

Den Amendement ass verworff mat 35 Nee-, 12 Jo-Stëmmen an 11 Absten-tiounen.

Ont voté oui: MM. Jean Colombe-ra, Gast Gibéryen, Fernand Grei-sen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen;

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

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

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

M. Serge Urbany.

Se sont abstenus: MM. Jean Assel-born, Alex Bodry (par M. Marc Za-nussi), Mme Mady Delvaux-Steh-res, M. Mars Di Bartolomeo (par Mme Lydia Mutsch), Mme Lydie Err (par M. Jeannot Krecké), MM. Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi.

Den Artikel 16 ass also ugeholl an där Verfassung wéi e vun der Kom-missiouen virgeschloe ginn ass.

D'Artikele 17 bis 38 si gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, da géin-ge mer elo zur Ofstëmmung vum Projet de loi 5029 iwwergoen.

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

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi do-géint si mat Neen oder si enthalte sech.

De Projet de loi ass ugeholl mat 41 Jo- an 19 Nee-Stëmmen.

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

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

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jac-ques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Meh-len.

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

MM. François Bausch, Robert Gar-cia, Camille Gira (par M. Robert

Garcia), Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. Jean Huss);

M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Motion 1

Dann hätte mer elo och nach eng Motioun, déi vum Här Robert Gar-cia eragereecht ginn ass. Si ass ausgedeelt an explizéiert ginn. Dir hutt se virleien.

Ass e Vote électronique verlaangt?

(Assentiment)

Mir stëmmen also of iwwert d'Mo-tioun vum Här Garcia.

Vote

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi do-géint si mat Neen oder si enthalte sech.

D'Motioun ass ofgeleent mat 33 Nee-, 17 Jo-Stëmmen an 3 Absten-tiounen.

Ont voté oui: Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch, MM. Georges Wohl-fart et Marc Zanussi;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jac-ques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Meh-len;

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

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

Mme Simone Beissel (par M. Jean-not Belling), MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emi-le Calmes (par M. Gusty Graas), Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger (par M. Niki Bettendorf), Alexandre Krieps, Claude Meisch, Jean-Paul Rippin-ger, Marco Schroell, John Schum-mer et Théo Stendebach.

Se sont abstenus: MM. Jean Assel-born, Lucien Lux et Jos Scheuer.

Domadder wär dee Punkt vum Or-dre du jour ofgeschloss. Den Här Strotz freet d'Wuert.

5. Dépôt d'une motion par M. Nicolas Strotz relative à l'installation d'une station-service sur le tracé de la liaison au-toroutière vers la Sarre

■ M. Nicolas Strotz (CSV).- Här President, am Numm vun de Majoritéitsfraktiounen wëll ech hei eng Motioun iwwerreechen, déi d'Regierung invitéiert fir schnell-stens e Projet de loi auszeschaffe fir eng Tankstell op d'Saarstrooss ze bauen.

(Hilarité et brouhaha général)

Ech wär frou, wa mer mar no der Diskussioun vum Marchés-publics-Gesetz hei iwwert dës Motioun dis-kutéieren an ofstëmme kéinten.

Motion

La Chambre des Députés,

- *considérant que la construction de la liaison autoroutière avec la Sarre constitue un élément important de la politique gouvernemen-tale visant à garantir le raccorde-ment de notre pays aux grands ré-seaux routiers transfrontaliers;*

- *considérant que cette nouvelle autoroute absorbera une partie substantielle de la circulation rou-tière actuelle, encore contrainte de traverser les localités luxembour-*

geoises situées entre la ville de Lu-xembourg, respectivement la croix de Bettembourg, et les villages frontière de la Moselle;

- *considérant que la construction de la liaison autoroutière avec la Sarre mènera ainsi à un accroisse-ment palpable de la qualité de vie dans les localités actuellement en-core confrontées avec un trafic de transit intense;*

- *considérant que les autoroutes luxembourgeoises disposent toutes de stations service permet-tant aux véhicules de se ravitailler en carburant sans devoir quitter le réseau autoroutier;*

- *considérant que cet état des choses évite une circulation de transit excessive à travers les loca-lités situées aux environs des auto-routes;*

- *considérant que les planifications de la liaison autoroutière vers la Sarre ne prévoient pas encore l'ins-tallation d'une station-service, pourtant indispensable dans la perspective d'une réorientation complète de la circulation de tran-sit vers cette partie de l'Allemagne et pouvant ainsi garantir l'améliora-tion de la qualité de vie dans les lo-calités actuellement encore traver-sées par cette circulation;*

invite le Gouvernement

- *à prévoir l'installation d'une sta-tion-service sur le tracé de la liai-son autoroutière vers la Sarre, afin d'assurer l'utilisation exclusive de la nouvelle autoroute par les véhi-cules en transit vers l'Allemagne;*

- *à planifier cette installation de manière à limiter autant que pos-sible les retombées nocives pour la population des localités situées aux environs du site de la station;*

- *à élaborer à cet effet un projet de loi modifiant la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison avec la Sarre;*

- *à élaborer un projet de loi modi-fiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un Fonds des Routes, afin de dé-terminer les compétences en ma-tière d'autorisations de construire relatives à la réalisation des projets et équipements routiers énumérés à l'article 6 de la loi précitée.*

(s.) Nicolas Strotz, Jeannot Belling, Lucien Clement, Marie-Josée Frank, Maggy Nagel.

■ M. le Président. - D'Chamber hält Akt vun där Motioun. Mir gi se weider.

Da kéime mer also zur Diskussioun vum Projet de loi 4942/5032 iwwert d'Gestioun vun der Eisebunnsin-frastruktur.

(Brouhaha général et coups de cloche de la Présidence)

D'Riedezäit ass nom Modell 1 fest-geluecht. Et sinn agedroen: déi Hären Hauptert, Zanussi, Graas, Greisen a Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här John Schummer.

6. 4942/5032 - Projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

■ M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir komme mat dësen zwee Projeten, déi elo um Ordre du jour sinn, zum deiers-te Projet aus dëser Legislatur.

(Coups de cloche de la Prési-dence)

Et geet ëm sage und schreibe zir-ka 900 Milliounen Euro am Déngscht vum öffentliche Trans-port. Dëse Projet war schonn zu engem groussen Deel an allen De-tailer am Gesetz vum 24. Juli 2000 presentéiert ginn, esou dass ech net méi op all eenzel Detail hei muss agoen, mä mech nach just op d'Differenze beschränke wäert. Am schrëffleche Rapport kënnt Dir souwisou alleguerten déi Detailer in extenso noliesen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den 18. Abrëll 2002 ass de Projet 4942 betreffend d'Gestioun vun der Infrastructure ferroviaire hei an der Chamber déposéiert ginn an de Conseil d'Etat ass den 10. Abrëll mat deem Projet saiséiert ginn. De Projet 5032 ass den 8. Oktober 2002 an der Cham-ber déposéiert ginn an de Conseil d'Etat ass den 23. September vum Joer 2002 saiséiert ginn.

(Coups de cloche de la Prési-dence)

D'Regierungsamendementer sinn den 30. respektiv den 31. Dezem-ber un de Conseil d'Etat gaangen. Den 28. Januar 2003 huet de Con-seil d'Etat säin Avis iwwert déi zwee Projete ginn. D'Kommissioun huet an hirer Sitzung vum 18. Mäerz 2002 déi zwee Projeten exa-minéiert a meng Wéinegkeet als Rapporteur fir déi zwee Projeten hei désignéiert. Vu dass de Conseil d'Etat déi zwee Projeten an engem Avis aviséiert huet, huet d'Kommis-sioun sech un déiselwecht Method gehalen. De Rapport ass den 8. Mee 2003 vun der Kommissioun ugeholl ginn.

Éischtens also de Projet 4942. Mam Gesetz vum 24. Juli 2000 ass eng éischt Serie vu Mesuren, déi eng Verbesserung vun der Sécher-heet a vun der Qualitéit vum Ré-seau ferroviaire solle garantéieren, ugeholl ginn. D'Commission de l'In-frastructure ferroviaire, déi de Stat agesat huet, ass chargéiert gi fir en Inventaire an en éischte Bilan vum Gesetz vum 24. Juli 2000 ze maa-chen an ze ënnerbreeden. An hi-rem Avis vum 23. November 2001 huet dës Kommissioun op eng Rei Problemer, notament wat d'Be-rechnungen an d'Ennerschätzunge vum Präis vu Säfte vun der CFL-Di-rektioun ubelaangen, opmierksam gemaach.

(Coups de cloche de la Prési-dence)

Et gouf och décidéiert de Projet iw-ert d'Moderniséierung an d'Er-neuerung vun der Linn Lëtzebuerg-Klengbetten provisoersch opze-ginn. Ausserdeem gesäit dëse Pro-jet d'Ännerung vum Projet betref-fend d'Remise en état vum Viaduc Polvermillen vir. D'Iddi hei dräi Gleis-er ze baue gouf abandonnéiert an et gouf décidéiert eng nei Linn op de Kierchbierg via Findel ze bau-en, wat de Bau vun enger neier Bréck, déi zweegleiseg soll sinn, parallel zur jëtzege Bréck Polver-millen, mat sech bréngt.

Eng Réévaluation vun den Aar-bechten op der Linn Kautebaach-Wolz bréngt eng Augmentatioun vum Coût op 31,5 Milliounen Euro, wat laut Artikel 99 vun der Consti-tutioun enger gesetzlecher Basis ënnerläit. D'Kommissioun huet d'Initiativ vum Minister vum Trans-port apprécieiert, fir d'Budgetskon-trollkommissioun schonn am Virfeld vun dësem Projet iwwert déi Pro-blemer ze informéieren.

D'Kommissioun adhëréiert och der Invitatioun un d'CFL fir, an ech zitéieren: „d'une part, à créer au sein de l'entreprise les conditions utiles pour assurer à l'avenir une exécution de leurs obligations lé-gales et à préparer une réévalua-tion des devis sous-estimés tout en expliquant les raisons de l'insuffi-sance des crédits pour certains projets ainsi que de l'abandon d'autres projets dont la réalisation s'avère impossible dans les condi-tions de 2000".

Ze soe bleift nach, dass soubal e Konsens tëschent Lëtzebuerg an der Belsch fonnt gëtt, wat d'Liaison

Bréissel-Lëtzebuerg betrëfft, dann den Investissement vun der Linn Klengbetten och erëm nogekuckt gëtt. Eis Kommissioun ass der Meenung, dass et gutt wär, wann en Accord kënnt fonnt ginn zwë-schent deenen zwee Länner fir d'Linn Lëtzebuerg-Bréissel, quitte dass mir eng Participation financiè-re missten envisagéieren, wann dat gefrot wär.

Zweetens de Projet 5032. Dëse Projet konzentréiert sech haaptsächlech op déi Projeten, déi am Kader vu „Mobilité.lu" de 24. Januar vum Joer 2002 an der Chamber presentéiert gi sinn. D'Gesetz vum 24. Juli 2000 hat en Deelausbau op zwee Gleiser vun der Linn Péiteng-Lëtzebuerg virge-sinn. Elo baue mer déi Linn net nëmmen deelweis, mä integral, op zwee Gleiser aus. Sou hu mer d'Méiglechkeet vun enger Aug-mentatioun vun der Offer fir déi Leit, déi aus der Grenzregioun kommen, well mer, duerch deen In-tegralausbau op zwee Gleiser, d'Kadenz vun den Zich kënne méi grouss maachen.

(M. Nico Loes prend la Prési-dence)

Dëse Projet gesäit och en duebelt Gleis tëschent Hamm a Sandweiler vir. Dës gëtt Capacitéite fräi, déi gebraucht gi fir d'Connexioun Train-Tram Findel-Kierchbierg.

Och de Projet betreffend d'Créa-tioun vun engem faisceau de remi-sage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg" ass mat dë-sem Projet hei beträff.

En attendant eng Approbatioun vun engem Echangeuprojet gëtt d'Gesetz vum 24. Juli vum Joer 2000 an deem dote Fall bäibeha-len.

De Projet bedréit elo e Montant vun 102,57 Milliounen Euro, géint nëm-me 24,79 an deem Projet virdrun.

Och de Projet fir d'Installatioun be-treffend d'Sécherheet an d'Tele-kommunikatiounen vun de „postes de signalisation" Wecker, Rued, Èi-ter a Sandweiler-Konter ass hei bëuecht ginn.

De Projet 18 huet also als Objet d'Realisatioun vun engem inte-gréierten numeresche Radio, ERTMS/GSM-R op der Eisebunns-infrastruktur, dréit zur Sécherheet vun den Zich bäi an ass Précurseur vun der Harmonisation vun den „techniques ferroviaires à l'échelon communautaire", déi nach wäerten op eis zoukommen.

Den Alter an d'Usure vun de Struk-ture vun der Nordstreck bréngt och hei Renouvellementer vun den In-stallatiounen mat sech. De komplet-te Renouvellement vum Tronçon Bierchem/Nord-Èiter an de Bou Al-zeng ass och ënnert dem Ge-sichtspunkt vum neie Viaduc Pol-vermillen ze gesinn. Aus Sécher-heetsgrënn mussen déi Aarbechte virum Bau vum neien Viaduc rea-liséiert ginn. De Conseil d'Etat huet proposéiert, déi zwee Projeten an engem Text ze regroupéieren; wat och d'Kommissioun selbstver-ständlech ugeholl huet.

Ech wëll dann zum Schluss nach déi 20 Punkten opzielen, déi dësen Text virgesäit.

(Interruption)

Allen 20, Här Scheuer, Dir kënnt se awer och am schrëffleche Rapport noliesen, wann et lech ze laang dauert.

■ M. Jos Scheuer (LSAP).- Ech hunn dat gemaach!

■ M. John Schummer (DP), rapporteur.- 1. a) D'Linn Zouftgen-Lëtzebuerg gëtt e Montant vun 12,5 Milliounen Euro.

b) D'Linn Zouftgen-Lëtzebuerg (aménagement d'une troisième voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocs de section, intégration du poste de Berchem, dans le poste directeur de Luxembourg): 27,5 Milliounen Euro.

2. Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange: 319.920.000 Euro.

3. Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite „Ligne du Nord“, en particulier de la section de voie Walferdange-Lorenzweiler et augmentation de la capacité de ligne: 14.497.656 Euro.

4. Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig: 23.867.189 Euro.

5. Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares: 9.441.223 Euro.

6. Gare d'Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive): 25.161.193 Euro.

7. Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg: 102.570.000 Euro.

8. Remise en état du Viaduc Polvermillen en gare de Luxembourg: 15.917.755 Euro.

9. Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau: 24.665.406 Euro.

10. Den Aménagement vun neie Quaië fir Zuchreesender: 9.915.741 Euro.

11. Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction, dans l'optique du trafic au début du 21^e siècle: 35.101.996 Euro.

12. Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau: 12.345.089 Euro.

13. -

14. Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aillgüilles et appareils de voie: 8.676.273 Euro.

15. Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne Kautebach à Wiltz: 31.463.086 Euro.

16. Ligne de Luxembourg à Wasserbillig (mise à double voie du tronçon entre Hamm (Polvermillen) et Sandweiler): 113.311.935 Euro.

17. D'Ligne Lëtzebuerg-Waasserbëlleg (modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Rued, Eiter et Sandweiler-Konter: 25.606.000 Euro.

18. Réseau ferroviaire luxembourgeois (aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure), nëmmen: 25.115.000 Euro.

19. Ligne du Nord (renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne): 40.016.000 Euro.

20. Tronçon de ligne Berchem/Nord-Eiter et courbe de raccordement d'Alzingen (renouvellement complet d'installations de voie): 12.752.000 Euro.

Här President, dat sinn déi Chifferen iwwert déi mir haut ofzestëmmen hunn. Et sinn der vill, wéi gesot, et ass dat deierst Gesetz vun dëser Legislaturperiod an ech hoffen, dass mer den Accord zu deem Gesetz haut fannen.

Ech soen lech merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Schummer. Als nächste Riedner ass den Här Hauptert agedroen. Här Hauptert, Dir hutt d'Wuert.

(Interruption)

■ **M. Norbert Hauptert (CSV).** - Voilà. Merci, Här Scheuer. Merci, Här President.

Dir Dammen an Dir Hären, nodeem datt de Kolleeg Schummer sou am Detail op dëse Projet agaangen ass, kann ech mech op e puer allgemeng Bemierkunge beschränken, déi mer iwwregens schonn an der Diskussioun zu deenen Interpellatiounen vun de Kollege Marc Zanussi a Fränz Bausch iwwert d'Mobilitéit am Süden hei am Land an iwwert d'Zukunft vun der Eisebunn gehalen hunn.

Här President, wann eis Wirtschaft an deenen nächsten 20 Joer weider sou wäert wuessen an och d'Zuel vun de Leit, déi bei eis am Land wunnen oder iwwert d'Grenz bei eis an d'Land schaffe kommen, an der Zukunft sou wäert zouhuelen, da wäerten am Joer 2020 65% méi Beweugunge vun de Leit bei eis am Land geschéien, wéi dat haut de Fall ass.

Wa mer dann net wëllen am Stroosseverkéier erstécken, da mussen mer méi Beweugunge vun individuellen Transport op de kollektiven Transport kréien, a besonnesch méi Transporter vun dem Stroosentransport op de Schinnentransport.

Wa mer dann dat Zil vun engem Modal split vu 25/75 wëllen erreechen, da mussen dräimol méi Leit op den öffentlichechen Transport wéi dat haut de Fall ass, a fir d'Grenzgänger müssen dat souguer véiermol méi Leit si wéi mer dat haut hunn.

Wa mer also wëlle verhënneren, datt mer moies an owes stonne laang am Stau op eisen Autobunne stinn, da mussen mer dozou bäidroen, datt de Verkéier duerch d'Stad entlaascht soll ginn. Oder wa mer wëllen datt de Verkéier duerch d'Stad soll entlaascht ginn, da mussen mer engersäits d'Offer vun öffentlichechen Transport a Richtung Hauptstadt verbessern, an anersäits den Duerchgangsverkéier duerch de Stater Zentrum verhënneren.

Dofir brauche mer engersäits en Ausbau vun eise nationalen Eisebunnnetz an den Aménagement vun Opfänkparkingen op de Grenze vun eise Land, an anersäits awer och d'Organisation vun öffentlichechen Transport aus dem Süden an dem Norde ronderëm d'Stad a Richtung Findel a Kierchbiërg an, wie weess, vläicht eng Kéier spéider bis op de Lampertsbiërg.

Här President, mir wëssen awer och, datt d'Attraktivitéit vun öffentlichechen Transport net nëmmen eleng vum Ausbau an der Verbesserung vun den Infrastrukturen ofhänkt, awer och a besonnesch vun der Qualitéit vum Service, deem um öffentlichechen Transport ugebuede gëtt. Besonnesch am Beräich vun Persouneverkéier ass et wichteg, datt d'Leit regelméisseg, schnell, komfortabel, pünktlech a sécher gefouert ginn.

Dofir muss d'Material vun eiser Eisebunn e Verjéngerungsschub kréien an de Service vun der CFL muss wesentlech verbessert ginn. Dofir ass awer net den Transportminister, mä d'Eisebunnsgesellschaft selwer zoustänneg, an de President vum Verwaltungsrot huet jo an deem Sënn eng Qualitéitsanalys ugekënnegt, un déi d'Clientë vun der CFL mat sollen agebonnen ginn.

Wa mer also a manner wéi 25 Joer e Modal split vu 25% wëllen erreechen, a mir wëssen datt haut schonn an de Spëttestonnen eise Réseau iwwerlaascht ass, da komme mer fir eist Zil ze erreechen net laanscht den Ausbau vun eise bestehende Linnen. Dësen Ausbau muss mat Rücksicht, éischens op rationell Verbindungen zu deenen eenzelne Géigenden an eise Land, zweetens mat Rücksicht op besser Verbindungen zu eisen noe Grenzgebiddern, drëttens mat Rücksicht op gutt Uschlëss un déi inter-

national a besonnesch un déi europäesch Héichgeschwindegkeetslinnen, a véiertens mat Rücksicht besonnesch op d'Sécherheet vun de Leit geschéien.

De Kolleeg John Schummer ass am Detail op déi eenzel Projeten, déi an dësen zwee Projets de loi virgesi sinn, agaangen, erlaabt mer dofir just zwou Bemierkungen.

De Projet de loi, an de Kolleeg Schummer huet et och schonn ernimmt, dee gesäit vir d'Erneuerung an d'Modernisation vun der Streck Lëtzebuërg-Klengbetten ze abandonnéieren. Dës Décisioun ass besonnesch op de Refus vun enger raisonnabler Diskussioun a Kollaboration vun der belscher Eisebunn iwwert d'Streck Bréissel-Lëtzebuërg zrëck ze féieren. Dës Diskussioun ass ëmsou méi bedauerlech well mer iwwert déi Streck mat engem Prolongement op Stroossbuërg déi eenzeg Méiglechkeet gesinn, fir eng direkt Verbindung zu engem europäeschen Héichgeschwindegkeetsnetz ze kréien. Dofir wier d'Regierung gutt beroden, esou wéi et am Exposé des motifs geschriwwen ass, dee Projet erëm esou schnell wéi méiglech op de Leescht ze huelen, wann d'Méiglechkeet vun enger méi intensiver Kollaboration tëschent deenen dräi Eisebunnsgesellschaften sech erëm bitt.

Här President, de Projet de loi enthält eng Rei vu Projeten, déi schonn am Gesetz vum 24. Juli 2000 virgesi waren an déi hei erëm nei hu missen ugefouert ginn, well déi finanziell Enveloppe, déi 2000 gestëmmt gouf, wäitgehenst net méi duergeet. Wa mer dee Schratt vum zoustännegen Minister och hei begrëssen, weinst der Korrektheet géintwuer enger vun Parlament gestëmmt Enveloppe, esou stellt et dach eng schlecht Zensur duer fir de Seriö vum der Aarbecht vun den zoustännegen Instanzen, déi d'Berechnung vun de Projeten opgestallt hunn.

Eleng wat d'Prestatioun vun der CFL selwer an deene Projeten ubelaangt, esou ass d'Enveloppe vu ronn 9 op 13 Milliounen Euro an d'Luucht gaangen, datt heescht ëm méi wéi 44%, wat een hei muss ervirhiewen, awer och bedauern.

Här President, well de Projet an d'Richtung vun enger Verbesserung a vun enger Modernisation vun eise Eisebunnnetz a mat hir zu enger besserer Offer vun öffentlichechen Transport an domat zu enger Entlaaschtung vum Stroosseverkéier wäert féieren, wäert eis Fraktioun dëse Projet stëmmen.

Ech soen lech merci fir d'No-lauschteren.

■ **Des voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Hauptert. Als nächste Riedner ass den Här Zanussi agedroen. Här Zanussi, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Marc Zanussi (LSAP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dee Projet, dee mer haut diskutéieren, ass fir den öffentliche Schinnentransport an domadder och fir d'Eisebunn e ganz wichtige Projet. Dëse Projet gëtt eng zweete Kéier schonn nogebessert, well et ass e Projet, dee mer zu engem Deel schonn am Juni d'lescht Joer diskutéiert hunn, e Projet, dee vun der leschter Regierung den 28. Abrëll 1999 deponéiert ginn ass.

Déi Texter, déi mer hei virfannen, begräifen eng ganz Rei vu wichtige Infrastrukturprojete fir d'Eisebunn hei zu Lëtzebuërg. Wann een de Résumé mécht vun alleguerten deene Projeten, déi an deem Gesetz enthalte sinn, da kéint een et eigentlech an dräi verschidde Kategorien andeelen.

Engersäits Projeten, déi sech mat der bestoender Infrastruktur vun der Eisebunn beschäftegen an der Tatsaach Rechnung droen, dass d'Capacitéit, déi op der Eisebunn verlaangt gëtt, esouwuell am Gidderverkéier wéi och am Persounentrafic muss an d'Luucht gesat ginn. Et si Verbesserungen déi dozou féiere wäerten, d'Pénktlechkeet an de Komfort eropzesetzen. Et si weider Verbesserungen, déi noutwenneg sinn, wann e weess dass den Eisebunnrséseau an d'Schinneninfrastruktur ëmmerhin en Alter vu ronn 150 Joer hunn. Dat ass den éischten Deel vun de Projeten.

Den zweeten Deel vun de Projete beschäftegt sech mat där ganz wichtiger Fro vun der Sécherheet - den Här Schummer ass och dorober schonn agaangen -, mat de Stellwierker a mat dem Telefonsréseau, déi hei nei konzépiert gi fir méi Sécherheet ze garantéieren.

En drëtten Volet vun de Projete beschäftegt sech mat Projete vun der Eisebunn an dem Schinnentratifc, Projeten déi fir d'Zukunft geplangt sinn, wéi zum Beispill d'Ubannung vum Kierchbiërg, respektiv vum Findel.

Am Zesummenhang mat deem Projet hei muss ee soen, dass et déi éischte Kéier ass oder eng vun den éischte Kéiere wou den Term „Mobilitéit.lu“ an engem Document parlementaire optaucht. An déi Fro, déi schonn e puermol hei gestallt ginn ass, déi kéint een da vläicht heimat beäntwert kréien, nämlech dat wat dann elo de Statut vun deem Dokument „Mobilitéit.lu“ ass. Ass dat elo déi definitiv an offiziell Positioun vun der Regierung? Déi Fro hu mer bis elo nach net beäntwert kritt. Et wär vläicht dëst d'Geleeënheet fir dorop ze äntwerten.

Da muss ee soen, dass am Rapport vun der Kommissioun den Avis vum Conseil d'Etat eigentlech e bësse spärlech behandelt gëtt. Et sinn nëmmen véier Zeilen dovun am Rapport dran. Ech wëll awer hei ervirsträichen, dass de Conseil d'Etat sech licht driwwer ausléisst iwwert dat legislativt Gewullt, dat am Zesummenhang mat deem Projet entstanen war. Et muss een och bemierken, dass de Conseil d'Etat grad esou wéi de Conseil économique et social eigentlech d'Regierung froen, ob se an der Fro vum öffentlichechen Transport e Gesamtkonzept huet. E léisst Zweifel dorun opkommen, Zweifel den déi mir als LSAP jo och hunn a besonnesch an deene leschte Wochen a Méint op dëser Tribün zum Ausdrock bruecht hunn.

An dann, denken ech, ass et an deem Kontext wichteg nach eng Kéier d'Regierung drun ze erënneren - de President vum Verwaltungsrot huet jo elo nom Streik op der Eisebunn dat och nach eng Kéier bekräftegt -, dass endlech dat Strategiekonzept soll virgeluecht ginn. Laut leschten Aussoen soll dat an engem Mount sinn. An der Hoffnung, dass dat da geschitt, am Intérêt vun der Eisebunn, mengen ech, wäert mer an deem Punkt e konkrete Schrëtt weiderkomm.

Zu deene Projeten, déi an deem Gesetz dra sinn, wëllt ech just e puer Kommentare maachen zu eenzelne Projeten, wou et Emännerunge gëtt. Ee Punkt ass effektiv d'Tatsaach, dass de Projet iwwert d'Erneuerung vun der Streck Lëtzebuërg-Klengbetten zrëckgestallt ginn ass. Aus dem Rapport geet ervir, wat d'Ursaach dovun ass. Et kéint ee vläicht vum Transportminister haut héieren, ob et an deem Zesummenhang Neies ze melle gëtt aus de Gespréicher mat der belscher Regierung, well dee Projet wierklech trotzdeem fir de Schinneverkéier eng grouss Bedeutung huet, an d'Tatsaach och, dass d'Streck an engem ganz schlechten Zoustand ass. A wann ech mech richteg erënneren, ass och Ausgang d'lescht Joer e Brand an engem vun de Stellwierker gewiescht, sou dass dee Projet schonn eng gewësse Bedeitung

huet. Et wär vläicht flott de leschte Stand vum Minister doriwuer geuwer ze ginn.

D'Fro vun der ganzer Dédoubléierung vun der Streck Lëtzebuërg-Péiteng ass natierlech eng wichteg an eng gutt Saach. Domadder bréinge mer et net nëmmen fäerdeg fir d'Capacitéit an d'Luucht ze schrauwen, mä et dréit och dozou bäi, dass mer de Gidderverkéier iwwert déi dote Streck direkt an d'Stad kënnen féieren, ouni dass duerch déi Geräicher, déi domat verbonne sinn, an duerch d'Tatsaach, dass se elo iwwert déi dote Streck kënnen fuere an net méi iwwert deen Deel vu Gleis brauchen ze fuere, dee laanscht an duerch d'Uertschafte geet, de Leit, déi do wunnen, eng Rei vu Suergen am Zesummenhang mat deem ënner Emstänn entstoeende Kaméidi ewechgeholl ass.

Dann e véierte Projet, dee vun der Duebelgleisegkeet vun der Streck Hamm-Sandweiler. Dat ass och e ganz wichtige Projet, net nëmmen am Zesummenhang mat der zukünftiger Ubannung vum Kierchbiërg a vum Findel, mä och aus der Tatsaach eraus, dass déi Duebelgleisegkeet dem ganze Réseau insgesamt eng gewësse Flexibilität an eng gewësse Fluiditéit bréngt, well duerch d'Tatsaach, dass d'Zich sech do kënnen kräizen, d'Zich net méi mussen een op deen anere waarden an dass Verspéidungen, déi mer um Réseau an der Vergaangenheet haten, iwwert deen heite Wee geléist ginn. Et ass also e Plus fir d'Qualitéit a fir d'Pénktlechkeet vun dem Schinnentransport insgesamt.

E fënnefte Projet, iwwert dee scho vill hei geschwat ginn ass, ass dee vun deem neie Centre de maintenance. Effektiv schaffe jo do e puer honnert Leit. A wann ëmmer hei vun der Noutwennegkeet geschwat gëtt, dass d'Eisebunn och soll effizient a rationell schaffen, dann ass eng vun de Voraussetzungen natierlech déi, dass och een Aarbechtsgeschier zur Verfügung gestallt gëtt, wat dat erlaabt. A wann dee Projet elo a senger finaler Konzeption vun engem Budgetkredit vu 24 Milliounen op 102 Milliounen eropgaangen ass, dann, denken ech, wäert dat jo déi lescht Variant vu Konzeption sinn a bréngt dann och hoffentlech deen erwaarte Succès.

E virleschte Punkt ass dee vun der Sécherheet. Den Här Schummer huet kuerz dorop higewisen, dass eng Rei vun Stellwierker erneiert ginn: zu Wecker, zu Rued-Sir, zu Eiter an zu Sandweiler. Dass och zousätzlech e GSM-R agefouert gëtt. „R“ steet an deem Zesummenhang fir Rail. Also en Telefonsréseau konzépiert gëtt, deen ofgeschert ass, deen net ka gestéiert ginn an deen erlaabt, dass permanent mat dem Zuchführer a mat de Stellwierker Kontakt opgehall ka ginn. E Plus fir d'Sécherheet.

Schlussendlech nach eng kleng Fro zu deem Projet iwwert d'Gleisverlängerung Richtung Zouftgen. Et gesäit esou aus, wéi wann dee Projet innerhalb vun deem nächste Joer kéint realiséiert ginn. Ech wollt de Minister nach eng Kéier froen, wat de leschte Stand vun deem Projet ass, well mir selbstverständlech zu Diddeleng interesséiert si wéi dee Projet avancéiert. Mir erwaarden eis als Stad, dass eng Rei vu Problemer am Beräich vum Parking kënnen geléist ginn. D'Leit kënnen dann direkt an den Zuch klammen.

■ **M. Henri Grethen, Ministre des Transports.** - Ech hunn net gutt verstanen: Zouftgen oder Volmereng?

■ **M. Marc Zanussi (LSAP).** - D'Gleisverlängerung vun Diddeleng weider a Richtung Frankräich.

■ **M. Henri Grethen, Ministre des Transports.** - Wann et dat ass, ass et jo no Volmereng. Dir hat Zouftgen gesot.

M. Marc Zanussi (LSAP).- Et ass awer selbstverständlech Volmereng gemengt. Et géing mech interesséiere wéi do de leschte Stand ass, well dee Projet eis ganz speziell als Stad interesséiert aus der Iwwerzeegung eraus, dass mer domadder eng Rei vu Leit vun dem Parking Jean Fohrmann a vum Parking bei dem Centre de documentation ewechkréien, déi dann den Zuch zu Volmereng huelen. Et wär flott do de leschte Stand ze kréien.

Dann nach eng Bemierkung, déi och vun der Budgetskontrollkommission an och am Rapport vun der Kommissioun gemaach ginn ass iwwert d'Tatsaach, dass d'Eisebunn sech eigentlech sollt déi noutwendeg Instrumenter ginn a Viraussetzunge schafen, fir dass déi Kreditiwwerschreidunge mat deene mer haut konfrontéiert sinn eigentlech an Zukunft net méi sollt virkommen an d'Projete besser sollen évaluéiert ginn.

Et muss ee sech natierlech d'Fro stellen, ob d'Eisebunn mat deem besteende Personal, wat se huet am Beräich vun den Techniker an Ingenieuren, am Moment an der Lag ass alleguerten déi Projeten, déi do op se duer kommen, ze realiséieren an deem Zäitplang, dee vun der Politik gewünscht ass, a mat deene Suen, déi elo vun der Chamber zur Verfügung gestallt ginn.

Als Schlussfolgerung an als Of-schluss géing ech soen, dass mat deem Gesetz hei selbstverständlech net all d'Mobilitéitsproblemer vum Lëtzebuurger Land geléist ginn, mä dass et awer fir dat aktuell Ugebuet op der Schinn eng zolidd Verbesserung duerstelle wäert an ech géing och heimat den Accord vun eiser Fraktioun zu deemem Projet bréngen.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksaamkeet.

M. le Président.- Merci, Här Zanussi. Als nächste Riedner ass den Här Graas ageschriwwen. Ech ginn lech domat d'Wuert, Här Graas.

M. Gusty Graas (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, „Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil sowohl der Lebensqualität des Einzelnen als auch der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen“, dat stung 1999 am Wahlprogramm vun der Demokratescher Partei. Dat mannst wat een haut ka soen, dat dass datt zënter d'DP an der Regierung ass, wou si och d'Kompetenz elo huet fir den Transport, dass se dozou bäigedroen huet, datt jo schonn eng Rei vun Initiative vun deser Regierung getraff goufe fir den öffentliche Transport hei zu Lëtzebuerg nach ze verbessern. Virun allem an d'Schinneninfrastruktur, an dese Projet ass de beschte Beweis, gëtt jo elo massiv investéiert.

Et ass evident, datt d'Lëtzebuurger Eisebunn viru groussen Défië steet an et si jo Leit, déi soen, datt si an hirer ganzer Geschicht nach ni virun esou groussen Défië gestanen hätten. Sécher d'Libéralisatioun vun eenzelnen Déngschtleeschtungen ënner anerem jo och vun der Eisebunn dréit dozou bäi, dass een natierlech muss gewëssen Adaptatiounen virhuelen. Och wann d'Libéralisatioun vläicht net no jiddferengem sengem Geschmaach ass, esou kann een allerdéngs d'Rad vun der Zäit net ofhalen. Et géllt also elo déi nei Erausforderungen unzehuelen, awer allerdéngs och net zu egal welchem Präis.

Wann d'Eisebunn soll eng Zukunft hunn, an dat wëlle mir als Demokratesch Partei, da muss een och elo déi richteg Investissementer virhuelen. Et kann een natierlech och net hei verheemlechen, datt eng Rei vun Adaptatiounen och d'Konsequenz vun europäeschen Direktive sinn. Ech wëll och op deser Plaz nach eng Kéier drun erënneren un zwee wichteg Gesetzter, dat eent vum 10. Mee 1995 an dat

anert vum 28. Mee 1997, wou ënner anerem jo de Lëtzebuurger Stat d'Schold vun der Eisebunn iwwerholl hat a wou d'Eisebunn och am Kader vun enger Kapitalerhéijung Finanzmëttel zur Verfügung gestallt krut.

Op där anerer Säit krut d'Eisebunn jo awer och eng Autonomie de gestion zougesprach. D'Relatioun zwëschent dem Stat an der Eisebunn gouf iwwregens an der Geschicht schonn e puermol festgeluecht. Ech wëll allerdéngs do net weider an d'Detailer goen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fréier war u sech d'Eisebunn an den Ae vun de Leit e Symbol fir Fortschrétt an et war deemools dat modernst, dat séierst an dat bequemste Fortbewegungsmëttel. Haut ass dat natierlech e bëssen aneschtens an déi fréier Romantik ass lues a lues e bësse verluer gaangen. Duerfir brauch d'Eisebunn u sech och e bëssen eng nei Imagefleeg fir am Bewusstsein vun de Leit erëm méi present ze sinn.

Den TGV ass awer do ouni Zweifel e gutt Mëttel an en neit Symbol fir Fortschrétt. Duerfir ass et och begrëssenswäert, och wann dat elo an deemem Projet net virgesinn ass, datt mer awer d'Intentioun hu fir eng Ubannung un den TGV-Est virzehuelen.

Wa mer natierlech vun enger neier Imagefleeg vun der Eisebunn schwätzen, da musse mer awer och vun der Acquisitioun vun neiem Material schwätzen an dann denke mer natierlech awer och un d'Moderniséierung respektiv un den Ausbau vun dem Réseau. Dat geschitt jo ënner anerem och mat deemem Gesetz, well et gesäit ee jo op Basis vun deenen neien Devisen, datt elo iwwer 900 Milliounen Euro investéiert ginn, an zwar virun allem an den Ausbau vun dem Réseau.

Ech wëll nëmmen drun erënneren, datt mer 1913 389 Kilometer Normalspurbunnen haten an dozou sinn dann nach 141 Kilometer Schmuelspurbunne komm. 2001 waren dat am Total awer nëmme méi 274 Kilometer, dovun 140 Kilometer Duebelgleiser an 134 Kilometer Eegleiser. Et sinn also an deene leschte Jorzéngten eng ganz Rei vu Linne verschwonnen. Si dëngen zwar haut, wéi zum Beispill d'Atertlinn, anerem Zilsetzungen, doriwwer kann ee jo haut mam Vélo flott driwwer fueren, mä si sinn awer op där anerer Säit natierlech fir den öffentlichen Transport verluer gaangen.

Mat der brisanter ekonomescher Entwécklung vun eise Land stelle sech awer noutgedrungen och nei Problemer um Niveau vun der Mobilitéit. Mir hu jo an deene leschte Joren enorm vill och an de Stroossebau investéiert, mä och do gesäit een, datt mer awer lues a lues u gewësse Limité stoussen. D'Gedrécks op eisen Autobunnen an op den Haaptachsen, besonnesch an de Spëttestonnen, wäert awer leider an deenen nächste Joren och net ofhuelen, an duerfir ass et also wichteg datt mer nach verstärkt an den öffentlichen Transport investéieren.

Dat ass net nëmmen am Intérêt vun de Leit, déi hei zu Lëtzebuerg wunnen, mä et ass virun allem och am Intérêt vun deene mëttlerweil iwwer 100.000 Frontalieren, déi jo all Dag an eist Land schaffe kommen. Grad d'Verduebelung vun der Linn Péiteng-Lëtzebuerg erlaabt et ville Grenzgänger aus der Belsch an och aus Frankräich an Zukunft méi verstärkt op den Zuch ëmzeklammelen, well jo eben duerch des Infrastruktur och elo zousätzlech d'Frequenze kënnen erhéicht ginn. Dat bréngt et natierlech och mat sech, datt zousätzlech Park&Ride-Parking mussen aménagéiert ginn, esou zum Beispill ass datt jo och virgesinn am Raum Dippech-Reckeng. Dës Verdueblung vun der Streck mécht et awer och méiglech, dass an Zukunft den Zuch ka bis an d'Belsch a virun allem bis op Virton fueren.

Dann därf ee jo och net vergiesse, datt ronn 55.000 Leit haut - an ech beruffe mech hei op Chifferen, déi geleeëntlech vum Streik leschte Freiden avancéiert goufen - all Dag den Zuch huele fir op hir Aarbecht ze kommen. Dese Chiffer kann u sech nach erhéicht ginn, wa mer wéi gesot elo déi richteg Jalone setzen. Dat bedéngt natierlech awer och besser Verbindungen an de Spëttestonne virzegesinn, well - a jiddferen, deen alt scho mam Zuch gefuer ass, kann dat nëmme confirméieren - wann een op der ganzer Streck muss stoen a keng Sätzplaz huet, dann iwwerleet een et sech zweemol, ob ee soll mam öffentlichen Transport fueren. Op där anerer Säit ass et natierlech esou, esou laang ee méi séier mam Privatauto op seng Aarbechtsplaz kënnt, esou laang huet een natierlech éischter Tendenz fir sech nach wie vor mat sengem Auto fortzebewegen.

(M. Jean Spautz reprend la Présidence)

En anerem Nodeel, deen natierlech munchmol optaucht, dat ass den Déplacement vun doheem op de Point de départ. Fréier war et kee Problem, wann een een oder zwee Kilometer huet misse goen, mä mer wësse jo wéi et haut ass, dass wann ee méi wéi zéng Minutte muss goen, bis datt een op enger Gare ass, datt do sech awer schonn eng Rei vu Leit beschwéieren. Dowéinst muss een och driwwer nodenken, ob net sollen zousätzlech Zoubrengerdéngschten agesat ginn. Eenzel gréisser Gemenge si jo schonn dozou iwwergang fir sougenannte Citybusse anzesetzen. Op där anerer Säit ass et natierlech och noutwendeg, datt an der Enceinte vun de Garen zousätzlech Parkingen aménagéiert ginn. Natierlech muss och dru geduecht gi fir insgesamt de Confort vun der Bunn ze erhéijen.

Dir Dammen an Dir Hären, an dem Kader vun dem Programm „Mobilitéit.lu“, dee jo schonn e puermol hei ugeschnidde ginn ass, ass jo och ënner anerem eng Schinnubannung vum Kierchberg iwwert de Findel virgesinn. Ech mengen dat ass eng Décisioun, déi mir als Demokratesch Partei nëmme begrësse kënnen, well sech de Kierchberg jo och ëmmer méi zu engem wierklech grësseren Zentrum entwéckelt, wou ganz vill nei Aarbechtsplazë kreéiert ginn. Dowéinst ass et och ze ënnersträichen, datt dee Projet elo wäert an noer Zukunft hei zur Diskussioun stoen.

De Projet vun haut, dee jo - an de Rapporteur John Schummer huet dat jo daillech hei ënnerstrach - an deene wesentleche Punkten adaptéiert gëtt, well eben am Laf vun deene leschte Joren nei Erkenntnisser komm sinn an duerfir eben déi Devisen hu missen ugepasst ginn, huet ouni Zweifel eng Inzidenz op de Wuerentransport vun der Eisebunn. An deem Kontext muss ee leider nach eng Kéier drun erënneren, datt besonnesch dee Métier vun der Eisebunn zimlech déficitaire ass. Ech beruffe mech hei och op Aussoe vum Wirtschaftsminister, déi hien déi leschte Kéier hei op der Tribün gemaach huet, datt dee Métier mat ronn 35 Milliounen Euro d'Joer un Defizit ofschléisst. Dat ass natierlech e Chiffer, deen u sech fir d'Zukunft net méi vertrieubar ass.

Op där anerer Säit huet de Wuerentransport an deene leschte Joren ofgehall. Esou sinn zum Beispill 7% manner Tonnen 2001 par rapport zum Joer 2000 iwwert d'Schinn transportéiert ginn. Eng europäesch Etüd huet iwwregens gewisen, datt insgesamt den Undeel vun dem Wuerentransport iwwert d'Schinnen an deene leschte Jore leider ofgehall huet, esou datt awer do mussen Investissementer

gemaach gi fir déi Situatioun ze re-dresséieren.

Virun allem awer den Ausbau vun der Streck Lëtzebuerg-Beetebuerg op Zouftgen, wou jo eng nei Drëttstreck kann ee bal soen aménagéiert gëtt, wäert awer och dozou bäidroen, datt eben do kënnen d'Frequenzen erhéicht ginn, an datt vill méi Wuere kënnen iwwert déi Gleiser ofgewéckelt ginn, well et därf een net vergiesse, datt jo grad déi Streck en internationale Charakter huet, well se an der Transitlinn läit zwëschent dem Nordmier an dem Süde vun Europa.

Frou wäerte se natierlech awer och op der Eisebunn sinn, datt en neie Remisage fir de Matériel roulant aménagéiert gëtt, fir u sech dann och déi al Atelieren opginn ze kënnen. Et läit jo elo erëm en neie Projet vir, dee mat sech bréngt, datt deen éischte Projet vum Gesetz vum 24. Juli 2000 fale gelooss gëtt. An deem neie Projet sinn elo wéi gesot ronn 78 Milliounen Euro méi virgesinn, fir kënnen dee Remisage do ze aménagéieren. Domadder missten dann also och d'Eisebunner an Zukunft iwwer adequat Infrastrukture verfügen, fir kënnen dem Entretien vum Material nozegoen, wat jo u sech och eng Selbstverständlechkeet an Zukunft bleiwe muss.

Mä och der Sécherheet dréit jo dese Projet ouni Zweifel eng grouss Rechnung. Ech mengen, dat ass och ouni Zweifel eppes wat elementar ass.

Dir Dammen an Dir Hären, mat deemem Projet vun haut maache mer ouni Zweifel eng wichteg Etapp vun engem Gesamtkonzept, wat do heescht der Eisebunn eng Chance fir d'Zukunft ze ginn an den öffentlichen Transport ze verbessern. Dat gesot, wëll ech selbstverständlech hei den Accord vu menger Fraktioun bréngen, ouni awer ze vergiesse nach ofschléissend mengem Fraktiounskolleg, dem John Schummer, merci ze soe fir seng ausféierlech Rapporten.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Den nächsten Diskussionsriedner ass den Här François Bausch. Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRENG).- Här President, ech kéint natierlech elo, wann ech wëllt, profitéieren vun deemem Projet hei fir nach eng Kéier des Laangen an des Breeden dat nämlecht ze erzielen, wat ech d'lescht Woch hei erzielt hunn op der Tribün, mä ech wëll lech dat awer erspieren. Un Äre Gesichter gesinn ech och, dass Der ganz gutt verstanen hutt, wat ech lech hei d'lescht Woch erkläert hunn. Duerfir erspieren ech mer dat.

Här President, et ass fir eis selbstverständlech, dass mer dese Projet wäerte stëmmen. D'Ursaachen dovunner sinn am Rapport hei ganz gutt zitéiert ginn an déi entsprechen och deem wat ech d'lescht Woch a menger Ried hei gesot hunn. Ech wëll just profitéieren fir vläicht zwee Sätz zu deem Vollet ze soen, deen am Fong weder mat deemem Projet gekläert ass, nach mat deenen déi mer wäerten an deenen nächste Méint stëmmen, nämlech zu dem Opérateur, deen an Zukunft iwwert déi vill Schinnen do fuere soll oder firt, nämlech zur CFL.

Mir hunn e Konflikt gehat d'lescht Woch op der Eisebunn, e Streik vu 24 Stonnen iwwert deen ee kann hale wat ee wëllt. Allerdéngs ass et esou, datt ee Punkt de Moment fir grouss Veronsécherung suergt, esou gutt bei der Belegschaft wéi ech mengen awer och an der öffentlichen Diskussioun, dat ass: Wat geschitt mat där Gesellschaft do? Wat ass d'Zukunft vun där Gesellschaft a wou wëllt déi Gesellschaft histeieren? Ech schwätzen do vun deem ominöse Strategiepabeier vun der CFL. Ech mengen, all Efforten, déi de Stat och wäert maachen an nächster Zäit fir

d'Infrastruktur ze verbessern, ginn natierlech nëmmen e Sënn, wann een och weess a wéi eng Richtung déi CFL-Gesellschaft do wëllt an Zukunft iwwert déi Gleiser fueren.

Ech géif mengen dass et noutwendeg wier, dass och de Stat seng Responsabilitéit géif iwwerhuele fir dofir ze suergen, dass dee Strategiepabeier esou séier wéi méiglech, an deenen nächste Woche géif ech souguer soen, endlech emol bekannt géif ginn. E soll awer net nëmme bekannt gemaach ginn andeem en an der Öffentlechkeet virgestallt gëtt, mä ech mengen datt mat Sécherheet an deem Pabeier vill Saachen drop stoe wäerten, déi och erëm eng Kéier de Stat betreffen an deementsprechend natierlech och de Législateur, dat heescht dass d'Chamber och domadder befaasst gi muss.

Ech wäer, wann de Minister eis hei scho kéint haut d'Wuert ginn, dass mer dee Strategiepabeier nach virum Summer kéinten an der betreffender Kommissioun, an der Transportkommissioun vun der Chamber, eng Kéier diskutéieren. Ech mengen et géif sécherlech e Sënn maache fir ze kucke wat dat fir de Stat a fir de Législateur an deenen nächste Méint a Jore bedeit.

Dat gesot, Här President, verweisen ech op meng Interpellatioun vun der leschter Woch a soen lech, dass mer dese Projet stëmme wäerten.

M. le Président.- Als leschten Diskussionsriedner ass den Här Fernand Greisen agedroen. Den Här Greisen huet d'Wuert.

M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och vun eiser Säit e grouse Merci un all déi Persounen, déi un deemem Projet matgeschafft hunn.

Wouréms et haut geet, dat ass schonn hei gesot ginn, d'Regierung freet Sue fir an eist nationaalt Eisebunnnetz ze investéieren a leet eng Lëscht vun 19 verschidde Bauprojekte vir. Duerfir wëllt d'Regierung den Artikel 10 ëmänneren aus dem Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestioun vun den Eisebunninfrastrukturen. An deemem Artikel 10 ass de Fonds du rail agefouert ginn, deen d'Ausgaben iwwerhëlt fir den Investitionsprogramm vun der CFL an der Regierung. An engem zweete Gesetz vum 24. Juli 2000 sinn eng Rei vun Investitionsprojeten ugehall ginn, och mat de Stëmme vum ADR.

Haut, mat deemem duebele Gesetzesvorschlag, gëtt eng Zomm vu bal 900 Milliounen Euro fir 19 verschidde Projeten investéiert. Dat sinn eppes 36 Milliarden al Lëtzebuurger Frangen.

Dir Dammen an Dir Hären, nätzlech Investitiounen an d'Schinn fannen am Prinzip d'Zoustëmmung vum ADR. Mir hunn allerdéngs an deem Fall eng Rei Bedenken an ech hoffen, dass den Transportminister des kann aus dem Wee schafen.

Bei den Debatten iwwert d'Zukunft vun der Bunn d'lescht Woch hei an der Chamber ass eppes daillech ginn, an zwar d'Tatsaach dass an de leschte Jorzéngten souzesoen nâischt an eis Bunn investéiert ginn ass. D'Politiker, dat heescht déi vergaange Regierungen, hunn et verpasst eis Eisebunn ze moderniséieren a si hunn et verpasst d'CFL an d'Lag ze versetzen hir Problemer an de Grëff ze kréien a sech op d'Erausforderunge virzubereeden.

Wat d'Ursaachen ubelaangt, esou ware se sech hei de 6. Mee net eens, mä d'Schold dorunner hunn déi Parteien, déi säit jeehier d'Regierung gestallt hunn. Grad déi laang Lëscht vu schwéiere Versäumnisse, déi den Interpellant hei opgezielt huet, waren en dailleche Beweis wéi katastrophal e Bëtrib funktionéiert a virusplangt, wann e vum Stat a vu Gewerkschaftler schlecht gefouert gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, elo wëllt d'Regierung eng Zomm vu bal 900 Milliounen Euro fir dës verschidde Projeten op der Schinn investéieren. Dozou muss ee festhalen, dass doranner eng Rei vun anere Projeten a Käschten nach net enthalte sinn, esou wéi zum Beispill dee berühmten Train-Tram op de Kierchbierg mat 390 Milliounen Euro, op deen ech nach zréckkomme wäert.

D'Sue sollen aus dem Fonds du rail kommen, mä si sinn awer net do! Am Budget vum Joer 2003 stinn zum Schluss nach 34 Milliounen Euro oder 1,4 Milliarde Frang. Et muss ee sech awer elo erënneren, gebraucht gi mindestens 50 Milliarde Frang. Dat sinn der 35-mol méi. Wou huele mer déi hier? Den Transportminister sot an der Kommissioun: „Well net genuch Suen am Fong si musse mer d'Investitiounen strecken“. Dat heescht an anere Wieder op déi laang Bänk schieben. An deem Zesummenhang stelle mir eis eng Rei Froen, an ech wär fro wann den Transportminister mer kéint dorobber äntweren.

Éischstens wat fir eng vun deenen eenzelne Projete gi fir d'éischt ugefaangen an ausgefuert, wou jo jiddferengem kloer ass, dass net alles gläichzäiteg bezuelt ka ginn? An der Kommissioun gouf dov u geschwat, dass all Investitioun, déi eppes zur Sécherheet bäidréit, och éischt Prioritéit kritt. Domat ass wuel jiddferen averstanen, mä wat fir Projete sinn dat dann am Eenzelnen a wat fir eng kommen duerno?

Meng zweet Fro: Huet d'Regierung en ausféierbare Finanzéierungsplang, fir déi grouss Aarbechten och bezuelen ze kënnen? Zu kengem Zäitpunkt ass eis gesot ginn, wou déi Suen hierkomme sollen, wou am Budget gespuert gi soll oder wou méi erageholl gi kann? Gesäit d'Regierung eventuell eng extra CFL-Steier vir?

Drëtt Fro: Gëtt et en Zäitplang fir d'Realisatioun vun deenen eenzelnen Aarbechten an a wat fir engem Délai sinn dës Aarbechten iwwerhaapt technesch ausféierbar? Bis elo huet d'Regierung näischt dozou gesot, grad esou wéi se näischt seet vun den noutwendegen Autorisatiounsprozeduren, déi jo och ëmmer vill Zäitverzögerunge mat sech bréngen, oder brauchen hei keng Kommodo-Inkkommodo-Ufroegestallt ze ginn? Huet d'Bunn iwwerhaapt déi laut Gesetz noutwendeg Betribsgenehmegungen?

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wat d'Finanzéierung ubelaangt, do muss ech d'Fro stelle firwat net an deene leschte 50 Joer oder weinstens während deene leschten aussergewéinlech gudde Joren eppes op deem Gebitt geschitt ass. Wuerfir huet de Stat dann déi vill Suen ausginn, déi jo vun eiser Ekonomie erschafft gi sinn? Ass alles an de Verbrauch vum Statsapparat gestach ginn amplaz an nätzlech Investitiounen?

Et ass jo net nëmme bei der Bunn, wou näischt an d'Zukunft investéiert gouf, mä och op anere Gebitter si keng oder ze spéit Investitiounen virgeholl ginn, an dat bei regelméisseg héijem wirtschaftlechen Zouwuess a gewaltege Plusvaluë beim Steuerakommes. Jorzéngtelaang sinn zum Beispill keng oder net genuch Investitiounen an de Stroussbau, an de Bau vu Schoulen, Spideeler, Alters- a Fleegeheimer gemaach ginn. Eréischt an deene leschte puer Joer ass domadder ugefaange ginn. Elo, wou d'Wirtschaft méi lues leeft, den Zouwuess géint null ausleeft a keng Plus-valuen ze erwaarde sinn, elo wëllt de Stat d'Bunn mat 50 Milliarden erneieren.

Mir ginn de Verdacht net lass, dass ënnert dësen Emstänn dem Transportminister säi Projet nach an 20 Joer net ausgefuert ass, dass d'Regierung kee globaalt Konzept virleien huet. De Statsrot bestätegt dës Meinung wann hie freet, ob d'Strategie den zoustännegen Au-

toritéite wierklech kloer ass. De Statsrot seet daitlech, dass déi sëllege Ännerungen a kuerzer Zäitspan alles aneschters wéi e Beweis si fir eng konsequent a komplett Iwwersiicht.

De Statsrot hält fest, dass d'Aarbechte besser kéinten iwwerwaacht ginn, wann all Projet duerch e separat Gesetz geregelt géif ginn. De Statsrot bedauert dann nach, dass d'Erklärungen zu deenen eenzelne Projeten an Aarbechten net ëmmer iwwerzeegend sinn, a wonnert sech iwwert déi konsequent Präiserhéijungen.

Dës Kriticke si schlëmm genuch, besonnesch wann ee kuckt, dass vun deenen ursprüngelech 15 Investitiounsprojeten, déi mer am Joer 2000 gestëmmt haten an déi deelweis am Bau sinn, der vill vun der Regierung geännert goufen. Zum Beispill véier Stéck, véier Projete si méi deier ginn. Zwee hunn der komplett geännert. Ee Projet gëtt opginn. Haut leien 19 Projete vir an zwee nei Gesetzer déi zousätzlech nach um Instanzewee sinn. Dat ass den TGV-Utschloss-Frankräich an den Tram Kierchbierg.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, well am Bericht vun der Transportkommissioun och vum Schinnenuschloss Kierchbierg Rieds geet, erlaabt mer hei zwou Richtegstellungen ze maachen. Ech wëll elo net nach eng Kéier op déi ëmständlech an deier Streckeféierung vum Regierungsprojet zréck kommen. Och d'Virdeeler vum Projet Bus-Bunn, deen den ADR jo ënnerstëtzt, sinn hei schon daitlech gemaach ginn. Ech hunn awer héiere wéi den Transportminister um Radio gesot huet, de Projet Bus-Bunn géif mat enger gewurrelter a komplizierter Streckeféierung de Kierchbierg ënnerierdesch erop fueren.

(Interruptions)

Neen, Här Minister. Et ass äre Module K dee mat esou engem onrealistesche Rateschwanz mat 6% Steigung seng Ronnen am Bierg dréint. D'Streck vum Projet Bus-Bunn geet riichtaus mat nëmmen 1% Steigung bis op de Kierchbierg.

Eng zweet Ausso vum Minister iwwert de Präisennerscheed vun deenen zwee Projete fir de Kierchbierg wëll ech esou kommentéieren.

Wann ech gelift, Här Minister, net vergiessen déi enorm Käschte bäizerechnen déi nëmme weinst der Spezialentwécklung an dem Bau vun enger Hybridmaschinn ufalen. Dësen Train-Tram fiert engersäits wéi een Tram op Siicht mat kuerzem Bremswee, anerersäits awer och wéi een Zuch iwwert déi normal Bunn. Spezialiste wësse wat dëst bedeit u Käschten an u Risiko. D'Hybridgefrierer mussen ausgeluecht gi fir dat normaalt Eisebunnstroumnetz vu 25.000 Volt Wiesselstrom an zousätzlech fir d'Tramsnetz vu 7.000 Volt Gläichspannung. Nieft enger neier Bréck iwwert d'Polvermillen, extra deieren Infrastrukture fir Garen, Streckeféierung, Stroumversuergung a villes méi, dréit dëst alles ganz sécher dozou bäi, dass de finanzielle Bilan wäit zu Ongënschte vum Regierungsprojet ausfällt.

Ech hoffen dass den Transportminister net op där falscher Schinn do weider fiert an déi richteg Streck nach erwëscht.

Här President, zum Ofschloss wëll ech erklären, dass den ADR säi Votefohängeg mécht vun der Antwort op déi dräi Froen déi ech virdu gestallt hunn, no der Prioritéit vun den eenzelne Projeten, nom Finanzéierungsplang an nom Zäitplang fir d'Ausféierung vun den Aarbechten. Sollt den Transportminister op deene Punkte keng zefriddestellend Garantië gi kënnen, wäerte mir eis beim Ofstëmmen enthalten.

Ech soen lech merci.

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

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Merci, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, leider wäert ech net kënnen op all Froen agoen, well d'Regierung huet jo no deem sophistikéierte Modell, wéi d'Chamber sech selber als Riedezäit ginn huet, an no der Opfuerderung vum President, och d'Regierung soll sech strikt un d'Riedezäit halen, manner Riedezäit wéi déi klengste Fraktioun hei am Haus. Dat kann een esou gesinn, mä dann däerf ee sech och als Deputéierten net wannere wann een net op all Fro eng Äntwert kritt.

Ech wollt op alle Fall, Här President, all de Riedner merci soe fir déi Suergfalt mat där se dëse Projet examinéiert hunn. Ech wollt dann agoen als éischt op déi Äusserungen am Avis vum Conseil d'Etat dee mengt déi Technik déi mir gewielt hätten als Regierung wier keng gutt Technik, well mir versicht hunn all Kéier d'Gesetz vun 1995 ofzeänneren. An domadder, dat war eis Absicht, net nëmmen der Chamber, mä allen Interesséierten d'Méiglechkeet ze ginn iwwer eng aktualiséiert Lëscht vun den Investitiounsprojeten ze verfügen. De Conseil d'Etat huet gesot en hätt gären, e géif prekoniséieren dass ee fir all Projet en individuelle Gesetzesprojet géif an d'Chamber bréngen.

Här President, ech hunn et op dëser Tribün gesot. Ech hunn et an der Transportkommissioun gesot. D'Regierung ass ganz gare bereet dat ze suivéieren, déi Démarche ze suivéiere wéi d'Chamber se proposéiert. Wann d'Chamber léiwer huet fir all Projet mat engem eenzelne Gesetzestext befaasst ze ginn, da maache mer dat. Wann d'Chamber awer ka mat deem System dee mer elo hu liewen, da wäerte mer mat deem System weider fueren. Et ass op alle Fall net den Avis vum Conseil d'Etat dee fir mech do ausschlaggebend ass. Fir mech ass ausschlaggebend dat wéi d'Chamber et gären hätt.

Dofir wollt ech och...

(Interruptions)

Här President, ech si frou dass den Här Krecké mer Recht gëtt. Den Här Zanussi huet awer a senger Interventioun déi Technique législative...

(Interruptions)

Jo, festgestallt.

Dofir soen ech just, Här President, ech sinn an dëser Fro an den Hänn vun der Chamber a mir maachen et esou wéi d'Chamber et gären an där Fro do hätt.

(Interruptions)

Voilà!

Här President, da wollt ech op eng Fro agoen déi souwuel vum Här Haupt wéi vum Här Zanussi évoquéiert ginn ass, an dat ass d'Linn Lëtzebuerg-Bréssel. Eng Streck déi mir och um Häerz läit a wou ech awer wollt erkläre firwat elo déi Moderniséierung vun der Streck Klengbetten-Lëtzebuerg an dësem Projet eraus geholl ginn ass.

Et muss ee wëssen, Här President, dass op belscher Säit bis viru kuerzem keen Intérêt bestanen huet. Mir konnten esou oft do uklappe wéi mer wollten. Et ass eis héiflech nogelauschtert ginn. Mä et ass soss näischt geschitt. Déi Attitüd huet changéiert vun deem Moment u wou op europäischem Niveau e Groupe à haut niveau agesat ginn ass iwwer Réseau trans-européen en matière de transport. Dee Groupe à haut niveau gëtt vun engem fréiere Commissaire presidéiert, dem Här Karel Van Miert. An do

ass an deem Grupp, an an deene Kontakter déi mir haten, d'Iddi opkomm fir eng Schinneninfrastruktur zwëschent Bréssel a Lëtzebuerg ze schafen, déi den Temps de parcours géif sensibel verkierzen, an zwar vun 2 Stonnen eng véirel, respektiv 2 Stonnen eng hallef haut, op ongeféier annerhallef Stonn.

Mir hunn och Kontakt opgeholl mat der franséischer Regierung, déi den Ausbau, d'Moderniséierung vun där Streck géif ënnerstëtzen, well dat géif erméiglechen dass een zwëschent deenen dräi Hauptuerter vun der Europäescher Unioun, Lëtzebuerg, Bréssel a Stroossbuerg, kéint op een Temps de parcours mam Zuch komme vun ongeféier 3 Stonnen.

Ech muss lech awer soen, Här President, an ech sinn och scho schréfflech bei der Kommissioun intervenéiert: Ech ginn d'Gefill net lass, dass déi Initiativ vum President vun deem Groupe à haut niveau, vum Här Karel Van Miert, aus innepoliteschen Ursaachen an der Belsch blockéiert gëtt. Hien huet, ech wëll hei elo net, ech kann och hei net op der Tribün Etat maache vu senger Appréciatioun vun deem Projet, mä ech kann lech awer soen dass mä Verdacht méi wéi begrënnt ass. Toujours est-il dass mir hartnäckeg do hannendru bleiwen. Dass mer och wäerten an Zukunft dofir suergen dass dee Projet weider gedriwwen gëtt.

Mir hunn och gefrot dass d'Banque Européenne d'Investissements soll eng Evaluatioun vun der Rentabilitéit vun esou engem Projet maachen a mir envisagéieren, well nächste Sonndeg si jo Wahlen an der Belsch, soubal déi nei belsch Regierung steet fir da mat deem neien Transportminister - well et gëtt jo ganz sécher en neien, dat ass kloer - Kontakt opzehuelen an ze kucke wat mer op där Streck kënnen maachen.

Dann eng zweet Fro déi vum Här Zanussi ugeschwat ginn ass. Dat ass déi vun der Weiderféierung vun der Streck Diddeleng no Volmerange-les-Mines. Do ass den technesche Konzept fäerdeg. D'Soumissioun si preparéiert. Sämtlech Formalitéite souwuel mat der franséischer Regierung wéi mat der SNCF wéi och mam Réseau ferré français sinn ofgeschloss. D'Accordé mat der ARBED sinn amgaang finaliséiert ze ginn. Ech muss lech soen dass dat net dee lichtsten Deel vum Dossier ass. Ass dat bis ënnerschiwwen, da wäerte mer direkt kënnen mat den Aarbechten ufänken. Mir mengen dass d'Ouverture oder d'Mise en service vun der Linn mat engem Park&Ride op franséischem Territoire, deen ongeféier 180 Parkplaze begräift, ähnlech ongeféier wéi ee kierzlech eröffnete Park&Ride zu Stengefort mat 180 Plazen, nach kéint, wann alles riicht leeft, fir Enn dës Joers fäerdeg sinn.

Här President, den Här Greisen huet eng Rei Froegestallt no de Prioritéiten. Ech kann lech nëmme soen, dass d'Prioritéit déi ass vun der Sécuritéit. Alles wat um bestehende Réseau muss verbessert, moderniséiert an adaptéiert gi fir d'Sécuritéit um Réseau ze steigere, dat huet déi éischt Prioritéit.

De Plan de financement häng natierlech an engem gewësse Mooss och vun de Recettes budgétaires vun deenen nächste Joren of. Kënnen mer iwwer Plus-valuen de Fonds du rail zousätzlech dotéieren oder net? A wa mer en net kënnen dotéieren, da gëtt d'Chamber iergendwann saiséiert mat engem Projet, wann een dat hei alles an deem Rhythmus bis 2020 ongeféier duerchzéie wëllt wéi déi Projete virgesi sinn, an da muss ee Recours huelen op den Emprunt. Mä dat ass eng Décisioun, déi dann d'Chamber op Proposition vun der Regierung ze huelen huet.

Wat den Zäitplang ugeet, muss ech lech soen, Här President, sinn ech net méi esou king fir doriwwer hei Pronosticen ze maachen. Ech

hunnen a menger elo bal 4-jähriger Amtszäit als Transportminister geléiert, dass ee sech un déi Versprechen, déi ee gemaach kritt, net onbedéngt ka fiéieren. Ech hunn elo just net en Engagement geholl, mä en Zäitplang geholl fir e kleng Projekt, wou ech hoffen, dass mer en Enn des Joers kënnen ofschléissen.

Och an deem Projet hei si Projeten drënner, wou ech héich an helleg verséichert kritt hat mer bräichte kee Gesetz ze maachen, well d'Dépense ënnert 7,5 Millioun Euro géif leien. Ech gesinn elo an Dir gesidd et och, dass d'Moderniséierung vun der Streck Kautebaach-Wolzeis 31 Milliounen Euro ze stoe kënnt. De Centre de remisage war ursprüngelech mat 25 Milliounen Euro vun der Eisebunn geplangt, méttlerweil läit de Plang bei 100 Milliounen Euro. Här President, wann ee mat deenen Tatsaache konfrontéiert ass, dann ass een e gebranntent Kand.

Ech hunn op alle Fall bei der Eisebunn drop insistéiert, dass déi Propositionen, déi mir gemaach ginn, elo klappe missten. Ech hu léiwer mir hunn herno bei der Ofrechnung manner ausgi wéi am Devis stung, wéi wann ech nach eng Kéier misst an d'Chamber komme mat engem neien Devis. Ech hätt dat souwisou net méi wëlles ze maachen. Ech hunn dann och der Eisebunn gesot, dass mat deene Suen, déi d'Chamber haut stëmme wäert, se och duerkomme missten, compte tenu vun den Hausses légales selbstverständlech.

Wann d'Chamber der Regierung d'Autorisatioun gëtt fir dës Projeten ze realiséieren, dann ass dat ee vun deene gréissten Investitiounsprojeten, wéi den Här Schummer et schon ënnerstrach huet, déi an dëser Legislaturperiod gestëmmt ginn. Ech soen der Chamber merci fir dee breeden Accord zu dësem Gesetz. Ech hoffen, dass ech och, Här President, d'Membere vum ADR konnt iwwerzeegen, fir hiren Accord zu dësem Projet ze ginn.

Merci.

(Hilarité et brouhaha général)

M. le Président.- D'Diskusioun ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vum Article unique vum Projet de loi 4942/5032 a stëmmen driwwer of.

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

Den Article unique ass gelies an ugeholl.

Mir stëmmen also elo iwwert de virleiende Gesetzesprojet of.

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

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthalen sech.

De Gesetzesprojet ass ugeholl mat 48 Jo-Stëmmen a 6 Abstentionen.

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

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

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

Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

M. Jean-Pierre Koepf;

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

M. Serge Urbany.

Se sont abstenus: MM. Jean Colombera, Gast Gibéryen (par M. Fernand Greisen), Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling et Robert Mehlen.

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

(Assentiment)

Et ass esou decidéiert.

Dir Dammen an Dir Hären, domadder wiere mer um Enn vun eiser Sit-

zung ukomm. Déi nächst Sitzung ass mar a fänkt mar de Moien um néng Auer un.

D'Sitzung ass opgehuewen.

(Fin de la séance publique à 19.59 heures)

JEUDI, 15 MAI 2003

55^E SÉANCE

Présidence: M. Jean Spautz, Président
M. Nico Loes, Vice-Président

Ordre du jour

1. Communication
2. 4635 - Projet de loi sur les marchés publics
(Rapport de la Commission des Travaux publics - Discussion générale)

Au banc du Gouvernement se trouvent: M. Fernand Boden et Mme Erna Hennicot-Schoepges, Ministres.

(Début de la séance publique à 9.03 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.

Huet d'Regierung der Chamber ier-gendeng Kommunikatioun ze maa-chen?

(Négation)

Dat ass net de Fall.

1. Communication

Ech wollt der Chamber Folgendes matdeelen.

A la demande de M. Charles Goerens, Ministre de l'Environnement, M. François Biltgen, Ministre aux Relations avec le Parlement, a déposé au Greffe de la Chambre des Députés, en date du 14 mai 2003 le

- *Projet de règlement grand-ducal portant certaines modalités d'application du règlement (CE) N° 304/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux - N° 5129.*

Mir kommen dann elo zur Diskus-sioun vum Projet de loi 4635 iwwert d'Marchés publics. D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Strotz, Scheuer, Graas, Henckes, d'Madame Wagener, déi Häre Sauber a Wohlfart. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Nico Loes.

2. 4635 - Projet de loi sur les marchés publics

Rapport de la Commission des Travaux publics

M. Nico Loes (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir sinn e laange Wee gaange mat deem Projet de loi iwwert d'Marchés publics, dee mer haut zur Ofstëmmung virleien hunn. Méi wéi dräi Joer hu mir un dësem wichtege Text geschafft. De Statsrot huet net manner wéi si-wen Avisen zu dësem Text ofginn. En etlech Beruffschamberen, wéi beispillsweis d'Chambre de Commerce an d'Chambre des Métiers, hu sech zu dësem Text geäussert an hir Bedenken, awer och hir Zou-stëmmung zu dësem Text zum Ausdrock bruecht.

De SYVICOL huet net manner wéi véier Avisen zu dësem Projet era-gereecht an d'Cour des Comptes huet hiren Avis de 25. Abrëll 2000 ofginn.

D'Bautekommissioun huet och deelweis mat der Commission de l'Exécution budgétaire zesumme geschafft an doriwwer eraus hat d'Bautekommissioun verschidden Entrevuen, wéi beispillsweis mat dem Ordre des Architectes et Ingé-

nieurs oder mat dem Fonds du Logement, fir iwwert dëse Projet ze schwätzen.

An iwwer méi wéi 20 Réuniounen huet d'Bautekommissioun sech op dëse Projet an op verschidden Amendementer konzentriert, an de schréffleche Rapport vun der Bautekommissioun konnt an der Sitzung vum 7. Mee 2003 ugeholl ginn. Als Rapporteur sinn ech frou, datt mir haut endlech dëse Projet évacuëiere kënnen, deen ouni Zweifel gréisser Klorheet am Beräich vun den öffentlechen Aus-schreiwunge wäert bréngen. Ech wëll dofir vun dëser Plaz aus jid-derengem merci soen, dee gehol-lef huet un dësem Gesetz matze-schaffen, speziell dem Här Georges Hilger an dem Här Claude Pauly aus dem Ministère, wéi och dem Nic Bock als Sekretär vun eiser Kommissioun, dem Kommis-siounspresident Néckel Strotz, dee während deene méi wéi 20 Sitzun-gen déi Saach gutt geleet huet, an awer och speziell de Kolleegen aus der Kommissioun, wou mer deelweis eng ganz gutt Aarbecht gemaach hunn, wou och jidderee ganz gutt matgeschafft huet an d'Oppositioun och, Här Scheuer. Ech wëll lech do ausdrécklech mat-schleissen, well mer bei deem Gesetz, wou jo vill driwwer ge-schwat gëtt a wou mer och haut de Moien an enger Dageszeitung de Leitartikel iwwert dat Gesetz kënne liesen, wou mer, ausser, mengen ech, zwee Knackpunkten, op déi ech nach zrëckkommen, am grouse Ganzen awer kënne mat deem Gesetz d'accord sinn.

Ech ginn och elo net op déi 102 Arti-kelen all an, déi dat Gesetz virge-säit. Mäi Fraktiounskolleeg Néckel Strotz an och de Marcel Sauber wäerten herno nach Stel-lung huelen, an ech denken datt och déi aner Fraktioun méi a ver-schidden Detailler aginn. Vu que datt ech als Rapporteur och näm-men 20 Minutten hunn, wëll ech mech dann op e puer wesentlech Punkte beschränken.

Als Einleitung vu mengem Rapport zu dësem Gesetzesprojet ass et noutwendeg fir d'alleréischt op e puer fundamental Prinzipie vun de Marchés publics anzegoen. Et si Prinzipien, déi virun allem d'Rigidi-téit vun de Regeln am Beräich vun de Marchés publics ënner-maieren.

Den éischte Prinzip ass d'Egalité de traitement vun de Kandidaten an de Soumissionnaires. Dës Ega-lité de traitement ass d'Basis, net nëmme vun eiser nationaler Ge-setzgebung, mä och um Niveau vum europäesche Recht. Stat a Gemengen hunn net déiselwecht kontraktuell Fräiheete wéi eng Pri-vatpersoun. Si kënnen hire Ver-tragspartner an deenen aller-meeschte Fäll net fräi wielen. Wei-

derhin ass et hinnen net méiglech dem Kandidat X méi Informatiounen iwwert de Marché ze liwwere wéi dem Kandidat Y.

Deen zweete Prinzip ass d'Mise en concurrence. All Entreprise muss Zougank hunn zu den öffentleche Commanden. De Corollaire heivun-ner ass de Prinzip vun der gudder Gestiou vun den öffentleche Gel-der. Déi öffentlech Adjudicateuren hu keng illimitéiert finanziell Mëtten zur Verfügung, mä hu finanziell Contraintë bei öffentleche Com-manden. Wa si dëse Contrainten net géingen ënnerleien, da wier schnell de Wee fräi fir den Arbitrai-re an de Favoritismus.

Dës zwee Prinzipien implizéieren, datt déi beschte Offer zrëckbehale gëtt. Wéi gëtt dann déi beschten Offer definéiert oder évaluéiert? Hei ginn et folgend Optiounen. Déi éischt Optioun ass d'Offer „au meilleur disant“, dat heescht déi bëllegsten Offer. Dëse System spilt wann den Adjudicateur ganz pre-zis gesot huet, wat fir eng Qualitéit vu Wueren oder Servicer hie gären hätt.

Déi zweet Optioun ass d'Offer „au mieux disant“, déi bëllegsten Offer. Mä et ass net déi bëllegsten Offer, mä d'Offer déi wirtschaftlech am virdeelhaftsten ass. „L'offre écono-miquement la plus avantageuse“ gëtt an dësem Fall zrëckbehalen. Dës Offer baséiert sech op objektiv Kritären, déi am Cahier général des charges prezis festgehal-e goufen. D'Reform vun de Marchés publics privilégiéiert elo d'Offer, déi wirtschaftlech am virdeelhaftsten ass.

Den drëtten a leschte Prinzip ass d'Transparenz, e Prinzip dee virun allem déloyal Praktike verhénnert. Fir juristesche Grauzonen ausze-mäerzen, muss de Gesetzgeber de Champs d'application vum Mar-chés-publics-Gesetz prezis defi-néieren an dat net nëmme ratione materiae, mä och ratione perso-nae.

Déi allgemeng Regel ass déi fir d'Konkurrenz duerch Publizitéit spillen ze loossen, eng Regel déi ënner anerem och de Prinzip vun der Soumission publique genannt gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et gëtt awer Situatiounen wou d'Soumission publique net realisa-bel ass oder unerwünschte Resul-tater mat sech brénge kann. An esou Fäll gesäit de Gesetzgeber li-mitativ Hypothese vir, wou een net iwwert de Prinzip vun der Soumis-sion publique brauch ze fueren. Déi national an europäesch Juri-sprudence verlaangen, datt dës Ex-ceptionne strikt interpretéiert an ugewannt ginn, fir eventuell Mëss-bräich ze verhënnern. Dobäi kënnt nach, datt d'Séztungen, wou d'Resultater programméiert ginn, fräi zougänglech musse sinn, an dat fir all Soumissionnaires. Wann ee Kandidat mengt datt den Adju-dicateur déi gesetzlech oder regle-mentaresch Regeln net respek-téiert huet, da stinn him verschidde Rekursméiglechkeeten op. De Re-cours ka virun der Commission des Soumissions oder virum Verwal-

tungsgericht gemaach ginn. Et ass enorm wichteg fir d'Allgeme-n-gheet, datt dës Prinzipie konse-quent applizéiert a respektéiert ginn.

Eng gerecht an transparent Attribu-tioun vun de Marchés publics ass net zulescht e wesentleche Facteur vum sozio-ekonomesche Gläich-gewicht vun eisem Land, well et muss ee sech vergegenwärtigen, datt déi öffentlech Commanden on-geféier 16% vum Brutto-Inland-Pro-duit duerstellen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi gesäit déi aktuell ge-setzlech a reglementaresch Situa-tioun aus? Momentan applizéiere sech zwee Gesetzer. Dat eent ass d'Gesetz vum 4. Abrëll 1974 iwwert de Régime des marchés publics de travaux et de fournitures an zum anere sinn et d'Artikelen 36, 37 an 38 vum Gesetz vum 27. Juli 1936 iwwert d'Statskontabilitéit. Dobäi kommen nach eng ganz Partie Re-glementer, déi sech beispillsweis op de Cahier général des charges oder op de Fonctionnement vun der Soumissionskommissioun be-zéien. Iwwert d'Jore sinn dës Ba-sistexter substanzuell ofgeännert an ergänzt ginn, an dat haaptsäch-lech duerch europäesch Direkti-ven.

Wat mécht eng Reform vun de Marchés publics esou noutwen-deg? Mat der Zäit - an ech hunn et scho virdru gesot - ass eis Législa-tioun an d'Reglementatioun duerch déi vill Ännerungen onlieserlech ginn a si fir Net-Juriste carrément onverständlech ginn. Dobäi kënnt d'Tatsaach, datt d'Gesetz vum 8. Juni 1999 iwwert de Budget, d'Kontabilitéit an d'Trésorerie vum Stat d'Gesetz vum 27. Juli 1936 iw-vert d'Statskontabilitéit abrogéiert huet. Schlussendlech mussen och d'Texter adaptéiert ginn, esou datt si der allgemenger wirtschaftlecher Entwécklung an de prakteschen Erfahrungsche Rechnung droe kën-nen.

Wat sinn elo d'Leitlinie vun der Re-form? Zum enge geet et drëm déi europäesch Gesetzgebung an eis national Gesetzgebung ze inte-gréieren. An zum anere geet et drëm e fortschrëttlechen Text zur Verfügung ze hunn, dee sech, wéi gesot, dem Fortschrëtt upasst an deen an de wesentleche Punkte méi Klorheet schaaft. An dësem Sënn ass eng vun de wesentle-chen Innovatiounen déi, datt mir elo nëmme méi een eenheetlechen Text iwwert d'Marchés publics hunn, dee souwuel fir d'Gemenge wéi och fir de Stat gëllt. Doriwwer eraus gëtt d'Marchés-publics-Ge-setzgebung vun där iwwert de Budget an d'Kontabilitéit vum Stat lass gekoppelt.

De Projet de loi, deen de Ministère des Travaux publics ausgeschafft huet, gesäit souwuel eng ganz Par-tie vu qualitative Verbesserunge wéi och wesentlech prozedural Ve-reinfachunge vir. D'Bautekommis-sioun huet den initialen Text e puer-mol amendéiert an huet dobäi probéiert virun allem den Avice vum Statsrot an der Cour des Comptes an engem grouse Mooss Rech-nung ze droen.

Well ech a menger Qualitéit als Rapporteur nëmme begrenzten Zäit zur Verfügung hunn, ass et on-méiglech op dëser Plaz op all dës

Punkten, déi Verbesserungen an Emännerungen, anzegoen. Si sinn duerfir och am schréffleche Rap-port nozeliesen. Erlaabt mer deem-no op déi wesentlech Punkte vun der Reform anzegoen. Ech denken och, dass de Fraktiounskolleeg a President vun der Kommissioun Néckel Strotz herno nach wäert méi am Detail op verschidde Volet-en agoen.

Eng éischt grouss Innovatioun ass d'Schafung vun enger neier Proze-dur, dat heescht vun der Soumis-sion restreinte avec publication d'avis. Dës Prozedur leeft a méi Etappen of. An enger éischter Phas gëtt an der Press en Appel d'offre publizéiert, wou déi minimal Konditiounen preziséiert ginn, fir un der Ausschreiwung deelzehuelen. An enger zweeter Etapp ginn déi verschidde Kandidaten gepréift. Dat heescht dass déi Kandidaten, déi déi minimal Konditiounen net erfül-len, an dësem Stadium eliminéiert ginn. An enger leschter Etapp kréien d'Kandidaten, déi zrëckbe-hale gi sinn, hire Cahier des charges an d'Offere ginn an hirer Presenz och opgemaach.

D'Soumission publique esou wéi d'Soumission restreinte avec publi-cation d'avis sinn d'Regel. Dës zwou Prozedure stinn am Aklang vun deenen aganks zitéierte Prinzi-pie vun der Konkurrenz an der Egalité de traitement.

Déi exceptionnel Prozeduren, wéi d'Soumission restreinte sans publi-cation d'avis oder de Marché né-gocié bleiwen d'Ausnahm. Deem-no bleiwen d'Fäll, wou dës Ausnah-meprozedure méiglech sinn, strikt limitéiert. Dobäi muss een awer op där anerer Säit ervirhiewen, datt de Gesetzesprojet d'Seuilen, dat heescht d'Schwellewäerter, wou de Marché négocié oder d'Soumis-sion restreinte sans publication d'avis méiglech sinn, substanzuell erop setzt.

Ech wëll an dësem Kontext op den Tableau op de Säiten 11, 12 an 13 vum schréffleche Rapport verwei-sen. De Ministère des Travaux pu-blics huet deen Tableau opgestallt, wou schéin opgelëscht ass bei wat fir enger Zort vu Marché wat fir eng Schwellewäerter applizéiert ginn. Ech hoffen - a mir haten dat och vun dem Här Hilger an der Kommissioun gesot kritt -, datt de Ministère des Travaux publics do-zou och e Vademecum ausge-schafft huet, wou een dat méi iwer-sichtlich gesäit. Ech hoffen, datt dat och bei de Gemengen de Fall ass, well dat sinn dann am Fong geholl d'Richtlinien ënnert enger vereinfachter Form un déi ee sech kann hale bei dem Marchés-publics-Gesetz.

Et ass doriwwer eraus virgesinn nom A-Kraaft-Triede vun neie Ge-setz an deenen entsprecheende Reglementer d'Prozedur vun de Marchés publics online ofzewécke-len. An enger éischter Phas sollen d'Publicatioun vun den Avisen an d'Cahier des charges iwwert den Internet zougänglech sinn. Et ass am Ufank nëmme virgesinn, dat de Bauteministère esou wéi de Mi-nistère vun der Fonction publique an der Réforme administrative un dëser Online-Prozedur bedeelegt sinn. Wa sech déi meeschte Schwierigkeeten opgeléist hunn, da kënnen och déi aner Pouvoirs