger Bréck vu 900 m an de Gousseler Tunnel, deen eng Längt vu 2.695 m opweist. Des Tunnelbauwierker hun an zum Deel schwieregen geologeschen Verhältnisser musse gebaut gin, beim Grouft huet d'Grondwaasser missen duerchquëiert gin. Desweideren ass um Blaschetter Plateau tëschent dem Nord-Portal vum Staffelter an dem Süd-Portal vum Grouft eng Wëldebréck vun 150 m virgesin.

De 27. Juli 1997 ass d'Gesetz fir de Bau vun der Ost-Variant fir e Montant vun 366 Mio. Euro vun der Chamber ugeholl gin.

Dëst Gesetz haat Partikularitéit dass et net nëmmen de Käschtépunkt an den Tracé vun der Nordstrooss festgeluecht huet, mee de Projet ass gläich vun den Autorisatiounen vu 4 verschiddene Gesetzer dispenséiert gin, an zwar :

- Gesetz vun 1982 iwert Protection de la Nature;
- Gesetz vun 1990 iwert Commodo/Incommodo ;
- Gesetz vun 1993 iwert Protection et Gestion de l'Eau ;
- Gesetz vun 1994 iwert Prévention et gestion de déchets.

Dofir waren awer am Gesetz Mesures compensatoires virgesin, mat engem Käschtépunkt vun 21 Milliounen Euro, an e Comité interministériel ënnert der Présidentschaft vum Ministère de l'Environnement ass agesaat gin fir dës Mesuren ëmzesetzen. 2 weider groussherzoglech Reglementer si geholl gin (27. August 1997 an 7. Dezember 1997) fir am Détail Mesuren ze définéieren zum Naturschutz respectiv par rapport zu der Geforenpräventioun déi aus dem Bau an der Exploitatioun vun der Strooss ze maachen waren.

Ech mengen et war eng gudd Entscheidung deemols, fir daat esou ze maachen.

No dem Vote vun deem Gesetz konnt dunn mat den détailléierten Etuden a mat der Acquisitioun vun den Emprisen ugefaangen gin.

De Chantier ass am Juni 1998 lass gaangen mam Deelstéck A1 – lechternacherstrooss. De Planning huet virgesin 2007 mat der ganzer Nordstrooss färdeg ze sin. Daat 1. Stéck konnt den 13. September 2002 a Betrieb geholl gin. Mee mir hun ons der finanzieller Decke musse strécken. De 24. Januar 2008 konnt den Tronçon Lourentzweiler – Miersch fir de Verkéier opgemaat gin. Fir daat lescht Deelstéck daat mer haut aweien, war ët virgesin den Tunnel Grouft Mëtt 2002 unzefänken. Effektiv war dësen Ufank awer eréischt 2005. Problemer bei der Acquisitioun vun den Terrains'en a juristesche Problemer bei dem Zouschlag explizéieren gréisstendeels dëse Retard. Den Tunnel Staffelter ass 2008 ugefaange gin. Initial war 2002 virgesin.

Déi grouss a schwiereg Tunnelbauwierker konnten gréisstendeels an de kontraktuellen Délai'en an ouni grouss Dépassementer par rapport zum Zouschlag ofgeschloss gin. Gréisser bautechnesch Problemer goufen ët eigentlech nëmmen beim Gousseler Tunnel, daat och mat méi Käschten a mat Délai's Verlängerungen verbonne war.

Mee déi finanziell Iwerschreidung zum 1. Gesetz ass schons substantiell. Op dem Index vun 1997 gerechent huet Nordstrooss 585 Milliounen Euro kascht, daat sin 59% méi wéi virgesin.

D'Erklärung fir dës Iwerschreidung ass engersäits de fait dass d'Gesetz nëmmen en avant-projet sommaire wor, déi détaillert Etuden sin eréischt noom Vote vum Gesetz gemaat gin, Prozeduren déi haut geännert hun, wou e Gesetz nëmmen no engem avant-projet détaillé déposiert gët.

Folgend substantiell Änderungen hu misste gemaat gin :

- De Projet vun der jonction Grünwald huet aus Trafic-Grënn missten erweidert gin, mam Ausbau vun der A1 bis Senningerbiërg;
- Eng 3. Spuer am Tunnel Grouft biërg op, a schwierigen geologeschen Verhältnissen an eng Fluchtgalërie vun 80 m si bäikomm;
- Am Staffelter ass och en Noutausgang no baussen gebaut gin;
- En extra'en Waasserhéichbehälter huet missen am Gréngewald gebaut gin fir Tunnel'en mat Loeschwaasser am Brandfall ze versueren;
- an nët ze vergiessen déi wesentlech verstärkten Sëcherheetsoplagen aus EU Direktiven no de schwéieren Accidenter am Mont Blanc an am Tauer Tunnel (1999) an am Gothard (2001) hun d'Käschten vun den techneschen Equipementer wesentlech an d'Luut gedriwwen, am ganzen sin fir 60 Milliounen electromechanesch Equipementer agebaut gin;
- Dauer vum Chantier haat, mat der Entwécklung vun de Marché's Präisser, natiirlech och en Afloss op den Endpräiss.

An deenen nächsten Joeren wärten daagdäglech ca. 30.000 Auto'en dës Strooss benotzen. An den 90er Joeren waren der ca. 14.000 virgesin. Nët wait vu 50.000 Gefiirer wärten Stréck vun der N11 bis op A1 fueren. All dës Auto'en entlaaschten d'Awunner vu villen Uertschaften an Dierfer hei ronderem. Verkéiersberouegungs-Mesuren wärten am Uelzechtdall geholl gin. 2 Stroossen kënne zougemaat gin, an zwar den CR125/CR124 vun der "Doudescher Fra" bis op Aasselscheier a spéider den CR119 vum Staffelter op Dummeldéng.

Nordstrooss léist secher nët all Verkéiersproblemer hei am Land. Vill Leit a Betreiber waerten awer all Daag vill Zäit gewannen. Eng besser Accessibilitéit vum Norden vun eisem Land ass garantéiert, d'Liewensqualität an deenen betroffenen Gemengen gët verbessert an den ekonomeschen a sozialen Développement vum Norden gët erhéigt.

Déi grouss Tunnel'en si mat héich complexen Equipementer ausgestatt. Dës Equipementer mussen natiirlech géréiert an ënnerhaalen gin. 2x am Joer muss an all Tunnel eng Revisioun gemaach gin, wou den Verkéier dann bi-directional an engem Tube zirkuléiert. Daat ass natiirlech nëmmen mat deem néidegen Opwand méiglech. Eng irréprochabel Exploitatioun vun dëser Stréck ass op jidde Fall d'Ziel vun onser Verwaltung.

Ech well ofschléissen mat engem grouse Merci un all Leit déi un dësem komplexen Projet mat gemaat hun. De Ministèren an hire Verwaltungen, den Députéierten aus deenen zoustännegen Kommissiounen, déi ëmmer e groust Verständnis fir ons Problemer haaten, den Büro d'Etuden an Architekten, meeschtens Lëtzebuerger déi di technesch a gestalteresch Schwierigkeeten mat vill Können geléist hun, den bedeelegten Entreprises, och oft Lëtzebuerger aus dem Bauberäich wéi och aus den aaneren Handwierksberufer déi eng professionnell Leeschtung bruecht hun, mee och den Awunner aus den betroffenen Gemengen déi Nuisance vum Chantier hu missen erdroen, gëlt méng Unerkennung.

Zu gudder Lescht e spezielle Merci un déi jeweilig Responsabelen vun onser Verwaltung, déi mat vill Engagement an Asaatz, trotz der dauernder Kritik vun der Nordstrooss, eng respektabel Aarbecht geleescht hun.

Merci.