

M. Serge Urbany (*déi Lénk*).- Här President, an den 90er Joren hunn déi verschidde Regierungen de gesetzleche Kader geschafe fir déi europäesch Liberalisierungsdirektiven ze erfëllen, déi, dat muss een awer och dobäi soen, vun hinne selwer mat ausgeschafft gi sinn. Dat ass geschitt duerch folgend Gesetzer.

1. Duerch d'Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Eisebunnsinfrastruktur ass d'Eisebunnsnetz aus der CFL erausgeholl ginn an dem Stat iwwerschiwwen ginn. Et ass e Fonds du Rail geschafe ginn, deen aus öffentleche Budgetsmëttelen gespeist gëtt an iwwert deen d'Infrastrukturen ënnerhalen an erneiert ginn, an d'CFL ass mat der Gestiou vum Réseau befaasst ginn. Doduerch dass de Stat d'Eisebunnsnetz besëtzt, ass d'Voraussetzung geschafe ginn, fir dass net nëmmen d'CFL, mä fir dass och aner Gesellschaften an Zukunft Zougank zum Réseau kënnen kréien.

2. Duerch d'Gesetz vum 28. Mäerz 1997 iwwert de Statut vum der CFL iwwerhëlt de Stat d'Schold vum der CFL an Héicht vu 4,3 Milliarden a kritt dofir Aktien am CFL-Kapital. De Stat gëtt domadder bal alenegen Aktionär. Hie muss och an Zukunft méi wéi 50% vum Kapital behalen. Am Verwaltungsrot dominéieren déi staatlech Vertrieeder, d'Gewerkschaften hunn een Drëttel vum de Sëtz. De Stat gëtt autoriséiert während zwielef Joer, dat heescht bis Enn 1998, de Surcoult ze subventionéieren, deen am besonneschen duerch d'Uwendung vum legale Personalstatut entsteet.

Dat ass an der Praxis eng ganz wichteg Bestëmmung, virun allem duerch hir zäitlech Begrenzung. Ëm si dréine sech schlussendlech och déi sozial Ausenanersetzungen, déi des Woch mat engem Warnstreik ageleet gi sinn. D'Subvention vum Stat ergëtt sech am Kader vum der Budgetlimite aus der Differenz zwëschen den Ausgabe vum der Eisebunn an den Einnahme bei der Eisebunnsklientel. D'Tariffer am Personentransport sinn also uganks dës Joer an d'Luucht gesat ginn, am Fong geholl fir de Statsbudget ze entlaaschten.

Déi Leit, déi all Dag mam Zuch op d'Aarbecht fueren, bezuelen domadder d'Steierpflichten vum hirem Patron, déi gläichzäiteg a Kraaft getratt sinn, an dat ouni déi geréngste Géigeleeschtung wat de Komfort vum Transportmëttel Zuch ugeet, dee jo bekanntlech désastreus ass.

3. Duerch e Gesetz vum 2. Juli 1999 iwwert den Accès zur Eisebunnsinfrastruktur ginn déi Kritäre festgeluecht, déi d'Eisebunnsentreprisen, esouwuel d'CFL wéi aner Entrepreneuren, müssen erfëlle fir eng Lizenz ze kréien. Dat Gesetz regelt awer och d'Attributioun vum der verfügbare Capacitéite vum Réseau. Prioritéit kréien déi Gesellschaften, déi regelméisseg Persouneservicer ubidden am Kader vum engem Contrat de Service public, net nëmmen d'CFL also. De Rescht vum der Capacitéite geet un de Meeschtbiddenden. All Gesellschaften bezuelen eng Redevance, déi an de Fonds du Rail fléisst.

Mat deenen dräi Gesetzer sinn am Prinzip ënnert d'Regierung vum virdrun all Bedingungen erfëllt ginn, fir dass d'Liberaliséierung, déi vu Bréissel awer wéi et schéngt och hei zu Lëtzebuerg gewünscht an aktiv virugedriwwen gëtt, kann effektiv ginn.

Akut ass d'Situatioun virun allem um Gebitt vum Fret, vum Wuerentransport. Deen ass vum Mäerz dës Joer u wäitgehend fir d'international Konkurrenz opgaangen. Eng Privatgesellschaft mécht elo schonn Transporter iwwer Lëtzebuerg.

1996 muss an deem Secteur komplett liberaliséiert ginn. Déi éischt Kritik, déi een un de Regierungen an un der Eisebunnsdirektioun ka maachen, ass déi, dass d'90er Joren zwar konsequent genotzt gi si fir d'Liberaliséierungsrichtlinien an d'Lëtzebuerger Gesetzgebung ëmzesetzen, mä dass parallel dozou kee Fanger kromm gemaach ginn ass fir d'CFL op déi nei Erausforderungen virzubereeden, ob scho jo natierlech alles viraus ze gesi war.

Deen Aspekt steet och zu Recht am Vierdergrond, mengen ech, vum der Interpellatioun a war warscheinlech och Ulass fir déi Interpellatioun. An d'Zuelematerial, wat den Interpellant virgeluecht huet, ass natierlech accablant. D'CFL ass haut, et ass och scho vum engem vu menge Virriedner gesot ginn, wäitgehend en Eisebunnsmuseum an et sinn emol net genuch Muséesstécker do, déi zirkuléieren kënnen, fir dass besonnesch a Stousszäiten dee flagrante Defizit u Sëtzplaze géif behuewen ginn.

Ech hu bei enger vun den Debatte vu virdrun, ech mengen, et war iwwert den Transportplang Süden, e Beispill aus menger eegener Erfahrung ginn, wéi et mat de Sëtzplazen ausgesäit, zum Beispill op der Stréck Péiteng-Lëtzebuerg. Dobäi kënnt dass den Zuch dacks net mat dem Bus getimt ass an doduerch och de Bus net ka seng Roll als Zoubrénger richteg erfëllen.

Fir déi Situatioun droen all d'Regierungen zënter op d'mannst 20 Joer d'Verantwortung. D'Erneuerung vum europäeschen Zuchmaterial an de 70er an 80er Joren hu se verschlof. Deemools stungen d'Autobunnen am Mëttelpunkt vum der Transportpolitik.

Fir d'DP kënnt allerdéngs erschweierend dobäi, dass si mat hirer Oppositioun géint de BTB, déi sech vu klengkaréierten Interesse leede gelooss huet, d'Planung vum öffentlechen Transport ëm Joren hannendra geheit huet.

Dobäi huet eng ILReS-Ëmfro erginn, dass eng grouss Akzeptanz fir dee Projet vun enger Stad bunn duerch de Staatler Zentrum nach ëmmer bei de Leit besteet; ganz einfach well si och engem klouere Besoin vum der Leit entsprécht.

Dës Joer sinn also déi éischt nei Zich bestallt ginn. Da brauch ee sech natierlech net iwwert déi laang Liwwerzäiten ze wonneren, an dass laang Liwwerzäiten bestinn, hätt jo scho laang am Virus misste gewosst sinn.

An ech froe mech, firwat net eng Iwwergangsléisung konnt fonnt ginn, déi dra bestanen hätt d'Material - och aalt Material wann et hätt misse sinn - ze lounen, fir deem Besoin nozekommen, dee jo awer ëmmer nach wiisst.

Firwat ass näischt ënnerholl gi fir d'Reparaturatelieré personalméisseg opzestocken an ze équipéieren, fir dat vereelte Material besser kënnen a Stand ze setzen?

Firwat sinn d'Präisser ufanks vum dësem Joer zum Beispill vum den Zuchbilljeeën an d'Luucht gesat ginn?

D'CFL schreift selwer an hirem Joresbericht fir 2001, dass d'Zuel vum den Abonnenten, déi vu Lonkech an d'Stad fueren, vum Joer 2000 op d'Joer 2001, vum 1.080 op 3.741 geklommen ass. Firwat? Well d'Abonnementspräisser op der Streck erof gesat si ginn, wat a mengen Ae ganz kloer d'Wichtigkeet vun akzeptabelen Tariffer ënnersträicht, zum Beispill am Beruufsverkéier.

Dass d'Regierung d'Situatioun op der Bunn absichtlech verfaule gelooss huet, fir an Zukunft privaten Ubidder e Stéck vum Kuch - a wa méiglech d'Korinthen - ze iwwerloossen, wäert warscheinlech vun hir gär bestridde ginn.

Op jidde Fall kann een awer feststellen, dass an deene leschte Joren a Jorzéngten näischt ënnerholl ginn ass fir eng offensiv Politik a Richtung öffentlechen Transport ze bedreiwen am Kader vum der bestoender Struktur.

Dat hätt natierlech aner Prioritéiten an der Orientéierung, an der Politik vum der Regierung verlaangt. Dat hätt och eng Ëmverdeelungspolitik duerch attraktiv Tariffer verlaangt, déi natierlech am Kader vum enger Liberaliséierung net méiglech wäert sinn.

D'Moyene dofir waren op jidde Fall do, an esou eng Politik vum öffentlechen Transport hätt déi weider wirtschaftlech Entwécklung och sécherlech net verhënnert, éischter de Contraire.

Virun allem awer hätt se zu enger gudder Liewensqualitéit bäigedroen a vill Affer vum Autosverkéier géifen haut nach liewen, oder sech besser fillen, wann déi Saach vill éischter ugepak gi wier.

Eng aner Politik vum öffentlechen Transport gëtt och schonn zënter laangem verlaangt vum der Gewerkschaften am Transportsektor selwer a vum Mouvement écologique. D'Aktioun "Öffentlechen Transport" war an der Zäit e Versuch, fir eng breet Öffentlechkeet fir hir eegen Interessen ze sensibiliséieren an ze mobiliséieren. Déi richteg Konzepter hu scho ganz fréi bestanen a si bestinn och haut nach.

Konzepter wéi Mobilitéit.lu komme räichlech spët a falen an d'Liberaliséierungsphasen eran, mat Auswierkungen op d'CFL an op de Statut vum hirem Personal, déi nach net ganz kloer sinn. Och d'Finanzéierung dovunner ass nach net ganz kloer an ech ënnerstëtzen dofir och déi Fuerderung, de Stat misst bei der CFL mat méi Kapital eraklennen.

Et geet bei der CFL ëm méi wéi ëm de Loun an ëm de Statut vum den Eisebunnen, mä et geet och do drëm. An déi breet Öffentlechkeet, déi Interessen un engem gudden funktionéierende Schinnentransport huet, muss och wëssen, dass dozou net nëmmen modern Zich a Waggonen, mä och genuch a gudd bezuelte Personal gehéiert, wat fir d'Sécherheet a fir de Komfort suerge kann.

Haut scho wëll den CFL-Verwaltungsrot - an dat sinn haaptsächlech Regierungvertrieeder - d'CFL fit maachen, fir déi Compétioun déi op se zoukënn, andeem se hire Couët wëll erofdrécken op dee vu privaten Ubidder. Den Entworf vum engem Strategiepabeier vum der CFL fir de Giddertransport wibbelt nëmmen esou vu Säitenhieb op d'Contrainte vum öffentlechen Personalstatut.

D'CFL selwer operéiert schonn am Giddertransport iwwert eng Duechtergesellschaft am Güterbahnhof vum Tréier, wou si d'Rangéierdéngschter iwwerholl huet, an d'Personal vum där Gesellschaft ënnersteet natierlech net dem Statut vum der CFL.

Et ass an Zukunft méiglech, dass aner Zuggesellschaften wéi d'CFL och zum Beispill Linnen a Fahrten iwwerhuelen am öffentlechen Personeverkéier, zum Beispill bei deem nei ze schafenden Tramdeen op de Findel soll fueren, och wann dat sech vläicht an der Praxis wäert a Grenzen halen. D'CFL selwer an hire Generaldirekter envisagéieren zum Beispill esou Linnen am internationalen Zuchverkéier selwer ze bedreiwen. Zum Beispill no däitschen Destinatiounen, wou jo de Maart scho wäitgehend liberaliséiert ass, och am Personeverkéier.

Däitschland ass iwwerengs e gudd Beispill fir dat, wat riskéiert op eis zouzekommen, well do d'Liberaliséierung am Kader vum der Privataarbechtsvertrag fir déi do schaffen.

tiséierung vum der däitscher Bunn scho ganz wäit fortgeschritt ass. D'Nodeeler vum däitsche Modell sinn an der Zwëschenzäit bekannt. Et brauch een net bis an England ze fueren: Verspéidungen, en onduerchsichteg Präissystem mat Nodeeler grad fir de Beruufsverkéier, Ofbau vu Regionalverbindungen, Plazenofbau awer och Stëlleung vum Industrieuschléss déi net méi rentabel sinn.

Wann 2009 d'CFL net méi subventionéiert gëtt an op sech eleng gestallt ass, da kënnt eng ähnlech Entwécklung op si zou. Da gëtt bei de Personalkäschten gespuert, bei de Materialkäschten - wat alles och op d'Käschten vum der Sécherheet wäert goen -, an da ginn d'Präisser vum der Billjeeën an den Abonnenten an d'Luucht, entweder allgemeng oder selektiv, do wou se am mannsten abréngen. Fir duerch d'Konkurrenz d'Präisser wëllen ze senken, dat wäert sech warscheinlech nëmmen partiell an zäitweilleg weise fir gewëssen interessant Clienten.

Profitéieren vum deem ganze wäerten déi grouss Investisseuren. D'Käschten droen der vill: d'Personal, d'Benotzer vum der Bunn - besonnesch de Beruufsverkéier an déi mat deene klengen Paieren -, d'ländlech Géigenden déi wäerte vernoléisseg ginn an d'Leit am Allgemenge wäerten och d'Auswierkungen ze spiere kréien wat hir Ëmwelt ugeet.

Déi éischt Virbueten hu mer am Sozialkonflikt mat den Eisebunnsgewerkschaften. Déi wiere sech zu Recht, well se fäerten éischters en Ugrëff op hire Statut, zum Beispill duerch d'Uewechfale vum automatischen Avancement an der Carrière, zweetens en Astellungsstopp an drëtzens d'Filialiséierung, dat heescht d'Auslagerung vum Aktivitéiten an Duechtergesellschaften iwwer Privataarbechtsvertrag fir déi déi do schaffen.

M. le Président.- Ech muss lech drop hiweisen, datt är Riedezeit ofgelaft ass.

M. Serge Urbany (*déi Lénk*).- Mä de Problem ass, ech hunn hei net méi de Compteur wéi gewinnt, dee mech ëmmer erënnert un déi précieuse Riedezeit.

M. le Président.- Dofir hunn ech lech et jo elo gesot.

M. Serge Urbany (*déi Lénk*).- Ech wollt eigentlech awer nach d'Zäit vun den zwou Motioune mat bäihuelen. Ass dat vläicht méiglech? Déi misst jo awer nach vorhande sinn. Ech sinn direkt fäerdeg. Ech hunn nach fir eng Minutt.

Et war bezeichnenderweis d'Regierung déi duerch hir Vertrieeder am CFL-Verwaltungsrot schonn zougesote Personalopstockungen erëm rückgängig maache gelooss huet. Dat féiert laut de Gewerkschaften zu Personalofbau an zum Enn vum enger integréierter Bunn duerch futti-rationaliséieren.

Au contraire, mengen ech, dass et wichtig ass de Statut vum der Bunn ze verteidegen, iwwerengs bei allen Eisebunnsgesellschaften déi nach komme wäerten, an dat nom Gesetz vum 1920, wat dat ausdrécklech virgesäit. An ech mengen et ass och néideg, fir méi frontal géint all déi Bestriewungen déi bestinn, souwuel vu Bréissel aus wéi och zu Lëtzebuerg, virzegoen, well mer brauchen haut e gudden öffentlechen Transport och mat enger öffentlecher Finanzéierung.

D'Eisebunn ass haut a villen Hiisichten, mengen ech, e Streik wäert, wéi d'Gewerkschaften soen, a mir sollte se dobäi ënnerstëtzen, well et geet ëm d'Wuel vum der ganzer Region an et geet och ëm ee Stéck Sozialpolitik zu Lëtzebuerg.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Merci, Här Urbany. Domat wieren d'Riedner all erduerch. D'Regierung kritt dann

elo d'Wuert an domat ginn ech dann dem Här Transportminister Henri Grethen d'Wuert.

4. Dépôt d'un projet de loi

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Merci, Här President. Fir d'éischt wëllt ech, Här President, gemäss dem Arrêté grand-ducal vum 25. Abrëll 2003, dee mech autoriséiert de Projet de loi iwwert den öffentlechen Transport ze déposieren, dat heimadder maachen:

- *Projet de loi N° 5125 sur les transports publics*.

M. le Président.- Ech huelen Akt vum Dépôt vum Projet de loi 5125, deen un déi zoustänneg Kommissioun weidergeleet wäert ginn.

5. Interpellation de M. François Bausch au sujet de la politique ferroviaire (suite)

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den Interpellant, den honorabelen Här Bausch, huet seng Interventioun ugefaangen, andeem hien drop higewisen huet, dass d'Eisebunn an enger kritischer Situatioun ass an dass et eigentlech géif gëllen éischter vum Opbau wéi vun Ofbau ze schwätzen, dass et méi wichtig wier positiv Signaler ze ginn, statt ze mengen et kéint ee mat de Rezipient vum 19. Jorhonnert am 21. Jorhonnert an engem verännerten Ëmfeld eng Eisebunn um Liewen erhalen.

Ech hunn éineschters engem vum de Mandatair vum där Gewerkschaft, déi haaptsächlech den nächste Freideg, de Landesverband, zu engem Warnstreik opgeruff huet, meng, ech wëll net soen Irritatioun, mä mäin Onverständnis fir déi Aktioun zum heitege Moment matgedeelt, an ech sinn der Meinung dass et Verrot un der Zukunft vum der Eisebunn ass.

An engem Moment wou d'Lëtzebuerger Eisebunn viru groussen Défi steet, viru Défien, wéi se se nach ni an hirer Geschicht kannt huet, ass et net fir negativ ze reagieren, mä ech mengen dass et géif gëlle positiv ze reagieren a sech positiv deenen Erausforderungen ze stellen, wann ee wëllt als Eisebunn eng Zukunft hunn.

Här President, därft ech drop hiweisen, dass jo net nëmmen des Regierung, mä och déi viereg Regierung eng ganz Rei vum Initiative geholl hunn. Ech wëll net verheeschen, dass dat ënnert dem Drock vun europäeschen Direktive war, fir d'Eisebunn an en neie Kader ze setzen.

Ech brauch sécherlech net un d'Gesetz vum 10. Mee 1995 ze erënneren. Ech brauch och net oder ech wëll awer ganz kuerz un d'Gesetz vum 28. Mäerz 1997 erënneren, wou d'Eisebunn komplett désendettéiert ginn ass. De Lëtzebuerger Stat huet d'Gesamtschold vum der Eisebunn iwwerholl. A wann de Lëtzebuerger Stat - mir all also - haut nach iwwerhaapt eng Schold huet, déi ze rembourséieren ass, dann ass et haaptsächlech deen Deel vum der Schold, déi mer vun der Eisebunn iwwerholl hunn.

An d'Lëtzebuerger Eisebunn huet deemools, am Kader vum enger Augmentation de capital, och nach d'Finanzmëttel zur Verfügung gestallt kritt. Finanzmëttel déi mëttlerweil opgebraucht sinn.

A wat fir engem Kader schafft haut d'Eisebunn? D'Lëtzebuerger Eisebunn huet eng Rei vu Méitieren. Et gëtt Métiere wou se fir de Stat schaffen an et gëtt Métiere wou se d'Autonomie hunn. De Métiere wou se fir de Stat schaffen ass den Ënnerhalt an den Neibau zum Deel vum der Infrastruktur. Mir schaffen, einfach duergestallt, à livre ouvert.