

Kärpunkt oder ee vun de Kärpunkte vun dëser Reform d'Entkopplung vun de Primé vun der Produktioun ass an datt d'Länner dofir eng Rei vun Optiounsméiglechkeeten hunn, déi kënnen e staarken Afloss op d'zukunfteg Gestaltung vun der Landwirtschaft an den eenzelne Länner hunn.

Mir wëssen also, datt d'Ëmsetzung vun dëser Agrarreform ganz schwiereg ass, awer datt se wesentlich ass fir d'Zukunft vun der Lëtzebuurger Landwirtschaft, well déi Optiounen, déi elo geholl ginn, beaflossen ouni Zweifel déi zukünfteg Entwécklung vun de Betriber, souguer vu ganze Produktiounssecteuren. Et geet elo drëm déi richteg Akzenter ze setze fir eng mëttel- a laangfristeg Orientierung vun eiser gesamter Landwirtschaft, besonnesch wat de Fleeschsecteur an de Mëllechsecteur ubelaangen.

Dat verlaangt also eng seriö Diskussioun. Eng Diskussioun, wou jiddfreee mat agebonnen ass, och d'Chamber. A wann d'Chamberskommissioun gäre mat mir doriwwer diskutéiert, mer Virschléi ze maachen huet oder gären héiert wat fir eng Avantagen an Désavantages déi eenzel Optiounsméiglechkeeten hunn, sinn ech gäre bereet dat mat hinnen duerchzediskutéieren.

Mä ech mengen den Hauptinterlocuteur ass de Beruff selwer, dee jo direkt mat där Problematik konfrontéiert ass an dofir hunn ech, subal wéi de politeschen Accord fonnt ginn ass de 26. Juni, dem Direkter vum SER den Optrag gi fir Kontakt ze huele mat den eenzelne Beruffsgruppen. Hien huet dat och gemaach Et si Berechnung gemaach ginn iwwer Verschiebungen tëschent Secteuren, tëschent Betriber eventuell, fir datt déi Diskussiounen kënnen op bessere Grondlage stattfannen.

Ech hat selwer de 25. September eng Réunioun am Ministère mat alle Beruffsvertrieder, wou e breede Meinungs austausch stattfonnt huet. Et ass festgehalen gi fir e Groupe de travail ze maachen, well och aner Leit Berechnung gemaach hunn, fir déi eenzel Berechnungen ze konfrontéieren, ze verfeinern an och eng gewëssen Analys dovun ze maachen. Des Weideren ass elo virgesinn, datt wahrscheinlech den 2. Dezember den SER an d'Chambre d'Agriculture e Séminaire organiséiere vun engem ganzen Dag, am Fong esou eng Aart Denkfabrik, wou ebe sollen déi grondleeënd Froen an Optiounsméiglechkeeten duerchdiskutéiert ginn, wou nach eng Kéier sollen d'Avantagen an d'Désavantages vun den eenzelnen Optiounsméiglechkeeten op den Dësch geluecht ginn, wou och e Meinungs austausch soll sinn, fir datt déi néideg Décisiounen kënnen en connaissance de cause geholl ginn. Dat am Intérêt vun der Lëtzebuurger Landwirtschaft.

Ech wëll och soen, datt d'Reform applicabel ass am Prinzip vum 1. Januar 2005 un. Et ass also net esou, datt mer mar scho missten Décisiounen huelen. Ech wëll dat en connaissance de cause maachen. Nodeem mer all Avantagen, all Désavantages duerchdiskutéiert hunn, kucke mer wat fir Implikatiounen déi Optiounen op d'Zukunftsgestaltung vun den eenzelne Secteuren kënnen hunn. Et muss een och kucken, wat an den Nopeschlänner amgaangen ass geplangt ze ginn - och do diskutéieren se déi eenzel Modeller duerch -, well dat jo kann en direkten Impakt op d'Lëtzebuurger Landwirtschaft hunn. Et muss een also och novollzéien, wat an eisen Nopeschlänner gemaach gëtt.

Mir wëllen näischt iwwerstieren a verschie fir, géif ech soen, am Ufank vun 2004 déi néideg Décisiounen ze huelen, well ech mengen, et misst een awer eng gewëssen Zäit virdrun déi Décisiounen geholl hunn, fir kënnen am Laf vun 2004 alles an d'Weeër ze leeden,

fir 2005 mat där Reform kënnen unzefänken. Et ass am Prinzip méiglech, datt déi Reform eréischt géif 2007 ugefaange ginn, mä et huet een d'Impressioun, datt déi meeschte Länner dermat scho wëlen 2005 ufänken. Ech mengen, et wär och net gutt esou eng grondleeënd Reform ëmmer nees erauszeschieben. Dat bréngt Onrou an dee ganze Secteur. Dofir sinn ech der Meinung, datt een am Ufank vum nächste Joer misst definitiv Décisiounen huelen.

M. le Président.- Mir kommen zur Fro 352 vum Här Marco Schank un den Här Ëmweltminister iwwert d'Subside fir Solaranlagen. D'Wuert huet den Här Marco Schank.

- Question N° 352 du 11 novembre 2003 de Monsieur le Député Marco Schank au sujet des modalités du système de subventions pour les installations photovoltaïques, adressée au Ministre de l'Environnement

M. Marco Schank (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den Ëmweltminister huet a senger Ried bei der Ouverture vun der Öko-Foire gesot, datt, a wéi enger Form och ëmmer, d'Subventionne fir d'Solaranlagen, gemeinschaftlecher a privater Natur, géife viruoen an och eng Partie Ännerunge komme géifen. Ech hunn an deem Kontext zwou Froen:

- Wéi eng Ännerunge sinn an Zukunft virgesinn fir de System vun de Subventionne vu Photovoltaikanlagen an thermeschen Anlagen, souwuel beim Investissement wéi och beim Subventionnement vun der produziéierter Energie?

- Vu wéi engem Datum u sollen d'Ännerungen, déi virgesi sinn, a Kraaft trieden?

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Ëmweltminister Charles Goerens.

M. Charles Goerens, Ministre de l'Environnement. - Här President, mir hunn zwee separat Reglementer, déi an dësem Fall applicabel sinn: Dat eent iwwert d'Förderung vun den alternativen Energien, wou d'Photovoltaik dran ass, an dat anert leet den Tarif fest vun der Einspeisung.

De Regime, deen en vigueur ass, leeft den 31. Dezember 2004 aus. Do gëtt näischt geännert. Dat hunn ech och op der Öko-Foire gesot, mat enger Restriktion allerdéngs fir Installatiounen, déi méi grouss gi wéi 50 Kilowatt. Do wëlle mer de Régime d'aides präziséieren. Dat gëtt deemnächst dem Regierungsrat ënnerbreet a Form vun engem Avant-projet de règlement grand-ducal. Soubal wéi mer dee Regime präziséiert hunn, wäerte mer nom A-Kraaft-Trieden kënnen der Chamber Informatiounen doriwwer ginn.

Merci.

M. le Président.- Mir kommen zur leschter Fro, der Fro 353 vum Här Serge Urbany, déi un de Budgetsminister gericht ass an iwwert d'Abonnementstax bei verschidden Titres de propriété geet. D'Wuert huet den Här Serge Urbany.

- Question N° 353 du 11 novembre 2003 de Monsieur le Député Serge Urbany au sujet de la taxe d'abonnement sur certains titres de propriété, adressée au Ministre du Trésor et du Budget

M. Serge Urbany (déi Lénk). - Merci, Här President. An enger Zäit vu Réckgang vun de Betriebssteieren am Allgemengen a vun der Taxe d'abonnement op den Investitiounsfongen am Besonnesche mécht natierlech d'Annonce vun der méiglecher Erofsetzung vun dëser Tax op de sou genannten institutionelle Fongen ee fir d'éischt emol stutzeg.

Et handelt sech jo hei ëm eng Fuerderung vun der LSAP, där d'Regierung awer anscheinend nokomm ass an déi och schonn ugekënnegt huet en Amendement am Budget an déi Richtung ze déposéieren. Et ass schwéier nozevollzéien, wat den Impakt vun esou enger Moossnam ass, an dofir haut de Mëtteg folgend Froen un d'Regierung:

Der offizieller Statistiker no gëtt et 138 sou genannt institutionell Fongen, dat heescht Fongen, déi net dem Public zougänglech sinn, an nëmme mat 0,01% op den Nettoeinlage besteiert ginn am Géigesaz zu deenen anere Fongen, déi mat 0,05% besteiert ginn. Ënnert den institutionelle Fonge gëtt et 83 Fonds de placements collectifs, 53 Sicaven an zwee, déi als „autres“ bezeechent ginn.

Handelt et sech bei där geplangter Moossnam ëm déi lescht Kategorie vu Fongen, wann ech verschidden Aussoe richtig interpretéieren?

Wat zeechent déi Fonge par rapport zu aneren aus?

Wat mécht hiren Actif aus?

Wéi héich ass d'reell Steiereinnahm op deene Fongen, wann ee weess, dass d'Taxe d'abonnement am Ganze 455 Milliounen Euro abréngt, dat heescht 18,3 Milliarden aler Frangen?

Wat mécht den Déchet fiscal aus, wann ee géif den Taux vun der Besteuerung op deene Fonge vun 0,01% op 0,0% erofsetzen, wéi et jo anscheinend beabsichtigt ass?

Wat ass den ekonomeschen Impakt, deen d'Regierung sech vun esou enger eventueller Moossnam erhofft am Standuertkrich mat anere Länner? Irland ass genannt ginn. Wéi ass d'Situatioun vun de Fongen an deem Land?

Méi allgemeng, ka Lëtzebuerg net an d'Situatioun gesat gi permanent seng Stelere mussen op de Betriber erofzesetzen an engem regelrechten Dumping social, deen am Endeffekt d'Steiereinnahme vum Stat kontinuierlech erofsetze géif?

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Budgetsminister Luc Frieden.

M. Luc Frieden, Ministre du Trésor et du Budget. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Regierung huet iwwert déi do Fro nach keng Décisioun geholl, mä richtig ass, an dat hunn de Finanzminister an ech selwer an der Finanzkommissioun gesot, datt mer studéieren inwiefern ee kënnt am Kontext vun der Consolidatioun an der Diversificatioun vun der Finanzplaz fir ee ganz spezifischen Typ vun Investmentfongen, nämlech déi sou genannten „institutional money market funds“, eng Diminutioun vun der Taxe d'abonnement envisagéieren.

Dat schéngt eis eventuell ee Wee ze sinn op deen ee kënnt goen, well fir de Moment hu mir zu Lëtzebuerg nëmmen een eenzeggen esou e Fong, an all déi aner Fongen an deem dote Marché, déi ginn op Dublin. Dofir hunn ech gesot, wa mer déi Reflexioun féieren ass d'Fro net wéi vill Steiere mer verléieren, well haut hiewe mer do quasi keng Steieren op, well mer nëmmen een esou e Fong hunn, mä d'Fro ass, ob mer dat ganz Geschäft sollen op Dublin goe loossen oder ob mer am Sënn vun enger neier Diversificatioun vun der Finanzplaz a vun neien Aarbechtsplazen net sollen op esou e Wee goen.

Dat ass déi Reflexioun, déi de Moment am Finanzministère gemaach gëtt, fir ze kucken, wéi ee kënnt esou eppes gestalten fir d'Attraktivitéit vis-à-vis vun anere Finanzzentren - an et gëtt wéi gesot nëmmen

een anere fir de Moment, an dat ass Dublin - besser ze positionéieren. Wa mer dat maachen, verléiere mer keng Suen, mä mir gewannen neier duerch aner Steieren, déi mer indirekt doriwwer erakréien.

Opgrond vun deene Konklusiounen, déi de Finanzministère an déi zwee Ministeren nach mussen zéien, wäert d'Regierung an deenen nächste Wochen délibéréieren, an da kënnen mer der Chamber soen, ob mer op dee Wee ginn oder net.

Et ass eng komplex technesch Diskussioun, mä d'Richtung ass déi: Mir maachen alles an deem dote Beräich bei de Steiere wéi an der Gesetzgebung iwwert d'Finanzplaz, esou datt déi Finanzplaz sech weider kann ausbauen a konkurrenzfähig bleift vis-à-vis vun anere Finanzzentren an Europa. Domadder mengen ech, maache mer och eppes fir d'Aarbechtsplazen hei am Land.

M. le Président.- D'Froestonn un d'Regierung ass ofgeschloss a mir kommen zum nächste Punkt.

(Interruption)

Mir sinn am Beräich vun deenen einfache Questiounen, an do ass dat net virgesinn. Et ass keen Débat, et ass eng Questioun. Den Här Minister huet lech geäntwert. Et deet mer Leed.

M. Serge Urbany (déi Lénk). - D'Fro sinn net alleguerte beäntwert ginn.

M. le Président.- Esou steet et awer am Reglement, wat mer eis selwer ginn hunn a wat mer respektéiere mussen.

Mir kommen zur Diskussioun vum Projet de loi 5098 iwwert d'Infrastruktur vun der Eisebunn. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Hauptert, Zanussi, Graas, Greisen, Bausch, Helminger a Mehlen. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

6. 5098 - Projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), rapporteur. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, bei dësem Projet de loi geet et ëm d'Urbanung vum Kierchbiereg an dem Findel un dat bestehend Schinnetz.

Dëse Projet de loi ass den 11. Februar 2003 an der Chamber déposiert ginn. Den 20. Januar 2003 ass de Conseil d'État saiséiert ginn an huet säin Avis den 10. Juli 2003 ofginn. D'Chambre de Commerce huet hiren Avis de 17. März 2003 festgehalten.

Um Niveau vun der Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports hu mer dësem Projet de loi insgesamt fënnf Réuniounen consacrééiert. An der Sitzung vum 24. März 2003 huet den Transportminister a seng Mataarbechter de Projet de loi der Kommissioun virgestallt. De 17. September ass hire President, also ech selwer, Rapporteur vun dësem Projet de loi genannt ginn.

An där Réunioun esou wéi an där vum 8. Oktober ass och d'Proposition BB vun der Kommissioun analyséiert ginn. Bei där Geleeenheet ass och déi entsprecheend Etüd zu der Proposition BB vun Ernst Basler und Partner virgestallt an diskutéiert ginn. An hirer Sitzung vum 14. Oktober 2003 huet d'Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de Rapport vun dësem Projet uegoholl.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wann d'Chamber haut mat dësem Projet de loi ënnert där Form, wéi en eis elo virläit, befaasst ass, dann ass dat well e sech op déi Donnéeën iwwert d'Evolutioun vum Trafic, déi mir haut kennen an déi mir eis muer erwaarden, stäipt. D'Auteurs vum Projet de loi, déi sech op demographesch Projektione baséieren, erwaarden trotz dem wirtschaftleche Ralentissement, dass eis Bevölkerung bis an d'Joer 2020 op 511.000 Awunner klëmmt, woubäi mer dann 170.000 Transfrontalieren hunn, dat heescht Leit, déi all Dag iwwert d'Grenz an eist Land schaffe kommen, par rapport zu deenen 105.000, déi mir haut hunn.

Dës Evaluatioun, déi vun der Cellule Modèle de Trafic gemaach ginn ass, gëtt och vun den Donnéeën, déi eis momentan am Kader vun den Aarbechte vum IVL, Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept, zur Verfügung stinn, ënnerstëtzt a bestätegt. Et schéngt also kloer, dass mer ënnert deene Prämissen déi néideg Dispositiounen treffe mussen, fir dësen Trafic och an Zukunft Meeschter kënnen ze ginn. D'Méiglechkeeten, déi mir um Niveau vun eise Stroossen an eise Autobunnréseau hunn, si soi-disant ausgereizt.

D'Léisung kann also nëmmen doranner bestoen, dass den „modal split“ tëschent dem individuelle Verkéier an dem öffentliche Transport zugonschte vum öffentlichen Transport muss verbessert ginn. Fir dat ze realiséieren mussen déi néideg Infrastrukturaarbechten a Moyenen zur Verfügung gestallt ginn, an dat och op deene Plazen, wou dat am meeschten noutwendeg ass, an dat ass ouni Zweifel um Niveau vun der Stad Lëtzebuerg, an hirer Peripherie, wou ëmmer méi Leit hi wunne kommen.

Fir also dat Zil vun engem „modal split“ vu 25% fir den öffentlichen Transport a 75% fir den Individualverkéier kënnen ze erreechen, geet fir déi Transportcapacitéiten, déi gefrot sinn, den Autobus eleng net méi duer. Aus deem Grond huet den Transportminister jo och op d'Strategie „mobilitéit.lu“ gesat. Do wou d'Schinennetz present ass, an do, wou d'Demande um Niveau vum öffentlichen Transport et verlaangt, gëtt ganz kloer op d'Schinn gesat. Autobusse gi weider do agesat, wou de potenziellen Trafic net esou grouss ass, a gläichzäiteg wäerten se och d'Bindeglied zu den Hauptachsen vum Schinnetz duerstellen.

Duerch d'Gesetzer vum 24. Juli 2000 a vum 3. Juni 2003 sinn déi éischt Weiche fir d'Realisatioun vun dëser Strategie scho gestallt ginn, wouvunner de Projet, dee mir haut an hei diskutéieren, och Partie intégrant ass. Dozou kommen och nach den neie P&R zu Stengefort, d'Vergrößerung vun enger ganzer anerer Rei P&R-Parkingen an d'Verlängerung vun der Eisebunnslinn Beetebuerg-Diddeleng bis a Frankräich op Volmerange-les-Mines, wou och en Opfangparking gebaut gëtt.

D'Etüde weisen, dass déi meescht Leit aus dem Süde vum Land an d'Stad schaffe kommen. Aus deem Grond gëtt eng direkt Eisebunnslinn tëschent der Stad an Esch realiséiert an d'Streck Beetebuerg-Lëtzebuerg gëtt verduebelt. Dës Mesurë sinn och an de Kontext vun den Industriebroochen op Esch-Belval ze setzen. Dozou gesäit d'Strategie „mobilitéit.lu“ dann nach vir, dass d'Garen an der Peripherie vun der Stad Lëtzebuerg installéiert ginn, an zwar zu Zéisseng, um Houwald, zu Dummeldeng, an um Kierchbiereg bei de Foireshalen.

All déi Mesurë sinn natierlech och am Kontext vum Projet de loi portant organisation des transports publics ze gesinn, deen a sech d'Reorganisatioun vun eise öffentlichen Transport virgesäit an deen och scho vum Transportminister déposiert ginn ass.

De Projet de loi, deen eis haut virläit, an deen d'Ubannung vum Kierchbierg a Findel un dat bes-toend Schinnennetz virgesäit, ass also d'Konsequenz vun deem, wat ech elo just exposéiert hunn. A wa mer d'Donnéeë kucken, déi eis iwwert d'Entwécklung vum Kierchbierg zur Verfügung stinn, wou op eng Zounam vun de Besoinen a punkto Mobilitéit - also Individualtransport an öffentlechen Transport - vu 40% tëschent 1997 an 2006 a vun 140% tëschent 1997 an 2020 tabléiert gëtt, kann een déi Léisung, déi hei virläit - géif ech mengen - nëmmen novollzéien.

Bei dem Choix fir de Findel unzabannen ass et genau datselwecht. Am Joer 2000 sinn 1,7 Milliounen Passagéier, déi um Findel hiren Départ oder hir Arrivée hatten, gezielt ginn. Dat si während der Woch a pro Dag 4.500 Passagéier. Dobäi kommen eng 1.400 Leit pro Woch, déi entweder Passagéier siche kommen oder se och op de Flughafefeieren. Et gëtt domadder gerechent, dass een am Joer 2020 op 3,1 Milliounen Passagéier kënnt, dat heescht also an anere Wieder op 9.000 Passagéier, déi op den Aéroport gi pro Dag. Zu deem Moment géifen dann och eng 2.800 Persounen pro Woch op de Findel Leit féieren oder Leit siche kommen. Op Basis vun den Donnéeën vum Modell CMT - Cellule de Modèle de Transport, - kann een dovun ausgoen, dass de Flughafen en Trafic vun 1.800 Passagéier pro Dag a Richtung Gare mat sech brénge wäert; 600 Passagéier ginn a Richtung Kierchbierg erwaart.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, esou wéi ech et scho vir-druck ugeschnidden hunn, huet d'Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports an hire Sitzung vum 17. September 2003 a vum 8. Oktober 2003 ganz genau d'Proposition BB analyséiert an och driwwer diskutéiert. De 17. September huet den Transportminister mat senge Mataarbechter der Kommission d'Etude comparative tëschent dem Module K vun der Strategie „mobilitéit.lu“ an der Proposition BB virgestallt.

D'Proposition BB gesäit jo vir, dass eng ënnerierdesch Eisenbahnstreck fir de klassischen Zuchverkéier ënnert der Stad gebaut gëtt, déi bis zu 70 Meter ënnert dem Buedem ass. Déi Etüd, déi vum Transportministère an Opdrag gi war, ass vum Bureau Ernst Basler und Partner duerchgefouert ginn. Fir d'éischt ass d'Proposition BB um Niveau vun hirer technesch a finanzieller Faisabilitéit gepréift ginn, ouni awer d'Konsequenzen, déi dat op den Trafic an op d'Akzeptanz vum Public huet, ausser Uecht ze loossen. Da sinn de Projet vun der Regierung an d'Proposition BB matenaner verglach ginn, andeem een awer déi sozioekonomesch Facteuren, déi hei zu Lëtzebuerg spillen, och be-truecht huet.

D'Proposition BB gesäit am Géigesaz zum Projet de loi, dee mir hei virleien hunn, vir, d'Uewerstad direkt un d'Schinnennetz unzabannen. De Bureau d'études huet haaptsächlech dräi Schwaachpunkten uitgemaach: D'Quaien, déi an der Proposition BB virgesi sinn, sinn net laang genuch fir déi klassesch Zich. Dobäi kënnt, dass d'Steigungen, déi een op där prekoniséierter Streck virfënn, ze staark sinn an domadder net fir déi normal Zich ze bewältege sinn. Den Tracé misst also anescht ver-lafen, wat awer mat grousser Käschte verbonne wär. Och eng Verlängerung vun de Quaien op déi néideg Längt wär käschtenintensiv. Ausserdem missten d'Zich technesch nei équipéiert ginn, an dat haaptsächlech um Niveau vun der Accélération an och vum Bremsen. D'Faisabilitéit vu verschidde Brécke misst ebenfalls iwwerpréift ginn.

Wat d'Donnéeën um Niveau vun der Zäit ubelaangt, déi ee brauch fir vun engem Punkt op deen anere

kënnen ze kommen, sou muss een déi Donnéeën no uewe revidéieren, well d'Passagéier jo op dee Lift waarde mussen, dee se aus 70 Meter Déift eropféiere soll. Dee Problem verschäerft sech natierlech selbstverständlech zu Spëtzenzäiten, wou de „Rush“ vill méi grouss ass wéi zu normalen Zäiten.

Ausser der Komponent Zäit spillt awer och hei déi vun der Sécherheet ganz kloer mat. Do sinn an der Proposition BB eng ganz Rei vu Froen net geléist, wéi zum Beispill déi am Fall, wou eng schnell Evakuatioun vun den Arterënen erfollege misst. An da muss ee sech och nach d'Fro stellen, wéi et an d'Stadbild passt, wann eng ganz Rei där Liftschächt einfach aus dem Buedem géifen eropkommen.

E weideren Désavantage vun der Proposition BB ass deen, dass se ëm 60% méi deier ass wéi de Projet de loi, wéi en eis bekannt ass, an deenen Aménagementen, déi nach virgesi sinn. Den Detail, wéi et zu där Feststellung kënnt, géif ech lech bidden, am geschriwwene Rapport nozeliesen. Um Niveau vun der Exploitation war kee Verglach méiglech, well déi néideg Donnéeën, wat d'Proposition BB ubelaangt, net virleien.

Och wann de Projet de loi vun der Regierung fir de Moment den Zentrum vun der Stad net mat abegraift, esou huet d'Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports awer kënnen feststellen, dass d'Méiglechkeet awer bestoe bleift, dat, wann dat gewünscht ass, zu engem spéidere Moment kënnen nozeliesen. D'Kommission huet den 8. Oktober nach eng Kéier iwwert déi Etüd geschwat, nodeems hir Memberen also nach eng Kéier Zäit hatten, se ze analyséieren an nozeliesen. An hirer Sitzung vum 8. Oktober huet d'Commission an hirer grousser Majoritéit decidéiert, dass d'Proposition BB net weider géif an Erwägung gezu ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech géif dann erëm zum eegentleche Projet zrëckgoen, ouni awer wëlle mech ze vill an deenen technesch Detailer ze verléieren. Wéi gesot, déi sinn in extenso mat den Zeechnungen och am schréfftleche Rapport nozeliesen.

Dëse Projet besteet u sech aus zwee Tronçonë vun enger Gesamtlängt vu 14,8 km. Deen éischten huet eng Längt vu 6,4 km a verbënt d'Nordstreck Dummeldeng mat dem Kierchbierg. D'Aarbechten heifir sollen am Joer 2004 ufänken a sollen am Joer 2007 finaliséiert ginn. Deen zweeten Tronçon mécht d'Verbindung zwëscht Hamm-Flughafen an da vum Findel erof bei d'Foireshalen. Déi Streck huet 8,4 km. 2005 an 2006 soll hei mat den Aarbechten ugefaange ginn.

Ervirzestrichen ass nach, dass d'Dummeldenger Gare ëmgebaut gëtt, sou dass, wéi de schréfftleche Rapport et seet, e «Centre de transbordement train-autobus» entsteet. Dee Centre gëtt am Kader vun engem Plan d'aménagement général geplangt an ass Partie intégrante vun deem Projet de loi.

Bei de Foireshale gëtt eng sou genannte «Plate-forme multimodale» installéiert, déi soll als Terminal funktionéieren fir klassesch Zich, déi aus dem Süden an aus dem Weste vun eise Land iwwert d'Gare kommen. D'Trains-Trams, déi déi Linn fuere, wäerten och d'Arrëten um Kierchbierg ufueren.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, bei deem Projet de loi handelt et sech ëm e Projet, deen eng Enveloppe budgétaire vun 389.680.000 Euro virgesäit. D'Chambre de Commerce an de Conseil d'État stelle sech an hire jeeuweiligen Avisë Froen iwwert de Finanzement vun dem Projet d'infrastructures, déi mam Gesetz vum 3. Juni 2003 iwwert d'Infrastructures ferroviaires a Kraaft getruede sinn an déi 890 Milliounen ausmaachen an och zu der Envelop-

pe, déi fir dëse Projet de loi hei virgesinn ass.

D'Chambre de Commerce an de Conseil d'État si sech awer och eens, dass et wichteg ass an och onëmänglech ass, fir grouss Efforten um Niveau vun den Infrastructures ferroviaires ze maachen. D'Chambre de Commerce ënnersträicht, dass et wichteg wier sech Prioritéiten ze setzen.

D'Kommission vun der Économie, der Énergie, der Post an dem Transport huet dat zur Kenntnis geholl an huet festgestallt, dass dat mat der Strategie „mobilitéit.lu“, esou wéi se vum Transportminister virgestallt ass, geschitt.

Fir d'Chambre de Commerce ass et vu grousser Wichtigkeet, dass Lëtzebuerg un d'Réseaux de transports internationaux ugeschloss gëtt. D'Chambre huet dee leschten 10. Juli de Projet de loi gestëmmt, deen et Lëtzebuerg erlaabt, sech un den TGV-Est Européen uschléissen ze kënnen.

D'Chambre de Commerce huet et och als Prioritéit ugesinn, fir d'Uewerstad direkt an der éischter Phas unzabannen. Déi sozioekonomesch Etüd, déi vum Bureau d'études Ernst Basler und Partner duerchgefouert ginn ass, an déi vum Groupe d'accompagnement interministériel, de Vertrieber vun der Stad Lëtzebuerg an der CFL bestallt ginn ass, geet wuel vu Populationszuelen aus, déi net wäit ewech si vun deenen, déi am Projet de loi presentéiert ginn, mä et bleift d'Méiglechkeet bestoen, fir dat weider zu engem spéideren Zeitpunkt ëmmer nach ze realiséieren.

D'Kommission vun der Économie, der Énergie, der Post an dem Transport begréisst et dann och, dass déi Méiglechkeet genau ebe bestoe bleift, fir eventuell eng Kéier a Richtung Rond-point Schuman iwwert d'Rout Bréck ze fuere, woubäi den Tracé, dee vum Rond-point Schuman fortgeet, dann zu deem gegebenen Zeitpunkt nach muss definéiert ginn.

D'Chambre de Commerce ass och der Meenung, dass et net néideg ass, an aus Käschtegrënn, fir op der Partie Hamm-Flughafen-Höhenhof iwwerirdesch ze fuere. D'Kommission ass och der Meenung, dass ee Käschte soll esou kleng wéi méiglech halen, awer nëmmen do wou et Sënn mécht. An deem Fall ass et awer esou, dass, wat d'Stroossen um Niveau vum Findel ubelaangt a gläichzäitig der Perspektiv vun enger Vergrößerung vun der N1, et net nach méiglech ass eng Eisenbahninfrastruktur dohinne ze bauen, ouni ze riskéieren déi urbanistesche Entwécklung vun deenen Terrainen, déi do sinn, ze stéieren.

D'Chambre de Commerce ass wuel der Meenung, dass d'Ubannung vum Findel Sënn mécht, mä awer net zu deem Zeitpunkt. Wat dat ubelaangt, géing ech op déi Remarque verweisen, déi ech vir-druck zur Entwécklung vun de Passagéierzuelen um Findel gemaach hunn.

Här President, ech hu probéiert esou komplett wéi méiglech ze sinn a mengen Ausféierungen. Dat war och néideg, well dëse Projet jo och en toute transparence an der Kommission diskutéiert ginn ass. Et ass keng Fro vu Säite vum Ministère, déi gestallt ginn ass, opbliwen.

Ech géing dann ofschléissend de Kolleeginnen a Kolleegen am Numm vun der Kommission recommandéieren och dëse Projet de loi ze stëmmen, well mir brauchen en.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix. - Très bien.

M. le Président. - Als éischten Diskussionsriedner ass den Här Norbert Hauptert agedroen. Den Här Hauptert huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Norbert Hauptert (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Kolleeg Schummer, deem ech fir säi Rapport, souwuel dee mëndlechen, wéi dee schréfftleche Rapport, hei wëllt merci soen, ass am Detail e weëneg op déi Kontrovers tëschent dem BB an dem Modul K, deen als Projet hei virläit, agaang, sou datt ech mech op de Projet selwer ka konzentréieren.

De Projet, dee mer hei virleien hunn, reit sech an an d'Strategie „mobilitéit.lu“, déi den Transportminister d'lescht Joer hei an der Chamber virgestallt huet. Et ass e wichteg Glidd vun där Strategie, déi am Kontext vun der gesamter Landesplanung vu Lëtzebuerg gekuckt muss ginn. Déi Strategie muss sech an dat geplangte Verkéiers- a Landesentwicklungskonzept integréieren kënnen. Si muss der Entwécklung vun eisen Awunner a vun eiser Wirtschaft Rechnung droen, awer och d'Ännerung vun eise Gebräicher an den Aarbechtsgewunnechten anticipéieren.

Mir bauen haut Verkéiersinfrastrukturen, déi de Verkéier vun de Spëttestonnen vun haut solle meeschte-re kënnen. Ass dee Verkéier an deene Spëttestonnen awer och an Zukunft nach esou iwwerlaascht, wa mer an Zukunft d'Schaff an d'Schoul méi no bei de Leit hir Wunnenge wëlle bréngen, wann an der Zukunft méi Leit duerch den Télétravail hir Aarbecht vun doheem aus maache kënnen oder wa mer méi e groussen Étalement vun den Ufanks- a Schlusszäite vun de Büroen, de Geschäfte an de Schoulen erreeche kënnen. Oder wann an Zukunft de Verkéiersstrom vu mueres an d'Stad an owes aus der Stad doduerch verhënnert ka ginn, datt mer méi Entwicklungszentren, wéi zum Beispill op Esch/Belval am Süden oder ëm d'Nordstad zu Dikrech, Ettelbréck schafe wëllen. All deenen Elementer muss dat integratiivt Verkéiers- a Landesentwicklungskonzept Rechnung droen an deementsprechend muss och d'Strategie „mobilitéit.lu“ adaptéiert kënnen ginn.

Wa mer awer an Zukunft e «modal split» vu 25% erreeche wëllen, da mussen mer eist Verkéiersnetz a besonnesch eist Eisenbahnnetz ausbauen. Da mussen mer awer och eist Ugebuet vum öffentlechen Transport esou gestalten, datt en den Uspréich vun der heiteger Gesellschaft Rechnung dréit an datt en de potenzielle Benotzer op d'mannst esou vill Confort ubitt wéi den Individualtransport dat mécht.

Da mussen mer awer och alleguer an Zukunft ëmdenken an emol do de Kollektivtransport an Usproch huere, wou e sech imposéiert. Dat heescht an de Spëttestonnen mueres tëscht siwen an hallwer néng an owes tëscht hallwer fënnf a sechs Auer. An deene Stonnen nämlech sinn haut esouwuel eis Stroosse wéi och eis Zich iwwerlaff. Déi aner Zäit vum Dag kann een ouni Problemer op eise Stroossen a mam Zuch zirkuléieren.

Här President, eist Eisenbahnnetz huet sech säit senger Schafung esouzeisen net vergréisst. Au contraire, all eis Schmuellbunne si verschwonnen. Awer eist Gesamt-netz ass haut elektrifizéiert a mat deene beschte Sécherheetssystemer ausgerüstet. Neit a modernt Material ass bestallt ginn, fir de Confort vun de Benotzer wäit gehendst ze verbesseren.

Eisen nationalen öffentleche Personentransport iwwert d'Schinnen kennt haut awer nach véier grouss Problemer. Éischtens e Manktum u Confort fir d'Passagéier, deen duerch d'Uschafung vun neiem Material soll behuere ginn. Zweetens eng Qualitéit vum Service um

Passagéier, déi ze wënschen iwwerléist an déi besonnesch duerch besser forméiert Personal an e méi kohärent ofgestëmmte Betriebsplang tëschent deenen eenzelnen öffentleche Verkéiersubidder erreecht ka ginn. Drëtens d'Uwwerlaaschtung vum Netz an de Spëttestonnen, déi duerch den Ausbau vu bestehenden an d'Schafung vun neie Linnen, déi den Här Schummer hei schonn ernimmt huet an déi an der Strategie „mobilitéit.lu“ virgesi sinn, solle behuere ginn. Véiertens, de Knuetpunkt vun der Stater Gare. Si ass an de Spëttestonnen heillos iwwerlaascht, well do d'Zich an d'Bussen aus alle Richtungen aus dem Land zesummentreffen a Busse vun do aus an all Richtungen vum dem Stadkär oder der Peripherie d'Leit op hir Aarbecht an d'Schüler an hir Schoul weider transportéieren.

Dréi- an Aangelpunkt vun eiser gesamter Verkéiersproblematik ass nun eemol d'Stad Lëtzebuerg. Ze vill Leit kommen all Dag an d'Stad schaffen, ginn do an d'Schoul oder kommen an d'Verwaltungen, fir hir Kommissionen ze erleeden, oder ginn an d'Geschäfte hir Akeef maachen. Ze vill Leit drécken all Dag an d'Stad eran, fir duerch d'Stad op déi aner Säit an der Peripherie hirer Aarbecht nozegoen. Momentan kann d'Stad nëmmen deelweis duerch d'Süd/Ost-Verbindung vun deenen zwou Autobunnen A1 an A4 ëmfuer ginn. Fir den öffentleche Schinnentransport gëtt et nach keng Méiglechkeet d'Stad a besonnesch d'Stater Gare ze ëmgoen, wann een aus der Provënz an d'Peripherie vun der Stad wëllt schaffe goen, egal ob engem seng Aarbechtsplaz an deem Anzugsgebit vum der Stad läit wou een hirkënnt oder op där géigeniwwer geleedener Säit vun der Stad.

Fir deem entgéintzewierke gesäit d'Strategie „mobilitéit.lu“ engersäits d'Schaf vum neie Gare an der Peripherie vun der Stad vir. Doduerch sollen déi Leit, déi hir Schaff oder hir Schoul an hirem Anzugsgebit vun der Stad hunn, do erausklamme kënnen a si sollen net méi musse bis op d'Hauptgare fuere müssen, fir do mam Bus nees zréck an d'Peripherie ze kommen. Anerersäits gesäit d'Strategiekonzept d'Ëmfuere mam Zuch vun der Stad Lëtzebuerg vir, eng Léisung, déi duerch dëse Projet, dee mer hei virleien hunn, realiséiert soll kënnen ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet gesäit d'Realisation vun enger Verbindung vum dem bestoenden Eisenbahnnetz iwwert e Schinnennetz mat dem Kierchbierg an dem Flughafen vir. Engersäits soll d'Verbindung vun der bestoender Nordstreck vun der Dummeldenger Gare aus iwwer eng Tram-Zuch-Léisung op de Kierchbierg hiergestallt ginn an anerersäits gesäit de Projet eng Verbindung vir vun der bestoender Linn Lëtzebuerg-Waasserbëlleg op der Héicht vum lergaart erop op de Findel an da weider laanscht d'Autobunn op de Kierchbierg, wou dann d'Boucel mat der Tram-Zuch-Verbindung vum Dummeldeng erop geschloss soll ginn.

De Projet - sou wéi den Här Schummer scho gesot huet - soll an zwou Phase realiséiert ginn. Eng éischt Phas gesäit d'Verbindung Dummeldeng-Kierchbierg vir. Déi Aarbechte sollen d'nächst Joer ufänken a viraussichtlech 2007 ofgeschloss ginn. Duerno soll déi zweet Phas ugefaange gi mat der Verbindung lergaart-Findel-Kierchbierg. Zwou gréisser Plattformen, déi de Wiessel vun engem Transportmëttel op en anert erméiglechen, dat heescht vum Zuch op de Bus oder op den Tram-Zuch, si virgesinn. Déi eng an der Dummeldenger Gare an déi aner op dem Kierchbierg bei den heitegen Ausstellungshalen. Um Kierchbierg sinn aacht Arrête virgesinn, sou datt all Institutionen, all Schoulen an de Centre olympique mat der Piscine einfach a séier

vum Tram-Zuch aus erreecht kënnen ginn.

Mat der Realisatioun vun der éischter Phas kënnen all déi Leit, déi iwwert d'Nordstreck op de Kierchbiere schaffe ginn, vun Dummeldeng aus direkt mam Tram-Zuch op de Plateau eropfuere, ouni iwwert d'Stater Gare ze transitieren. Doduerch gëtt d'Haaptgare an och de Stater Verkierer schonn deelweis entlaascht. Well op der Héicht vum Schoettermaral eng Ofzweigung, souwuel no Norden op Dummeldeng hin, wéi no Süden an d'Haaptgare, virgesinn ass, kënnen och déi Leit, déi aus dem Süden an aus der Richtung Stengefort-Mamer an d'Stad kommen an op de Kierchbiere wëlle fuere, ouni an der Stater Gare ëmzesteigen, direkt mam Tram-Zuch iwwert d'Biisserbréck, laanscht de Schoettermaral erop op de Kierchbiere weiderfuere.

Dat entlaascht och deelweis d'Gare vu Lëtzebuerg, well déi Leit jo do net méi vum Zuch op de Bus brauchen ëmzesteigen an et entlaascht sécherlech de Stater Verkier, well manner Busse vun der Gare erop op de Kierchbiere ze fuere brauchen. Esouguer déi Leit, déi aus dem Osten iwwert d'Gare op de Kierchbiere schaffen oder an d'Schoul ginn, brauchen no der Realisatioun vun der éischter Phas net méi mam Bus duerch d'Stad ze fuere, mä kënnen op der Gare vum Zuch an den Tram-Zuch ëmsteigen an esou, wéi déi Leit aus dem Süden oder aus dem Weste vum Land, iwwert d'Nordstreck laanscht de Schoettermaral erop op de Kierchbiere fuere.

Här President, de Projet huet natierlech e grouss Schéinheitsfeeler an zwar deen, datt en d'Uewerstad, a besonnesch de Lampertsbiere, net mat abegraift. Besonnesch de Lampertsbiere mat senge sechs postprimair Schoulgebaier an deenen iwwer 6.000 Schüler ënnerbruecht sinn stellt eng grouss Erausforderung fir den offentlechen Transport an der d'Verkierersproblematik vun der Stad duer. Et muss een hei awer betounen, datt de Projet, sou wéi en hei virläit, eng Schinneverbindung duerch d'Stad, sou wéi se an deem private Projet, dem Projet Bus-Bunn, virgesinn ass, net komplett kompromettéiert an datt e souguer d'Méiglechkeet vun enger Verbindung vum Tram-Zuch vum Kierchbiere iwwert d'Rout Bréck op de Rond-point Robert Schuman ernimmt.

D'Chambre de Commerce ass der Meenung, datt déi Verbindung schonn an der éischter Phas vum Projet misst realiséiert ginn. Si behaupt, datt: « Sans le raccordement du centre-ville au réseau projeté, le projet perd une part déterminante de son attrait et toute sa raison d'être, puisque son utilité, par rapport au mode de transport en commun actuel, serait proche de zéro. »

Dat ass menger Meenung no eng haart Kritik um Projet, déi een awer net esou am Raum ka stoe loossen an déi och, menger Meenung no, net berechtigt ass. Ëmmerhi kënnen, no der Realisatioun vun der éischter Phas, sämtlech Leit, déi egal aus wellecher Géigend vum Land mam Zuch an d'Stad kommen, fir op de Kierchbiere schaffen oder an d'Schoul ze goen, dat maachen ouni mam Bus duerch d'Stad ze fuere. Dat stellt menger Meenung no eng wesentlech Entlaaschtung vum Stater Verkierer duer, wat domat esou eng Ausso wéi déi vun der Chambre de Commerce net verdéngt.

Här President, zënter Jore gëtt elo un enger Léisung fir d'Entlaaschtung vun der Stater Gare an dem Stater Verkierer gedoktert. Mir liewen an enger Zäit wou Zäit Geld bedeit a mir hu schonns vill kostbar Zäit mat deieren Etüde verluer. Et ass un der Zäit, an ech géing behaupten, et ass héich Zäit, datt eppes geschitt. Trotz dem erwähnte Schéinheitsfeeler stellt de Projet

eng wesentlech Verbesserung vum Schinnentransport ëm d'Stad a vun der Verkierersproblematik an der Stad Lëtzebuerg duer. Och wann net all Problemer geléist sinn esou stellt de Projet awer keen Hindernis duer, fir de Verkierer duerch d'Stad an der Zukunft nach ze verbessere. Dofir wäert eis Fraktioun och dese Projet stëmmen. Ech soen lech merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Als nächste Riedner ass den Här Marc Zanussi agedroen. Den Här Zanussi huet d'Wuert.

■ **M. Marc Zanussi (LSAP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als LSAP-Fraktioun begrësse mir grondsätzlech d'Tatsaach, dass nei Schinneninfrastrukture geluecht ginn, dass nei Staddeeler ugeschloss ginn oder nei Uertschaften un d'Schinnennetz ugeboun ginn. De Projet, dee mer haut diskutieren, mat der Nummer 5098, gesäit dann eben och vir eng Ubannung un d'Schinnennetz vum Kierchbiere, an enger éischter Phas, an un de Findel, an enger zweeter Phas, ze realisieren.

De Projet, sou wéi en elo virläit, ass vun Ufank u kontrovers diskutiert ginn. En ass op zwee Punkte kontrovers diskutiert ginn, engersäits wat d'Fro ubelaangt, wéi een deen Trajet do ka maachen, mat wat fir engem Zuchmaterial, uewer- oder ënnerirdesch an anerersäits wat d'Fro vun de Prioritéiten ubelaangt, ob dat heiten dann elo déi richteg Prioritéite si fir d'Léisung vun den Transportproblemer, déi mer hei am Land hunn.

Zu deenen zwee Punkte wëllt ech Folgendes ausféieren. Engersäits d'Fro vum Transportmëttel. Mir si mat engem Projet konfrontéiert, dee virdu schonn e puermol hei zitëiert ginn ass an deen eigentlech virgesäit, dass een Deel vum Trajet ënnert dem Buedem soll gefouert ginn, deen awer deen net ze ënnerschätzende Virdeel hätt, dass den Zentrum vun der Stad Lëtzebuerg op d'mannst zu engem Deel mat ugeboun wär.

D'Nodeeler vun deem Projet sinn, eiser Aschätzung no, d'Tatsaach dass en effektiv technesch méi schwéier ze realisieren ass, dass et fir eis Problemer a Froe gëtt, déi net zefriddestellend konnte geléist ginn am Zesummenhang mat de Lifter, am Zesummenhang mat der Steigung, déi normal Zich missten iwwerwannen, am Zesummenhang mat den Zwangspunkten, déi op der Oberfläch vun der Stad Lëtzebuerg géinge bestoen an d'Tatsaach och, dass 70 Meter misst an de Buedem gaange ginn, fir dee Projet do ze realisieren.

Dat sinn awer alles technesch Problemer, déi sécherlech, wa Geld onbegrenzt zur Verfügung géif stoen, och hätte kënnen realiséiert ginn. De Büro Basler huet net ausgeschloss, dass dee Projet kënn realiséiert ginn, mä ech denken, dass d'Kriticken dorunner awer, eiser Aschätzung no, berechtigt dozou féieren, dass de Projet net realiséiert gëtt. Et ass e ganz grouss finanziellen Opwand noutwendeg gewiescht, fir dee Projet do ze realisieren. Mir hunn och bei eis an der Partei kontrovers iwwert deen dote Projet an iwwert déi dote Fro diskutiert a mir sinn zur Konklusioun komm, dass eng ënnerirdesch Variant einfach, eiser Aschätzung no, fir d'Leit déi se hero sollte profitieren, net attraktiv genuch ass, net bequem ass an datt déi Bedenken a puncto Sécherheet einfach net zefriddestellend geléist sinn.

Mir hunn eis awer och leede gelooss vun der Iwwerzeegung, dass den öffentleche Persounentransport eigentlech op d'Uewerfläch gehéiert, an net ënnert de Buedem.

Dat ass eis fundamental Approche zu deem Projet, deen den Här Schummer presentéiert huet. Ech

wëll soen, dass dat näischt mat politescher Ignoranz ze dinn huet, wa mer eis als Fraktioun géint dee Projet do ausschwätzen. Mir hunn eis domadder beschäftigt, an ech denken och, dass et kee Sënn huet d'Diskussioun an d'Déisioun iwwert deen dote Projet nach laang erauszueschieben. All Fraktioun hat d'Méiglechkeet sech mat der Fro ze beschäftegen a mir sollten hei eis Meenung zu deem Projet soen.

Ech géing fir eis als Fraktioun ganz kloer an daitlech soen, dass mer aus deene virdu genannte Grënn net mat där doter Variant averstane sinn, erkennen awer dem Här Schummer de Respekt fir seng Aarbecht un, och seng Haartnäckegkeet, a seng Kompetenz, déi een och gesäit bei der Auseñersetzung mat den Argumenter, déi vun der Etüd Basler gemaach gi sinn, mä mir hunn eis aus deene virdu genannte Grënn als Partei zu enger anerer Positioun duerchgerongen.

Dann eis Positioun an deem doten Dossier wat de Mode de transport ubelaangt ass sécherlech keng Iwwerrasschung. Mir hu jo als Partei an där doter Fro eng Traditioun a mir bleiwe bei der Iwwerzeegung, dass den Usschluss vum Kierchbiere haauptsächlech iwwert de Wee vun neiem Trammaterial uwerirdesch soll geschéien, wësend dass och do eng Rei vun technesch Problemer nach op eis waarden, ënner anerem déi Fro vun dem Bau an der Konstruktioun vun Hybridgefiere, déi mat verschidde Stroumzorte musse fuere. Mir sinn awer der Iwwerzeegung no ville Gespréicher mat in an auslänneschen Experten, dass déi Problemer do kënnen zefriddestellend geléist ginn.

Dann d'Fro vun de Prioritéiten. Do hu mer als Fraktioun eng aner Positioun wéi déi vun der Regierung. Mir sinn der Meenung, dass wat d'Prioritéiten ubelaangt, mer mat deem Projet hei eigentlech net richtig leien. D'Argumenter, déi zum Projet gefouert hunn, si schonn déi eng oder déi aner Keier zitëiert ginn. Et gëtt mat engem wuessende Mobilitéitsbedürfnis vum Kierchbiere argumentéiert, dee wéi gesot tëschent dem Joer 1997 an 2006 ëm 40% soll klammen, oder schonn zum Deel geklommen ass, an tëschent 1997 an 2020 ëm 140% soll klammen. Dat sinn Aschätzungen an Iwwerleungen, wou een eiser Meenung no berechtigt Zweifel kann hunn, an och iwwert d'Zäitram, iwwert déi Projektionen do gemaach ginn, kann een eiser Aschätzung no Zweifel hunn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wann et och sécherlech richtig ass, dass et fir de Kierchbiere e Mobilitéitsbedürfnis gëtt, da bleiwe mir awer als Fraktioun der Iwwerzeegung, dass et och fir den Zentrum vun der Stad nach vill méi e grouss Mobilitéitsbedürfnis gëtt, wéi dat fir de Kierchbiere de Fall ass. An d'Etüd vun der ILReS huet am Joer 2001 jo kloer erginn, dass 70% vun deene Leit, déi all Dag an d'Stad fuere, an den Zentrum vun der Stad fuere, an an de Süde vun der Stad fuere, an nëmme 25% op de Kierchbiere, op Sandweiler an op de Findel. An ech denken, dass am Joer 2007 sech och un där doter Opdeelung eigentlech net schrecklech vill wäert geännert hunn.

Mir stellen also fest, dass e Projet hei gebaut gëtt, wou mer d'Leit op de Kierchbiere transportieren, se awer um Kierchbiere net vill kënnen ufänken, well se an de Süden oder an den Zentrum vun der Stad wëlle kommen. Mir stellen och fest, dass dee Projet, deen do realiséiert gëtt, zu deem Datum wou e soll faerdeg sinn, wat fir d'Joer 2007 soll sinn, eigentlech de Potenzial vu Clienten net do ass, fir deen do

ten Investissement an där doter Situatioun ze rechtfäertegen, a mir bemerken och nach, dass ee sécherlech vun Diddeleng op de Kierchbiere mam Zuch kënn, mä awer während de Spëzestonnen och nach muss weiderhin zu Dummeldeng ëmklammen, well a Spëzestonnen Zich agesat ginn, déi de Biere fir de Kierchbiere erop net packen.

Mir bleiwen also dofir als Partei weiderhin der Iwwerzeegung, dass d'Ubannung vum Zentrum vun der Stad Lëtzebuere duerch d'Schinn eng absolut Prioritéit ass, an och eng absolut Prioritéit fir eis muss bleiwen, net nëmme fir déi Leit, déi all Dag an d'Stad schaffen kommen, mä och eiser Aschätzung no fir d'Wuel vun der Stad, fir d'Entwécklung vun der Stad, fir d'Geschäftswelt vun der Stad, déi vun esou enger Situatioun nëmme ka profitieren, an ech mengen, dass mer do, an ech kommen nach op Zitater zrëck, an eiser Positioun richtig leien, richtig louchen, an dat och weiderhi wäerte verrieden.

Mir bedauern déi Diskussioun, déi viru Joren iwwert de BTB gefouert ginn ass, an zwar déi mat där zwiespältger Positioun vun der CSV. A wann ech dann den Här Hauptert haut héieren a mech erënnere un Aussoen a Riede vun aneren eminenten CSV-Politiker aus der Stad, da bedauern ech, dass déi Positioun, déi d'CSV och no dem Vote hei an der Chamber nach ageholl huet, eigentlech net méi vorhanden ass, an ech bedauern och, dass bei der CSV eigentlech déi falsch Konklusiounen aus deenen Avisé gezu gi sinn, déi virdu hei zitëiert gi sinn, an ech kommen och nach op e puer Zitater zrëck.

Datselwecht gëllt fir d'Demokratesch Partei, déi eiser Aschätzung no e groussen taktesche Feeler gemaach huet doduerch, dass se mat all hirer Kraaft de Projet vum fréiere BTB an domadder d'Schinnenubannung vum Stadzentrum verhënnert huet.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Ubannung vum Kierchbiere ergëtt eiser Aschätzung no nëmme Sënn, wann duerno och d'Ubannung vum Stadzentrum geschitt. Fir d'Ubannung vum Kierchbiere sinn am Projet ronn 190 Milliounen Euro Investissementskäschte virgesinn, déi sech eiser Aschätzung no nëmme lounen, wann duerno och déi zweet Etapp duerchgefouert gëtt. Geschitt dat net, sinn ech net d'accord mat deenen, déi soen, dass dann de „modal split“ vu 25 op 75% erreecht gëtt. Dat wäert sécherlech net de Fall sinn, an ech denken och net, dass eleng mam Projet mat der Ubannung vum Kierchbiere eis et och nëmme wäert geléngen zu engem signifikante Prozentsaz den Undeel vum öffentlechen Transport un de „modal split“ ze verbessere. Mir bleiwe wéi gesot der Meenung, dass dat anert eng absolut Prioritéit huet an e Suivi muss kréien.

Wann ech da kucke wat d'Meenungen esou queesch duerch d'Land vun eenzelne Persounen, vu Rapportere, vun aneren Institutiounen sinn, da stellen ech Folgendes fest, an ech liesen dat dann och am Rapport vum John Schummer, deem ech fir säi Rapport en häerleche Merci soen, fir déi Fläissaarbecht, déi en do geleescht huet. Hie schreift dann och am Rapport, dass mir an der Stad eng Mise en place de transport de grande capacité brauchen, well „une exigence à laquelle l'autobus ne pourra répondre à lui seul sur un réseau routier urbain saturé.“ Also ass dat menger Aschätzung no och d'Erkenntnis, dass net nëmme ronderëm d'Stad, mä och an der Stad eppes muss geschéien.

Den Transportminister héiert een op där enger oder op där anerer Plaz, oder et liest een am Interview vun der Revue, dass en eigentlech seet, an dat huet de Rapporteur och gesot, mat deem Projet hei

ginn der schinnegebonnener Ubannung vum Stadzentrum keng Steng an de Wee geluecht. Dat ass awer an Zukunft nach méiglech.

Heemlech hunn ech den Androck wéi wann den Transportminister eigentlech och fir d'Ubannung vum Stadzentrum duerch d'Schinn wär, mä et awer leider net ka maachen, well en offensichtlech ënnert de Fessele vum Schäfferot vun der Stad Lëtzebuere an der Regierungserklärung läit, wat e jo och ëmmer kunddeet.

(Interruption)

Dat hutt Dir gesot, Här Grethen.

De Conseil d'État schreift a sengem Avis datselwecht. De Conseil d'État plädéiert och dofir, dass dee Projet hei eigentlech nëmme Sënn ergëtt, wa vum Kierchbiere weidergefueert gëtt an den Zentrum vun der Stad Lëtzebuere. Nei an där doter illusterer Gesellschaft ass dann d'Chambre de Commerce, déi jo neierdëngs an hirem Avis, an den Här Hauptert huet se zitëiert, ganz kloer schreift an ech sinn dann entgéint senger Meenung där Meenung, déi Chambre de Commerce do formuliert, dass dee Projet hei eng Part déterminante de son attrait et de sa raison d'être verléiert wann d'Ubannung un den Zentrum vun der Stad Lëtzebuere net realiséiert gëtt.

Dat wat de Conseil d'État an d'Chambre de Commerce soen, seet ebenfalls de Conseil économique et social. Dee seet, dass en Investissement an esou enger Héicht sech net rechtfäertegt wann net duerno och d'Ubannung un den Zentrum vun der Stad Lëtzebuere duerch d'Schinn geschitt.

An da gëtt et nach eng Ëmfro, déi gemaach ginn ass vum Mouvement écologique. Dovunner kann ee sécherlech hale wat ee wëllt. Et sinn awer am Dezember 2002 1.000 Leit gefrot ginn driwwer wat se vun der Ubannung vum Stadzentrum halen. 64% vun de Leit hu gesot, dass se nach ëmmer fir déi Ubannung sinn. Vun deene Leit, déi aus dem Süde kommen, waren et 71%, déi dofir waren, aus dem Osten 62%, aus dem Zentrum 61%, aus der Stad Lëtzebuere ëmmerhi 57% an aus dem Norde 55%, an eng ähnlech Meenung fënn een erëm queesch duerch d'Altersstruktur vun alleguerten deene Leit, déi gefrot gi sinn.

Mir bleiwen also der Meenung an deelen dat wat déi Organisatiounen an déi Meenungsëmfro do erginn, oder mir bleiwe bei eiser Positioun, dass d'Ubannung vum Kierchbiere nëmme Sënn mécht, wann och duerno de Schratt gemaacht gëtt fir den Zentrum unzëbannen, an ech wëllt an deem dote Sënn och hei eng Motioun déposieren.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- *considérant l'avis du Conseil d'État datant du 10 juillet 2003 au sujet du projet de loi N° 5098 modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;*

- *étant donné que dans l'avis précité le Conseil d'État se demande si le projet en question n'est pas trop ambitieux, et s'il n'existe pas d'autres alternatives moins onéreuses ;*

- *considérant la réflexion suivante du Conseil d'État dans son avis précité : « Est-ce que le projet dit „BTB“, dont les études préalables étaient assez avancées, n'aurait pas pu être réalisé à moindre coût, tout en permettant une connexion directe au centre de la Ville de Luxembourg? Cette question semble d'autant plus pertinente que la lecture que le Conseil d'État fait du projet sous avis n'exclut nullement une liaison ultérieure par véhicule „train-tram“ du centre de la Ville de Luxembourg depuis le plateau de Kirchberg » ;*

- *considérant que la Chambre de Commerce dans son avis du 17*

mars 2003, au sujet du projet de loi en question, plaide pour « une approche prudente et rationnelle, basée sur la fixation de priorités » :

- considérant qu'en ce qui concerne la possibilité d'un aménagement ultérieur d'une extension du train-tram vers la Ville Haute la Chambre de Commerce estime aussi qu'il « est crucial de prévoir d'ores et déjà un tel raccordement dans la première phase du projet. En effet, sans le raccordement du Centre Ville au réseau projeté, le projet perd une part déterminante de son attrait et toute sa raison d'être, puisque son utilité par rapport aux modes de transport en commun actuels serait proche de zéro » ;

invite le Gouvernement

- à présenter à la Chambre des Députés un projet de loi reliant le Centre Ville par tram au réseau ferré.

(s.) Marc Zanussi, Mady Delvaux-Stehres, Ben Fayot, Jos Scheuer, Georges Wohlfart.

Wat d'Ubannung vum Findel ubelaangt, do sti mer als Fraktioun där Ubannung ganz kritesch géigeniwwer, besonnesch zu dësem Zäitpunkt, well dat fir eis wierklech keng absolut Prioritéit ass, wat net heescht, dass een iergendwann eng Kéier, wann alleguerten déi aner Eisebunnsinfrastrukturprojete finanziell ofgesécheret a realiséiert sinn, och dat ka maachen.

Et ass mat Chiffere virdrun argumentéiert ginn, firwat dass déi Schinnenubannung do soll virgeholl ginn. Am Rapport an am Exposé des motifs steet awer och, dass een domadder rechent, dass 1.800 Persounebewegungen den Dag vum Findel a Richtung Gare an Aussicht stinn. Et steet dran, dass sech schätzungsweis op engem Schaffdag 600 Leit vum Findel Richtung Kierchbierg bewegen. Dat sinn der ongeféier esou vill wéi mer zu Diddeleng an dräi Deeg mam City-Bus transportéieren. Et steet och dran, dass 2.800 Visiteuren erwaart ginn um Flughafen, woubäi keen eis eigentlech op déi Fro äntwere kann, wat fir eng Visiteuren dat doten da sinn. Ech ka mer jo net virstellen, dass een, deem een op de Flughafen ofhuele geet, da mam Zuch oder mam Tram dohinner fiert, dee fiert wederhi mam Auto, an dofir stellen ech mer d'Fro wou déi 2.800 Leit do sollen hierkommen.

Datselwecht gëllt fir d'Ubannung vum Cargo-Center, déi an dësem Projet net virgesinn ass, mä déi awer och ugeschwat ginn ass, an och do denken ech ass et zu dësem Zäitpunkt schwiereg driwwer ze diskutéieren, well alleguerten déi Informatiounen, déi mir doriwwer hunn an haten dorobber erauslafen, dass 80% vum Cargo-Center eigentlech net mam Zuch weider können transportéiert ginn.

Fir deem doten Deel ze realiséieren ass dann am Projet déi stolz Zomm vun 200 Milliounen virgesi fir den Uschloss un de Findel, an ech denken dass, wann een hei eng sozioekonomesch Etüd géing maachen, wou de Sënn an den Zweck vum deem doten Investissement soll gepréift ginn, da sinn ech awer bal 100%eg der Iwwerzeegung, dass deem dote Projet dem Verhältnis vun Asaz par rapport zum Resultat net gerecht kéint ginn.

Mir wären duerfir als Fraktioun dofir, dass wederhi Suen zur Verfügung gestallt gi fir déi Projeten, déi eiser Aschätzung no an der Prioritéitslëscht mussen uewe stoen. Mir hunn an der Interpellatioun iwwert d'Eisebunn a bei der Interpellatioun iwwert den Transport am Süden eng Rei vu Projeten opgelëscht déi, eiser Aschätzung no, absolut prioritär musse behandelt ginn, an ech wëll se hei just nach eng Kéier kuerz sträifen: Dat ass éischstens d'Verbindung an déi nei Streck tëschent Beetebuerg an der Stad, den Ausbau vun der Gare, d'Zweegleisegkeet vu Lëtzebuerg-Péiteng. Déi bestoend Infrastruktur

vun der Eisebunn muss an d'Lag gesat sinn, dass se weiderhin anstänneg funktionnéiere kann, an d'Akafé vun Eisebunnsmaterial muss finanziell ofgesécheret sinn.

(M. Jean Asselborn prend la Présidence)

Fir eis, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, sinn dat dote Prioritéiten déi misste realiséiert ginn. Et gëtt vun der Regierung gesot, all Projeten, déi mer am Gesetz iwwert d'Eisebunnsinfrastruktur hunn, plus déi heiten, déi mer elo nach wäerte stëmmen, gi wahrscheinlech realiséiert. Mir hunn awer dorunner Zweifel, dass alleguerten déi dote Projete finanziell ofgesécheret sinn, a mir hätten dofir eigentlech gären, dass déi Projeten, déi, eiser Aschätzung no, an der Prioritéitslëscht stinn, prioritär och finanziell ofgesécheret solle ginn.

Da gëtt am Projet de rapport oder am Rapport och nach vun deem neie Gesetz iwwert d'Organisation vum öffentliche Transport geschwat, wou e Verkéiersverbond oder eppes Ähnlech virgeschloe gëtt, wou iwwert d'Mobilitéitszentral geschwat gëtt, wou awer déi öffentliche Verkéierspartner aus deem Projet do ausgeschloss sinn a wou et voll an d'Richtung vun der Privatisierung geet, an do verspriche mer der Majoritéit an der Regierung elo scho vill lëschtég Diskussiounen iwwert dee Projet, well en an där doter Form och eis Zoustëmmung net ka kréien. Mä do kréie mer jo nach d'Geleeënheet fir vill driwwer ze schwätzen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech kommen zu menge Konklusiounen. Ech stelle fest, dass mer haut am Beräich vum öffentlichen Transport eigentlech net vill méi wäit do sti wéi virun eelef Joer, wou 1992 d'Etüd vum Professer Knoflacher, „E modernen Tram fir Lëtzebuerg“, erauskomm ass. Mir hunn zwar haut eng Rei vu Gesetzter gestëmmt, deemools oder viru fënnef Joer, haten och eng Majoritéit op enger Rei vu Motiounen. Ech stelle widerhi fest, dass an de leschte fënnef Joer keng Realisatiounen am Beräich vun der Schinne konnte gemaach ginn, à part vläicht déi 800 Meter, déi vun Diddeleng Richtung Frankräich geluecht ginn, woufir mer selbstverständlech dem Minister félicitéieren awer zugläich feststellen, dass den Transportminister mat senger Partei a mat der CSV verhënnert huet, dass an deene leschte fënnef Joer Schinne konnte geluecht ginn.

An dann déi entscheidend Fro iwwert de Vote vun dësem Projet. Mir stëmmen dëse Projet als sozialistesche Fraktioun, obwuel en, eiser Aschätzung no, déi falsch Prioritéiten enthält. Mir stëmmen de Projet mat där klenger Hoffnung, dass déi Motioun, déi mer hei déposéiert hunn, eng Majoritéit an der Chamber fënn, a mat der Iwwerzeegung, dass déi nächst Regierung, déi am Juni d'nächst Joer gewielt gëtt, déi richteg Akzenter setzt, eiser Aschätzung no richteg Prioritéiten nei festleet an domadder dem öffentlichen Transport endlech eng eescht gemengte Chance hei zu Lëtzebuerg gëtt. Ech soen lech merci fir d'Opmierksamkeet.

M. le Président.- Merci, Här Zanussi. Den nächste Riedner ass den Här Paul Helminger.

M. Paul Helminger (DP).- Här President, léif Kolleegen, ech géif fir d'éischt dem Kolleeg Gusty Graas merci soen, dass e mer erlaabt huet fir d'Wuert elo ze huelen. Ech hunn nämlech nach e puer Geschichten, déi ech an der Gemeng muss maachen. Ech kann zwar erëmmen, mä dat ass zäitlech esou, dass et mer wierklech besser geet, wann ech elo ka schwätzen. Ech géing och dem Rapporteur gare merci soe fir säin ausféierleche Rapport. Et wäert lech jo net wonneren, dass d'Demokratesch Partei - dat wäert de Gusty Graas herno bestätegen - dëse Projet wäert stëmmen.

Ech sinn och frou, dass de Marc Zanussi am Numm vun de Kollege vun der LSAP gesot huet, dass och si de Projet géinge stëmmen, quitte dass en zu där Konklusioun komm ass - no engem dach awer relativ laangotmegen Émwee - fir nach eng Kéier ze probéieren ze justifizéieren woufir dass senger Meinung no d'Prioritéiten net richtig wäeren.

(Interruptions)

Ech muss lech éierlech soen, heiansdo soll ee jo d'Dokumente, déi am Verlaf vun deem Projet iwwert eng besser Léisung fir d'Mobilitéit zu Lëtzebuerg mol produziéiert gi sinn, net vergiessen.

Wann ech op dat alleréischte zrëckginn oder op eent vun deenen alleréischten zrëckginn, dat war déi Etüd Luxtraffic, déi ass am Fong, quitte dass dat elo schonn eng Rei Joren hier ass, zu folgender Schlussfolgerung komm: Éischstens dass zum deemolegen Zäitpunkt vum Verkéier am Land sech eigentlech d'Investitiounen an en zousätzlecht radikalt neit Verkéiersmëttel kaum géinge justifizéieren, dass dat allerdéngs, wann déi ekonomesch Entwécklung vum Land géing weidergoen, onausbleiflech géing ginn, allerdéngs och dann nëmmen am Kontext vun deem berühmte Berufsverkéier.

Mir sinn eben do an enger komplett atypescher Situatioun an deem Sënn, dass wann ech d'Land an d'Stad Lëtzebuerg an hiert Anzugsgebit vergläiche mat ähnleche Gebitter am Ausland, och därer deenen et wirtschaftlech gutt geet, dann hu mir, am Géigesaz zu deene Géigenden, vun deene Stied, bal dat Duebelt un Aarbechtsplaze par rapport zu der Awunnerzuel, déi mer hunn. Ech schwätzen elo bewosst hei vum Anzugsgebit vum der Agglomeration Lëtzebuerg. Metz mat 120.000 bis 130.000 Awunner huet zirka 55.000 Aarbechtsplazen, Tréier, e bësse méi kleng, huet 50.000 Aarbechtsplazen. D'Stad Lëtzebuerg mat 80.000 Awunner huet bal d'Halschent vu sämtlechen Aarbechtsplazen hei aus dem Land.

All Dag verduebele mer also eis Gréisst. Dass dofir effektiv dee Berufsverkéier et an den Ae scho vun der Luxtraffic noutwendeg gemaach huet fir sech Iwwerleeungen ze maachen iwwer e ganz neit Verkéiersmëttel, an dass do finalement d'Wiel drop gefall ass fir ze soen: Mir fieren net ënnert de Buedem, mir maache kee Metro, mä mir maachen en Hybrid-System, deem et erlaabt fir vun der Groussregioun an d'Stad ze fieren an do déi verschidde Punkten ze bedéngen, déi d'Verkéiersopkommen ëmmer erëm am Berufsverkéier ausweisen. Dat war also natierlech.

Dir wësst wéi de Projet dunn évoluéiert ass an dass mer an der Stad eigentlech ëmmer Zweifel drun haten ob effektiv de Stadzentrum de Projet géing falen oder stoen doen, an et ass dofir jo och net fir nâischt, dass déi viregt Regierung nach zesumme mat der Stad eben esou eng sozioekonomesch Ennersichung maache gelooss huet fir ze kucke wou dann elo ganz prezis um Territoire vun der Stad - ënner anerem, si hunn och aner Relatiounen gekuckt - de Sënn géing leie fir nei Schinnen ze leeën. An dee Sënn, deem ass jo net d'Stadbild ze veränneren. Dee Sënn ass mat Sécherheet och net fir méiglechst mat schéine Gefierer iwwert d'Schinnen ze fieren. Dee ganze Sënn ass jo, an dat kann och nëmmen esou sinn, fir ze kucke wou brénge mer et fäerdeg, wa mer en neit Transportmëttel asetzen, fir eng méiglechst grouss Zuel vu Leit derzou ze bewege fir hir Transport-, hir Mobilitéitsgewunnechten ze changéieren, an an dësem Fall ganz kloer fir hiren Auto doheem ze loos-

sen an eben op en öffentliche Verkéiersmëttel ëmzeklappen.

Ech mengen, ech hunn déi Kaart schonn x-mol gewisen, ech weisen se dann och hei nach eng Kéier, ech hätt am Fong sollen drun denke fir lech se op den Écran ze setzen. Mä et gëtt do an deem Territoire vun der Stad, sou wéi en deemools gekuckt gi war, nëmmen eng eenzeg Plaz, wou dat - an nach, kënnt d'Etüd zur Konklusioun - sech marginal justifizéiert, dat ass de Kierchbierg, well do dovun ausgaange ginn ass, dass no deenen deemolegen Eenheeten, mir schwätzen hei vum Oktober 2000, sech géinge 4.250 Unitéite vum Individualtransport eriwwerbewegen op den öffentlichen Transport, wa mer géingen, wéi et deemools nach war, dee Regionaltram maachen.

Den zweeten Deel, wou et nach weinstens am Roude war, dat war effektiv de Lampertsbierg, well eben do wierklech gigantesch Mouvementer, kann ee soen, par rapport zu der Gréisst vum Quartier, vu Studente waren. Mä fir de ganze Rescht vun der Stad waren déi Wäerter ënnert deem wat iergendwéi no sozioekonomesche Kritäre sech justifizéiert hätt. An dat ass jo och iergendwéi erkläerlech. Wann eis éischt Konklusioun seet, dass mer nom deemolege Stand am Normalen eigentlech keen zousätzlecht Mëttel bräichten, dass et eis besser géing arrangéieren wa mer déi bestoend Verkéiersmëttel géinge besser auslaaschten, an dass dat neit Verkéiersmëttel sech nëmmen do duerch justifizéiert, dass een eng Perspektiv fir d'Zukunft huet, da muss ee kucken, wou läit dann an der Stad Lëtzebuerg déi Perspektiv fir d'Zukunft.

An déi Perspektiv fir d'Zukunft, déi läit am Zentrum vun der Stad, allefalls op der Gare, mat dem Développement vun der Rocade, also laanscht d'Hollerecher Strooss, do sinn effektiv nach eng ganz Rei, déi können anescht dévoppéiert ginn, wéi se de Moment dévoppéiert sinn, a wou een also kann dovun ausgoen, datt an Zukunft e Potenzial besteet, fir eng Kéier do eng Schinnenubannung ze maachen, mä den Zuch ass do. E fiert ënnert der Rocade erduerch a leeft 100 Meter niewent der Hollerecherstrooss. Do brauche mer also allenfalls eng Verbesserung, mä net eng Alternativ.

An der Uewerstad ass alles verbaut. D'ganz Politik vun der Stad leeft an der Uewerstad drop eraus, fir ze kucken, datt mer de Berufsverkéier éischer do méi kleng maachen, well d'Iddi jo ass, fir datt déi 80.000 m² Wunnfläch, déi mer grad just do hunn, wou haut awer Büroé sinn, datt mer déi wëlle récupéreréiere fir de Wunnensbau. Dat ass sécher en Zil, wat all Mënsch hei deelt, sou datt meng Konklusioun ass, datt grad just do wou elo esou op de Mordjess gesot gëtt, datt misst déi absolut Prioritéit sinn, éischstens praktesch keen Entwécklungspotenzial do ass, well méi Bürosgebaier kënnen kaum do gebaut gi wéi der elo schonn do stinn. All Meter carré ass verbaut, a vun deem, wat verbaut ass, ass eis Tendenz éischer fir ze soen, kommt mir kucken, datt mer do Leit kréien, déi do wunnen a manner Leit déi a Büroé sinn.

An da kënnt deem allergréissten Entwécklungspotenzial, dee mer nach hunn, deem um Südrand vun der Stad, an dat ass dee Krees, dee vun der Gemeng Stroossen iwwert d'Gemeng Bartreng, iwwert d'Gemeng Leideleng, d'Cloche d'Or, also Gaasperech, Zéisseng, eriwwer geet op Hesper. Do ass nach e Potentiell de développement, deem ongeféier deem gläichzesetzen ass vum Kierchbierg, dee leider deemools net erfaasst ginn ass, mä wou entre-temps, an do brauch een och net laang Etüden ze maachen, e Potenzial vun Aarbechtsplazen am Raum steet, dee weinegsten esou grouss ass wéi deem um Kierchbierg, deem en fait,

wann dat voll ausgebaut géing ginn, net wäit hannert deem zrëcksteet, wat an de Frichen zu Belval ka gemaach ginn.

Mir hunn awer dunn, virsiichteg wéi mer sinn, d'Fro gestallt, den Experten, déi deemools déi Etude socio-économique gemaach hunn, ob déi 4.250 Mouvementer, déi zousätzlech géingen op den öffentlichen Transport iwwerklappen, wann en Tram géing fieren, ob déi dovunner ofhängeg wäeren, datt deem Tram net méi géing duerch den Zentrum vun der Stad fieren. D'Äntwert war ganz kloer an een-deiteg neen. Déi Leit, déi do ëmklappen, déi wëllen op de Kierchbierg fieren, déi wëllen net onbedéngt an d'Stad fieren. Dofir hu mer deemools gesot, mir sinn net géint de BTB, mä mir si géint den Tracé duerch d'Nei Avenue, iwwert d'nei Bréck an esou weider.

Wat ass mat där neier Regierung geschitt? Déi huet dat endlech verstanen a si ass op de Wee gaange...

(Hilarité)

...vu Saachen, déi net kontestéiert waren am Projet BTB. Am Projet BTB war och scho Rieds vun der Verduebelung vun der Eisebunnsstreck no Péiteng, vun der Verbesserung vun der Capacitéit op der Streck fir op Beetebuerg. Et war allerdéngs nach net Rieds vun enger ganz neier Eisebunnsstreck vu Lëtzebuerg op Esch. Mä alleguerten déi aner Geschichten, déi dra stoungen, déi hätte scho laang kënnen realiséiert ginn.

Elo hu mer entre-temps nach eppes anescht ersaun. Mir hunn erausfonnt, datt den Tram guer net géing duergoe fir an de Spëtzenzäiten déi Zuel vun Navetteuren, déi an d'Agglomeration vun der Stad wëllen eraufieren, fortzebewegen. Ech hu mat Interessen héieren, datt den Här Zanussi - ech hu mech hoffentlech net verhéiert - virdu gesot huet, datt an de Spëttestonne souwisou d'Leit aus dem Süden nach net op de Kierchbierg géinge komme mat deem Projet, deem hei virläit, jiddefalls net mat der éischer Etapp, well si missten zu Dummeldeng ëmklappen - ech géing zwar mengen, wa se ëmklamme mussen, klappen se héchstwahrscheinlech op der Gare leider aus, mä et gëtt och d'Méiglechkeet zu Dummeldeng ëmklappen -, well déi Zich, wat zweestäckeg Zich sinn, déi Ramp net géinge packen. Hie gëtt jo domat selwer zou, datt fir dee Verkéier vun Navetteuren ze bewältegen, mer effektiv dat brauche wat och deem heiten Transportminister gedoen huet, datt d'Eisebunn endlech geet, nämlech zweestäckeg RER-Zich, an déi wäre mat Sécherheet net duerch d'Stad gefuer. De deux choses l'une: Entweder ass de BTB duergaangen, wou erweisen ass, datt en net duergaange wär fir de Berufsverkéier an de Spëttestonnen an där do Direktioun ze maachen, mä d'Alternativ vum Tracé duerch d'Stad hätt dat awer net besser gemaach. Wat mir effektiv do brauchen, dat si grouss Zich, déi och dann als Zuch op déi Haaptpunkte kënnen fieren, an dat ass nun eben de südleche Rand vun der Stad mat deenen neie Gare, déi solle gebaut ginn, Zéisseng, Houwald, a mat dem Ausbau vun der Gare.

Wéi kommen ech dann elo mat deenen zweestäckegen Zich op de Kierchbierg? Wéi gesot, à moins datt d'Kolleegen aus dem Süde...

(Interruption)

...mengen, mir sollen effektiv mat deenen zweestäckegen Zich dann elo duerch d'Stad fieren, wat ech hinnen awer kaum zoutrauen, da gëtt et jo wuel nëmmen de Wee iwwert eng gréisstméigleche Streck, déi scho besteet, an dat ass eben déi iwwert den lergaart. A wa mer schonn um lergaart sinn, dann ass et och net ganz sënnavoll fir vun do op de Kierchbierg ze fieren ouni iwwert de Findel.

Alleguerten déi Berechnungen, déi elo mol soen, de Findel, dat wier net d'prioritéiert Zil, kann ech novollzéien. Ech sinn nämlech och der Meenung, datt déi Zuelen, esou wéi se elo um Dësch leien, héchstwahrscheinlech aus dem Findel, wann deen eleng gesi gëtt, net elo déi absolut éischt Prioritéit maachen, mä wann ech awer gesinn, datt um Kierchbiereg eng Kéier 20.000 Leit solle schaffen, an datt de Gros dovun aus der Groussregioun kënnt, an de Gros dovun da wierklech mat Zich kënnt, well mam BTB wäre mer nämlech och net an d'Belsch eragefuert, mol net an Däitschland, datt mer also kënnen mat Zich fueren, déi tractéiert...

(Interruption)

M. Gast Gibéryen (ADR).- Dat ass och net wouer.

M. Paul Helminger (DP).- Mir kënnen natierlech jiddereen dozou bréngen op eise Stroumsystem ëmzeklammelen.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Neen, och net méiglech mat zwou Stroumsystemsautomatzen. Et hätt ee misse verschidde huerle fir an Däitschland eranzefueren a fir an d'Belsch.

M. Gast Gibéryen (ADR).- Voilà!

M. Paul Helminger (DP).- Froe mer och emol nom Käschtepunkt?

(Interruption)

Technesch ass alles méiglech. Meng Behauptung geet jo net dohinner. Meng Behauptung ass, datt d'Capacitéit net grouss genuch war. A meng Behauptung geet dorüwer, datt wa mer dat neit Material hunn, wat jo dat éischt modern Zuchmaterial soll sinn, wat an d',mobilitéit.lu" soll erakommen am Fréijoer vum nächste Joer, wat déi Capacitéit huet, fir de Berufsverkéier meeschter ze ginn, datt mer mat deem Zuchmaterial no allen Direktiounen fräi si fir ze fueren op deem Dag an datt dat och dat eenzegst Material ass mat deem mer ouni ze ënnerbriechen an engem flotten Interchange - et sinn Zich, déi iwwerall ze gebrauche sinn - kënnen och bis dohinner fueren, wou d'Leit wëllen hikommen, an deem Fall op de Kierchbiereg, wou se dann effektiv, wa se déi Verdeelung iwwert de Kierchbiereg vun der Foire wëlle maache bis erof an de Quartier européien, wa se vun där Direktioun kommen, den Tram dann zur Verfügung hunn, fir dat ze maachen.

Dat eenzegst, wat effektiv e Schéinheitsfeeler - den Här Hauptert huet dat virdru gesot - bei där Geschicht ass, dat ass de Lampertsbiereg. De Lampertsbiereg, deen awer, ech soen et nach eng Kéier, wäit ënnert deem läit als Potenzial, wat de Kierchbiereg opweist. De Kierchbiereg, wann dee bei 4.250 läit, da läit de Lampertsbiereg bei 1.600. Also, en Drëttel manner Attraktivitéit fir dohinner ze fueren.

(Interruption)

Déi Etüd huet dat erginn. Dat si jo net meng Zifferen.

An dat och nach fuerchtbar gebündelt eng Kéier moies an eng Kéier wann d'Schoul ugeet, an nach eng Kéier wann d'Schoul eriwuer ass.

Do muss ech dann awer och iwwerleeën, ob et do net aner Léisunge gëtt. Och do leien zum Deel aner Léisungen um urbanistesche Plang vir. Och do si mer gewëllt fir matzehëlle fir déi ze sichen. Do muss iergendwéini eng Kéier en Dégagement vum Lampertsbiereg komme vun deene ville Schoulen, déi do sinn.

Mir haten an där Enceinte kierzlech eng Diskussioun iwwert d'Universitéit. Et bitt sech jo förmlech un, datt deen Deel vun der Universitéit, dee soll an der Stad Lëtzebuerg selwer bleiwen, datt dee sech um Lampertsbiereg géng usidelen, an datt deen dann do géng eng aner

Mobilitéit, eng aner Verdeelung vun der Mobilitéit iwwert den Dag bréngen, an een dann awer misst dovun profitéiere fir een Deel vun deene Lycéien, déi elo do sinn, op aner Plazen ze déplacéieren, quitte datt dat um Territoire vun der Stad ass.

Ech maachen drop opmierksam, datt wann déi Cité des Arts et des Sciences an de Frichen am Süde gemaach gëtt, da gehéiert jo den IST, deen elo um Kierchbiereg ass, dohinner. Da wäert ee jo e bësse kënnen dreemen an denken, datt dee Moment wou do e Lycéesgebai fräi gëtt, eventuell kënnt ee Lycée vum Lampertsbiereg dohinner transplantéiert ginn a Plaz maache fir d'Universitéit.

An anere Wieder: D'Léisung fir de Lampertsbiereg läit zu engem ganz groussen Deel un enger aner Besidelung vun den Aktivitéiten um Lampertsbiereg. Wat jo da guer net ausschléisst, a mir sinn absolut net do dergéint, datt ee virgesäit, an dat esou séier wéi méiglech, datt deen Tram, wann e schonn eng Kéier um Kierchbiereg ass, effektiv och iwwert de Kierchbiereg bis uewen un de Glacis erukënn, dat am Sënn vum Gesamtkonzept fir där Plazen ze schafen, wou déi verschidden Transportarten eng an déi aner gräifen. Op esou engem groussen Verkéiersknoutepunkt wéi jo awer de Glacis een ass, schéngt eis dat sënnvoll ze sinn. Op alle Fall stéisst et net vun eiser Säit op déi geréngsten Oppositoun.

Ech wëll awer gären dovunner profitéieren fir an zwee Wieder trotzdeem ze soen, awéifern - elo wou ech vun der Schinn geschwat hunn - mir drop waarden dee Buskonzept, dee jo och äifreg vum Transportministère ausgeschafft gëtt, op den Dësch ze kréien, well dee Buskonzept jo dozou féiere soll, dass dat, wat vu Busverbindunge gebraucht gëtt, méiglechst rationell ofgestëmmt gëtt op dee Konzept, dee Schinnendeel, dee mer elo an der ,mobilitéit.lu" virun Aen hunn.

Ech géif lech drop opmierksam maachen, dass do de Stater Autobusservice zesumme mat deenen RGTR- an Eisebunnslinien, déi jo zum Deel haut glécklecherweis och schonn integréiert sinn an d'Mobilitéit an der Stad, et ëmmerhi fäerdeg bréngen, fir um Territoire vun der Stad dat Zil, dat mir eis fir d'Land virgeholl hunn - 25 zu 75 - als „modal split", scho laang ze iwwertreffen. Mir leie scho laang an der Stad bei alle Mouvementer bei iwwer 30%, déi mam öffentlechen Transport gemaach ginn. Déi variéiert Offer, déi mir do gemaach hunn, mat Citybus, Nightbus, Jokerbus an esou weider, reservéierte Couloire fir d'Bussen, vun deene mir der entre-temps iwwer 15 Kilometer hunn, déi prioritär Commande vun de Feuen op 85 Kräizungen, alleguerten déi Geschichten wéi och déi Mobilitéitszentral, déi mer wëllen deemnächst mat der Regierung zesummen an der Eisebunn op d'Bee setzen - alleguerten dat si Saachen, déi weisen, dass mir probéieren, eisen eegene Konzept vu Mobilitéit, vum öffentlechen Transport un, anzubréngen an dee Konzept vu ,mobilitéit.lu".

Ech hoffe ganz staark, dass mer séier déi lescht Klorheet kréien iwwert déi technesch Säit, wéi dat muss ausgesinn mat der Schinneféierung an der Gare, wann elo de Regionaltram soll dobäikommen, dass mer grad esou séier Klorheet kréien dorüwer, wou déi nei Gare zu Zéisseng kann implantéiert ginn, wéi dat ass mat der neier Busgare, déi an der Stad dréngend gebraucht gëtt, a wou mer déi kënnen implantéieren oder beschteens géifen implantéieren.

An dräi Joer kënne mer mat deem neie Gebai, wat d'Stad amgaangen ass op der Rocade ze bauen, dee ganze Centre Hamilius - d'Gebai, d'Busgare, deen ënnerirdeschen Deel, alles - frësch iwwerdenken an eis eng nei Konzeption do afalen loossen. Also ech menge schonn, dass och fir den Zentrum

vun der Stad munches gemaach gëtt. Wa mer och schonn nëmmen elo an der éischter Etapp déi bal 7.500 Mouvementer vun deene Leit erlichteren, déi de Moment nach op der Gare mussen erausklammelen, well se aus dem Süde kommen, an op der Gare de Bus mussen huerle fir eben dann duerch d'Stad ze fueren an domat dozou bäidroen, dass et an der Neier Avenue ëmmer zu deene laange Schlaange vu Busser kënnt - wann déi Leit effektiv am Tram sëtze bleiwen an op de Kierchbiereg fuere kënnen, dann hu mer jiddefalls och eppes dozou bäigedroen d'Liewensqualität an deem Deel vun der Stad ze verbesseren.

Ech soen lech jiddefalls merci fir Är Opmierksamkeet an hoffen, dass mer mat deem Projet de loi endlech op de Wee kommen, fir unzefänken eppes ze realiséiere vun deem am Fong hätt scho ganz laang den éischte Spuert am Buedem stoe kënnen. Ech soen lech merci.

M. le Président.- Merci, Här Helminger. Den nächste Riedner ass den Här Greisen.

M. Fernand Greisen (ADR).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, mat deem Projet gëtt d'Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestioun vun den Eisebunnsinfrastrukturen ëmgeännert, mat engem zousätzleche Poste vu bal 390 Milliounen Euro oder iwwer 15,7 Milliarden al Frangen. Virgesinn ass de Schinnenuschloss um Kierchbiereg a Findel engersäits un d'Nordstreck Lëtzebuerg-Gouvy an anerersäits un d'Streck Lëtzebuerg-Waasserbëlleg am Osten, mat 14,8 km neie Strecken. Den Transportminister plangt de Projet an dräi Etappen an zéng bis fofzéng Joer ze bauen.

Net an deem Projet virgesinn ass awer déi noutwendeg Austauschstationen um Kierchbiereg, wou déi zwee verschidde Schinnesystemer zesumme fuere mussen. Dës Käschten hu mir nach net virgeluecht kritt. Et wäerten also nach vill an héich Käschten op eist Land zoukommen, ier dese komplexe Betrib iwwerhaupt funktionéiere kann. Och de Präis vun deenen deieren Hybrid-Gefierer fir de kombinéierte Betrib Zuch-Tram ass net an deem Projet enthalten. Mat der Geldverschwendung fir déi komplizéiert Technik an där opwänneger Infrastruktur hunn ech eng éischt Kritik ugeschwat op déi ech herno am Detail wëll zrëckkommen.

Eng zweet Kritik ass grad esou wichteg a gëllt dem verkéierstechneschen Onsënn, deen hei vun der Regierung zesummegeat gëtt. Egal vu wou ee kënnt, fir op de Kierchbiereg ze kommen, muss ee fir d'éischt emol ëmklammelen, an zwar an e System mat vill méi enger klenger Transportcapacitéit, wéi se den normalen Zuch bréngt. Dat heescht, heimat gi vun alle Säite vill Leit a kuerzer Zäit mat groussen Zich erbaibruucht, an da gëtt versicht dës Mass vu Leit mat vill Zäitverloscht an lenger duerch en Enkpass ze quetschen. Op weider Nodeeler an Ongereimtheeten am Regierungsprojet an op besser Léisunge wäert ech spéider am Eenzelen agoen.

Eng drëtt Kritik riicht sech géint déi onverständlech Virgoensweis vun der Regierung, vum Transportminister a senger Partei. Deier Etüden a Vergläicher ginn opgestallt, eraus kënnt egal wat, well de Module K vum Transportminister ass nämlech nëmmen dann déi bëllegst Versioun, wann een d'Betribskäschten an zousätzlech Investitiounen fir Infrastrukturen a Gefierer aus dem Vergleich erausléisst. De Module K vum Transportminister ass nëmmen dann déi verkéierstechnesch gönschtegste Option, wann een de ganze Problem

vum Verkéieropkommes an der Stad a ronderëm net am Zesammenhang kuckt an nëmme stéckelcherweis virgeet. Ech zitéieren aus dem Schreiwes vun der USILL, dat ass d'Union vun de Stater Interesseseverainer, a vum Grupp G-Tech, Reflexiounsgrupp fir kollektiv Transportsystemer: « Pour la différence de ces coûts d'environ 440 millions calculée par le bureau Basler - chiffre à contrôler - le projet BB offre un système de transport cohérent et une efficacité de loin supérieure à celle du Module K. »

Dofir huet den ADR sech géint de Projet Zuch-Tram gewiert a wäert och géint dese Projet stëmmen. Mä souwisou wäert e jo net gebaut ginn, well d'Regierung keng Suen dofir huet. An dorop wäert ech nach zrëckkommen.

Als Alternativ huet den ADR de Projet Bus-Bunn gesinn, dee vun engem Fachmann am Verkéierswesen, den Här Georges Schummer, ausgeschafft ginn ass. Den Ausgangspunkt zu deser Ennerstëtzung war sécherlech d'Tatsaach, dass de Projet Bus-Bunn just an dat Verkéierskonzept gepasst huet, wat meng Kolleegen aus dem ADR-Südbezirk ausgeschafft haten a wat hei scho virgestallt ginn ass.

Mä dorüwer eraus huet sech och no méi genauer Kontroll erausgestallt, dass dës Iddi, de Projet Bus-Bunn, handgräiflech verkéierstechnesch a finanziell Virdeeler vis-à-vis vum Regierungsprojet huet. Virun allem huet sech dobäi erausgestallt, dass de Projet BB grad esou wéi de Verkéierskonzept vum ADR en ausbaufäegst Gesamtkonzept duerstellt. Sécherlech ass de Regierungsprojet scho méi wäit am Detail ausgeschafft. Mä dat hätt den Transportminister mat weineg zousätzlechem Opwand och mat der Variant Bus-Bunn an anere gudden Iddie maache kënnen. Den Zäitopwand hätt sech sécherlech gelount. Besonnesch wann een zrëckkuckt, wat bis elo schonn alles vun Zäit verplempert ginn ass. Dofir ass et lächerlech, wann en Deputéierten aus der grénger Partei mir an der Kommissionssetzung ganz iwwerhiefléich virwërft, ech hätt de Betrib elo laang genuch opgehalen, elo misst endlech gebaut ginn. Richtig ass, dass et keng aner Grupp vu Leit gëtt, déi sou vill Retard an der Verkéiersinfrastruktur verscholt huet. An deem Fall huet d'Regierung ze vill Zäit verluer.

Ech erlabe mer hei den Auteur vum Projet Bus-Bunn selwer ze zitéieren, dee seet: „Mäin Dossier Bus-Bunn loung schonn 1999 beim Amtsuntrëtt vum neien Transportminister um Dësch. De Minister huet duerch den interministeriellen Aarbechtskrees ënnert dem Patronage vu sengem Ministère de Projet vun engem Train-Tram iwwert de Findel a Kierchbiereg ausschaffe gelooss, ouni och nëmme vu menge Suggestiounen Notiz ze huelen. Obschonn ech dacks genuch beim Transportminister ëm eng Entrevue gebieden hunn, war dat net méiglech.“ A weider: „D'Responsabilitéit fir d'Basler-Etüd, déi ech net gefrot hunn, kann ech net iwwerhuelen. Datt déi am Januar bestallten Etüd eréischt am September erauskomm ass an datt d'Argumenter géint de Projet Bus-Bunn konstruéiert sinn, weist, dass den Auteur vun der Etüd Basler an Argumentationsnout geroode war.“

Dir Dammen an Dir Hären, et ass mir onverständlech, firwat dass den Transportminister sou fest um Projet Zuch-Tram-Hybrid festhält. A well ech jo weess, dass dese Minister net ouni Ursaach...

(Interruption)

Une voix.- Ee Moment, Här Greisen. Lauschtert lech mol no!

M. Fernand Greisen (ADR).- A well ech jo weess, dass dese Minister net ouni Ursaach...

(Interruptions)

...farfalu Iddien an d'Welt setzt, muss et dofir e Grond ginn, deen ech net kennen. Ee Grond kënnt d'Tatsaach sinn, dass d'Zuchmaterial fir déi komplizéiert Hybridgefierer scho virdrun akaaft gi war, oder dass schonn iergendee sech dofir engagéiert hat. Mä dann ass do e gewaltege Feeler geschitt, an et hätt ee misse mindestens versichen, dee Feeler réckgängig ze maachen. Iwwer aner Ursaache ka jiddereen sech selwer Gedanke maachen.

Den Transportminister huet sech vill Méi gemaach, mat Experten an der zoustänneger Chamberkommission ze beweisen, dass de Projet Bus-Bunn technesch net ausgeräift war. Hien huet dofir de Schwäizer Büro Ernst Basler a Partner bezuelt, fir eng Vergläichsetüd tèschent dem Regierungsprojet an dem Projet Bus-Bunn ze maachen. Domat huet den Transportminister ausgerechent dee Büro mat der Etüd chargéiert, de selwer um Programm „mobilitéit.lu" mam Module K matgeschafft huet. Dir Dammen an Dir Hären, lauschtert gutt: Hei gouf en Expert gefrot nozesichen, wat hie selwer dann a senger déck bezuelter Etüd virdru falsch gemaach hätt. Wat do erauskënn, dat louch virdru fest.

Fir et dättelech ze maachen, zitéieren ech d'G-Tech, déi vun „lacunes manifestes" am Basler-Rapport schwätzt. Si seet a schreift: „En examinant dans le détail l'expertise Basler les ingénieurs du groupe de réflexion „Transports en commun" (G-Tech) ont découvert un nombre impressionnant d'inexactitudes et d'affirmations gratuites." Eigentlech bräicht ech elo net méi op déi Argumenter vum Schwäizer Büro anzegoen. Ech wëll et trotzdem zum Deel maachen, mä ier ech op déi eenzel Argumenter agi wëll ech kuerz de Projet Bus-Bunn virstellen, sou wéi e vun der Regierung geplangt ass.

E Bus-Bunn-Projet esou wéi en am Variant-Projet vum Här Schummer geplangt ass. Déi éischt Streck ass d'Haaptachs Nord-Süd. Si féiert duerch en Tunnel vu 4,7 km duerch d'Stad, et fänkt u mat enger Ramp an der Géigend vum Gebai Paul Würth, ënnert der Gare, ënnert der Stad, bis op Dummeldeng, mat Uschloss Nord-Streck. Mat senger Stationen Zentralgare, Nei Avenue, Zentrum, Glacis, Victor Hugo, Lampertsbiereg, Place Dargent, Eech an Dummeldeng kënnen all wichteg Stadzentren direkt erreecht ginn.

Wichtig dobäi ass ze bemierken, dass d'bestehend Plaz op de Stroossen net verbraucht gëtt an engem Verkéierssystem ewechgeholl gëtt fir se engem anere System ze ginn. Hei gëtt nei zousätzlech Plaz geschaf fir de kollektiven Transport.

Datselwecht gëllt fir den zweeten Deel, d'Schläif Kierchbiereg. Mat Uschloss un d'Bunn, engersäits bei der Eecher Plaz a bei Dummeldeng an andersäits un dat bestoend Eisebunnsnetz vum Osten op d'Zentralgare, ass den Tracé also am Prinzip deeselwechte wéi deen Deel vum Regierungsmodule K, mä mat engem groussen Ennerscheid: D'Streck firt ënnerirdesch de Kierchbiereg erop, wat eng méi kleng Steigerung erlaabt wéi am Regierungsprojet. Domat kann dës Streck mat normalem Zuchmaterial befuer gi wéi d'CFL et haut benotzt, a mir brauche kee komplizéierten an deiere Bahn-Hybrid. Mat 4 km Tunnelbau kënne Statioune beim Europazentrum, beim IST, bei der Europaschoul a beim neie Spidol bedéngt ginn. Weider geet et dann iwwerirdesch, respektiv iwwerdeckt, bei den Air Cargo Zentrum, bei d'Aérogare, op de Findel, Kalchesbréck a bis Zens an Hamm.

Zum drëtten Deel, deen am Regierungsprojet ganz feelt, zum drëtten Deel mam Uschloss Geeseknäppchen a Richtung Areler a Péitenger Eisebunnsstreck ass dat heiten ze soen. Virgesi sinn zwou

wichtig Stationen, déi vun der Zentralgare aus ze erreeche sinn: Hollerech a Geeseknäppchen. Dëst erlaabt praktesch Foussgängerzougäng zur Escher Strooss, zum Schoulcampus Geeseknäppchen, zum Parking Bouillon an do zu enger neier Busstation. Mam Regierungsprojet gëtt dës Kriteschen a wichtige Verkéierszentrum am Westen iwwerhaapt net bedéngt. E kollektiiv Transportsystem fir de Weste vum Land an d'Stad kennt d'Regierung net.

Wann een elo déi ëmständlech Streckefeierung vum Regierungsprojet mam Zuch an Tram kuckt, gesäit een, dass den Transportminister mat senger onkohärenter Verkéierspolitik op der falscher Schinn fiert. Besonnesch wann ee muss feststellen, dass mat dësem Projet d'Dier opgestouss gëtt fir eng nächst Etapp mat Schinn an Tram duerch d'Stroossen am Zentrum vun der Stad. Oder gleeft Dir drun, dass et net weidergeet iwwert d'Rout Bréck, wann d'Schinn vum Tram schonn um Boulevard Kennedy leien?

Dës Politik kann den ADR net matdroen, mat eis gëtt et keng Schinne mat Technik vum virleschte Jorhonnert an de Stroosse vun der Stad. Et gëtt haut nei Techniken, mat neie performante kollektiven Transportsysteme. Schinnen awer bedeite jorelaang Chantieren an der Stad, mat allen Nodeeler fir Mënsch, Verkéier a Geschäftswelt. Mat neie Schinne mécht d'Regierung just eng Reduzéierung vun der Fläche fir de Verkéiersfloss amplaz zousätzlech Raum ze schafen.

Här President, ech kommen zum Käschtepunkt. Virgesinn ass e Präis vu bal 400 Milliounen Euro, also bal 16 Milliarden al Frang. Awer opgepasst, bei dëse 400 Milliounen Euro sinn net all Käschten dran! An och hei wäert d'Regierung erëm dat berühmte System vun den Zoossistranchen uwennen a bréngt d'Ausgabe stéckerchersweis fir de Steuerzueler net ze erschrecken. Wat feelt ass ënnert anere mat noutwendeg Zuchmaterial, a sechs Milliarden Frang sinn elo schonn ageplangt. Wat feelt ass de Käschtepunkt fir den Embau vun der Gare Lëtzebuerg an Dummeldeng, de Bau vun der Aérogare, den Ausbau Viadukt iwwert dem Stadgronn an den Ausbau zweegleiseg. Wat feelt ass de Käschtepunkt fir aner Strukture wéi de Contournement zu Dummeldeng, Aménagement um Kierchbiere, Findel an esou weider.

D'Regierung konnt och keng Zuele virleeën iwwert d'Betriebskäschte vun deem opwändegen Hybrid-System, an esou wäit mir bekannt ass huet den Transportminister och keng Rentabilitätsberechnung virgeho. Dëst seet genuch aus, wéi onseriö d'Regierung mat de Steuer-suen ëmgeet. Am Avis vun der Handelskammer zum Projet steet dozou dat heiten, ech zitieren: „La Chambre regrette que l'exposé des motifs ne comprenne pas d'évaluation ou de calcul de rentabilité du projet ou une estimation des coûts indirects, comme l'entretien de l'infrastructure, etc. De telles informations sont pourtant indispensables pour se faire une idée de la soutenabilité financière du projet.“ A weider seet d'Chamber zum héije Käschtepunkt: „La Chambre est d'avis que le projet de raccordement du Kirchberg et de l'aéroport au réseau ferroviaire national, tel que prévu par la loi, est démesuré d'un point de vue financier.“

Dir Dammen an Dir Hären, och wann een d'Noutwendegkeet agesäit, an e Kollektivtransportsystem Geld ze investéieren, sou muss ee sech dach eng Rei vu Froen iwwert d'Finanzéierung stellen. De Statsrot dréckt dëst a sengem Avis esou aus, ech zitieren: „Le Conseil d'État en est cependant à se demander si le programme tel qu'il résulte de la prédite loi du 3 juin 2003, ainsi que du présent projet de loi, n'est pas de nature à dépasser les capacités financières de l'État.“ Ech wëll drun

erënneren, dass mam Gesetz vum Juni 2003 schonn 890 Milliounen Euro, also 36 Milliarde Frang gestëmmt goufe fir an d'Schinn ze investéieren. Haut kommen der nach eng Keier 16 Milliarden dobäi. Wou hält den Transportminister déi 50 Milliarden hier?

Weider am Zitat vum Statsrot: „Aussi le Conseil d'État en est-il à se demander si le projet soumis à son appréciation n'est pas trop ambitieux. Est-ce que d'autres alternatives moins onéreuses n'existent pas?“ Domat wäre mer erëm beim Projet Bus-Bunn. D'Haaptargumenter vum Büro Basler géint de Projet Bus-Bunn si licht ze widderleeën. Zum Beispill wat d'Radien an d'Steigung vun de Strecken an d'Längt vum Quai ubelaangt.

Als daitlech Äntwert zitieren ech den Auteur vum Projet an d'Position dozou vun den Ingenieure vum Grupp G-Tech, déi Folgendes schreiwen, ech zitieren: „Am Raum steet d'Behauptung vum Büro Basler, verschidden ze enk Radien oder ze géi Steigunge géingen d'Konzept BB vun engem Schinnenuschloss mat enger duerchgehender Eisebunn onméiglech maachen. Ech hat wuel drop higewisen, dass et sech beim Bus-Bunn eréischt ëm e Konzept handele géif, an dass d'Eisebunnstrassen am Kader vum Avant-Projet a vum Exécutioudossier nach optiméiert gi missten, mä den Här Transportminister huet weder dësem Award nach iwwerhaapt meng Stellungnahmen zur Basler Etüd Rechnung gedroen.“

Ech zitieren weider: „Bus-Bahn ist erst ein Konzept, Modul K zurzeit ein Vorprojekt. Es ist also nicht verwunderlich, dass die Trassen des Bus-Bahn-Konzeptes im Grundriss und im Längsschnitt noch optimiert werden müssen. Die Basler Studie beurteilt jedoch das Konzept BB nach Kriterien einer abgeschlossenen Planung. Dabei betrachtet sie ihr Urteil als definitiv, wenn sie unterstellt, dass Optimierungen nicht machbar sind“.

Weider: „Die Basler Studie ignoriert, dass durch Absenkung der Trasse an der Unterquerung der Trierer Autobahn oder durch Anhebung der Tunnelleinfahrt über die Côte d'Eich, die Steigungen der Kirchberger Strecke respektiv der Alzetteüberquerung reduziert werden können. Das Konzept Bus-Bahn beinhaltet, dass die Bahnsteiglänge von 190 m auch in den unterirdischen Stationen beibehalten wird. Nun hat die Basler Studie im Zusammenhang mit der Studie über die Zugänglichkeit der unterirdischen Stationen und die Transportkapazität der Lifthanlagen folgende Textstelle gefunden: '...es empfiehlt sich Aufzugsanlagen an beiden Bahnsteigextremitäten vorzusehen.' Beim Aufzählen der Vorteile, meist sicherheitstechnischer Art, steht dann noch: '...rein verkehrstechnisch gesehen, verkürzen sich die Zugangswege meist um eine halbe Bahnsteiglänge (also zirka 80 m).'

Aus dieser völlig aus dem Zusammenhang gerissenen unpräzisen Angabe folgert nun die Basler Studie haarscharf, dass in den Tunneln die Stationen auf 160 m verkürzt werden sollen, und geht dann noch einen Schritt weiter um zu behaupten: 'Bus-Bahn hätte daher erhebliche negative Konsequenzen auf Zugbildung und Streckenkapazitäten im übrigen Netz.' D'Konklusion: „Wahrlich ein einfach konstruiertes Argument, das die Qualität des Konzeptes Bus-Bahn denigrieren soll.“

(M. Jean Spautz reprend la Présidence)

Här President, mat dëse puer technesche stéckhaltegen Argumenter wollt ech just beweisen, wéi onseriö déi bestallten Aussoe vum Büro Basler sinn. Ech kënn nach weider Beispiller bréngen. Zum Vergleich tëschent Zuch-Tram an dem klasesche Bunnbetrib wou d'Transportkapazitéit beim Tram nëmmen e Brochdeel vun där vun der Bunn

ass, a wou de Büro Basler dat net gesäit.

Zum Problem mat de véier verschiddene Stroumaarten an den zwee verschiddene Betribssystemer. Dat ass fir de Büro Basler kee Problem, mä lauschtert dat: Lëtzebuerg-Arel, do fuere mer mat 3.000 Volt Gläichspannung, Wasserbëlleg-Tréier, mat 15.000 Volt Wesselspannung bei 16 2/3 Hertz, d'Eisebunn fiert normalerweis mat 25.000 Volt Wiesselspannung bei 50 Hertz, den Hybrid, deen elo geplangt ass, fiert mat 700 Volt Gläichspannung.

Weider Beispiller, wéi eescht een dem Büro Basler seng Aussoen huelen dierf, sinn dann och nach de Käschtevergleich tëschent deenen zwee Systemer, wou de Büro Basler vergësst, déi ganz Eisebunnstreck vun der Zentralgare, ënnert dem Stadzentrum bis op Dummeldeng mat anzeberechnen, wou de Büro Basler vergësst d'Uschafung vun den Hybridgiefer mat anzeberechnen, wou de Büro Basler vergësst den Nei- an den Embau vu Gare-Infrastrukture mat anzeberechnen, wou de Büro Basler e Problem fir den Tunnel vum Bus-Bunn gesäit, awer kee Problem gesäit fir den Tunnel vum Module K, wou d'Aussoen zu den Zougängszäite mam Lift fir d'Stationen, zu de Fuerzäiten an esou weider, alles nëmmen arbitraire Behauptungen, auswäichend Texter a krampfhaft Wortklaubereie sinn.

Här President, meng Konklusion ass kloer, wann dësen Transportminister wëllt eescht geholl ginn, da muss mer seng bestallte falsch Expertise séier vergiessen. De Regierungsprojet Module K léist keng Problemer weder mam direkten Zougang an de Stadzentrum nach un déi grouss Schoulzentren an och net un déi verschidden Aktivitéitszonen. De Regierungsprojet Module K ënnerbrécht d'Beförderungscapazitéit vum eenheetleche klasesche Bunnssystem. De Projet Bus-Bunn dogéint weist all Charakteristiken op vun engem zukunftsfaegen Transportsystem.

Mam Tunnel an der Stad gëtt eng Nord-Süd-Achs méiglech, déi anescht an de Stroosse vun enger aler Festungsstad net ze baue wär. Et gëtt en direkte Bunnuschloss vun de Quartière Gare, Uewerstad a Lampertsbiere méiglech. D'Stroosse vun der Stad gi vum Autos- a Busverkéier entlaascht. De Kierchbiere gëtt direkt un d'Zentralgare ugeschloss a mat der Groussregion verbonnen.

Mat de geplangten Haltestellen op dëser Achs kënnen d'Passagéier aus dem ganze Land mam Bus erbaibueren an opgefange ginn an déi heiteg Bus-Garen Aldringen a Gare entlaascht ginn. D'Kappstationen - Endbahnhöfe also - kënnen vergiess ginn, dës si Léisungen aus dem virleschte Jorhonnert. Et kënnen Duerchgangslinne gebaut gi vun enger Grenzregion duerch d'Stad an déi aner. Déi ëmständlech Emklammstationen vun Zuch-Tram op d'Bunn entfalen. An net zulescht, vill Sécherheetsrisike gi verhënnert, well de komplizierten Zuch-Tram-Hybrid entfällt.

Här President, den ADR freet nach eng Keier dëse Projet net ze stëmmen. Dat net zulescht weinst de budgetäre Restriktionen. Fir d'éischt sollten déi Projeten erleeed ginn, déi fir de kollektiven Transport direkt eppes bréngen. Da sollt mer eng global Iwwerleeung fir d'Haaptstad an eist Land zesummen opstellen, am Kader vun engem integrierten Transport- a Landesplanungskonzept.

Zum Schluss wëll ech nach dem Auteur vum Projet Bus-Bunn, dem Här Georges Schummer, ausdrécklech merci soe fir seng dichteg Aarbecht. Merci och der USILL, der Union vun de Stater Interesse-

veräiner, an dem Grupp G-Tech, dem Reflexiounsgrupp fir kollektiv Transportsysteme, fir hiren Asaz. Ech soen lech merci fir d'No-lauschteren.

Plusieurs voix. - Très bien.

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

M. François Bausch (DÉI GRÉNG). - Här President, Dir Damen an Dir Hären, wann ech de Mëtteg hei Stellung bezéien, dann ass dat, wéi een esou schéin op Däitsch seet, mat engem lachenden und einem weinenden Auge. Lachenden Auge, well ech frou sinn doriwwer, dass mer haut emol endlich iwwerginn zu konkreten Taten am Opbau vum öffentlichen Transport. Weinenden Auge, well ech awer der Meinung sinn - an ech wäert dat herno erklären -, dass awer leider zum Deel falsch Prioritéite gesat ginn, an dësem Projet.

Ech wëll awer och virausschécken, dass och wa mer haut nëmmen iwwert deen Aspekt Schinnentransport diskutéieren, dass, generell gesinn, meng Fraktioun am Contraire zu deem, wat oft gemengt oder behaupt ginn ass, nach laang net ëmmer der Meinung ass, dass Schinnentransporter iwwerall dat Bescht wären, respektiv dass een alles kënt am öffentlichen Verkéier regelen andeem een d'Schinn ausbaut. Awer intelligent öffentliche Verkéiersmëttelen, ob dat e Bus ass oder en Trolleybussystem oder nach méi modern Saache wéi déi, déi et entre-temps ginn, si sécherlech och sénnvoll an derwäert, dass ee se genau examiniert, a spillen eng wichtige komplementär Roll zum Schinnbunneverkéier.

Ech wëll och drop hiweisen, dass deemools dee Projet, dee BTB geheescht huet, jo Bus-Tram-Bunn geheescht huet. Et hätt een am Fong nach kënnen dobäisetzen, Vélo a Foussgänger, well déi gehéieren och nach dozou, well fir eis ass et kloer, de Verkéier an déi Mobilitätsproblemer, déi mir haut insgesamt hunn, kréie mer nëmmen an de Grëff, wa mer en integriert Gesamtkonzept op de Wee bréngen, wou Bus, Tram, Bunn, Vélo, Foussgänger an och den Auto hir Plaz hunn. Hir Plaz hunn, do wou et Sénn mécht, gläichberechtigt niewentenee, woubäi mer awer der Meinung sinn, dass de Moment en Déséquilibre zugonschten éischerter vum Auto besteet an dofir bedeit Gläichberechtigung fir eis, déi nächst Jore Prioritéit fir den öffentlichen Transport.

Dat virusgeschéckt, wëll ech fir d'éischt e kuerzen Historique maachen. Ech mengen deen ass wichtig, well och erëm hei haut de Mëtteg konnt ee feststellen, dass deelweis falsch Saache gesot gi sinn, sou gutt zum Projet BTB, wéi och zu deem Projet, deen elo um Dësch läit, an ech mengen, dass et dofir wichtig ass, dass een nach eng Keier een Historique mécht, wéi mer zu där Situation komm sinn, wou mer eis dann haut befannen, a wéi et zu deem Projet de loi haut och komm ass.

An de spéiden 80er Joren - net méi spët wéi 1988 - waren déi Gréng déi éischt, déi eng öffentliche Konferenz organiséiert haten, wou se drop higewisen hunn, dass eigentlich déi deemoleg Efforten, déi dann ugelaft si vun der Stad Lëtzebuerg, wou de Professor Brändli vun der Stad Lëtzebuerg bestallt ginn ass, fir hire Busdëngscht ze reorganisieren, alles gutt Initiative wären, mä sécherlech net géifen duergoen, fir déi grave Mobilitätsproblemer, déi mir zu Lëtzebuerg hätten, an déi sech mat Sécherheit géinge verschärfen, ze léisen. An dass een eigentlich misst drun denken, am öffentlichen Transport e Qualitätssprong ze kréien, dee vill méi wäit geet, dat heescht dass een och misst drun

denke fir nei Transportmëttelen mat an déi Iwwerleeungen anzubauen, respektiv méi e groussst Konzept misst entwerfen, dat iwwert d'Stad erausgeet, respektiv fir d'ganzt Land a souguer fir d'Groussregion.

A mir hunn deemools scho Konferenzen iwwer Tramsysteme organisiert - ënner anere iwwert de Karlsruher Modell déi Zäit, wat jo eigentlich de Virlefermodell ass, vun deem Projet, dee mir och elo haut de Mëtteg hei diskutéieren -, wou déi schonn am Ausland um Lefe waren, an dunn ass och eréischt géint 1990 méi eng intensiv Diskussioun entstanden, fir iwwert de Busdëngscht eraus aner Alternativtransportmëttelen an d'Diskussioun ze bréngen am öffentlichen Transport.

Dir kënt lech nach drun erënneren, den Här Goebbels huet sengerzäits ufanks den 90er Joren, ech mengen, et war 1990, selwer esouguer déi berühmten Hochbahn an d'Diskussioun bruecht, dee berühmte Val-Métro, deen zu Lyon ronderëm fiert. Dat ass eng Aart Tram, deen op héije Brécke fiert. Alles dat waren awer nëmmen esou Ufanksdiskussiounen, esou Iddien, déi lancéiert gi sinn, déi relativ séier vum Dësch waren, well eigentlich all Acteuren zu deem Moment, an ech betounen, all Acteuren, all politesch Parteien, inklusiv d'Stad Lëtzebuerg, sech eens waren, dass ee misst higoen an eng gréisser Etüd an Opdrag ginn, déi emol genau d'Problemlag géing analyséieren, an een ausgehend vun där Etüd dann Alternativen entwéckele sollt.

An esou ass dann ufanks den 90er Joren dee berühmte Büro Luxtraffic gegrënnt ginn, e Büro, dee sech zesumme gesat huet aus verschiddene Komponenten, do war och d'Stad Lëtzebuerg dran, do war den Transportministère natierlech mat dran als Haaptauftraggeber, an dee Büro krut als Opdrag fir op Basis vun der Verkéierssituation zu Lëtzebuerg Modellen ze sichen, Alternativen ze sichen, fir iwwert den normale Busdëngscht, deen déi Zäit bestanen huet, an iwwert déi Ustengungen, déi déi Zäit scho gemaach gi sinn, eraus nei Weeër ze sichen. A wat ass gemaach ginn?

Ma dee Büro Luxtraffic huet fënnf Modeller ënnersicht. En huet den éischte Modell ënnersicht, dat war de Modell „Status quo“. Esou steet et och geschriwwen an der Etüd Luxtraffic. Fir déi, déi et interesséiert, ech hu se nach eng Keier matbruecht, wann der Noholbedarf hutt oder ee mer net gleef wat ech hei zielen. „Status quo“, dat wär gewiescht, dass ee sech zefridde ginn hätt mat deem wat elo ass, respektiv nach un de Stroossen e bësse gebastelt hätt, an da gemengt hätt dat géing duergoe fir de Problem fir d'Zukunft ze léisen. Et war awer relativ séier kloer unhand vun de Chifferen, unhand vun der Entwécklung vum Emploi, vun der Bevëlkerungszuel, dass dat absolut net géif duergoen.

Dunn ass déi zweet Alternativ analyséiert ginn. Dat war, wann een nëmme mat Busse géing de System ausbauen. Dat heescht, ausgehend vun deem wat bestanen huet, ausschliesslech zousätzlech mat Busdëngschter d'Offer ze verbesseren.

En drëtten Modell ass ënnersicht ginn, dat war e separaten Tramsystem an der Stad oder fir d'Stad an d'Groussregion Lëtzebuerg ze entwerfen, niewent dem klaseschen Eisebunnnetz an niewent dem Bunnnetz, dat heescht e System Tram wéi zu Stroossbuerg, dee ganz onofhängeg funktionéiert.

E véierte Punkt war, dass gesot ginn ass, mir kucken, ob mer net kënnen am klaseschen Eisebunnnetz eng Alternativ fanen, an do wëll ech drop hiweisen, dass och vun Luxtraffic deemools schonn eng Variant ënnersicht ginn ass, mat engem Tunnel ënnert der

Stad erduerch, fir d'klassesch Eisebunnnetz. Bei allem Respekt fir d'Persoun vum Här Georges Schummer, mä et ass net hien, deen déi éischte Kéier mat där Iddi komm ass, mä et war mäi fréiere Parteikolleg Jup Weber, deen déi Iddi schonn ufanks den 90er Jore lancéiert huet, an am Projet Lux-traffic ass déi Variant mat analy-séiert ginn.

E fënnefte Modell war de Projet BTB, Bus-Tram-Bunn, mat deenen Hybrid-Gefierer, wéi mer en haut hei virleien hunn.

An no alle Konkusiounen, nodeem déi Modeller matenee verglach gi sinn, gekuckt gi si wat eis Problemer sinn, ass deen deemoolege Büro Luxtraffic zur Konkusioun komm, dass den Hybrid-System, esou wéi en zu Karlsruhe funktionéiert huet, dee gëeegentste wär, fir fir Lëtzebuerg d'Problemer an de Grëff ze kréien. An ech wëll och drop hiweisen, dass deemools dee Büro Luxtraffic glat näischt ze dinn hat mat deem Büro Hacon, op dee kommen ech och nach ze schwätzen, deen duerno d'Exekutioun vum Projet sollt weidermaachen, och glat näischt ze dinn hat mam Büro Basler, deen duerno eng sozioekonomesch Studie gemaach huet. Dat heescht, wann hei Behauptungen opgestallt ginn, dass déi Etüd, déi elo gemaach ginn ass vum Büro Basler fir den heitegen Transportminister, fir de Projet BB ze analyséieren, dass dat eng Gefällegkeetsetüd wär, well dat wäeren déi nämlech, déi schonn implizéiert gewiescht wäeren am Projet BTB, dann ass dat einfach falsch. Dat ass strictement falsch. Mat dem Ursprung vum deem Projet huet de Büro Basler näischt ze di gehat.

1994 ass déi Etüd hei presentéiert ginn am Numm vum Ministère des Transports, zesumme mat der Administration communale de la Ville de Luxembourg. Dat heescht, 1994 war all Mënsch sech zu Lëtzebuerg eens, dass déi dote Richtung déi richtig wär, an ech hunn och eng Motioun gemaach kuerz duerno an der Chamber, déi à l'unanimité an dësem Parlament gestëmmt ginn ass, wou sech festgeluecht ginn ass, fir déi dote Pist weider ze verfollegen.

An dunn ass natierlech logescherweis, vu dass och hei am Parla-ment Unanimité bestanen huet, déi deemoleg Transportministerin, d'Madame Delvaux, higaangen an ass d'Exekutiounsprozedur ugaangen a si huet dee Büro Hacon, dat ass eng Ingenieurgesellschaft, beoptraagt fir eng „betriebliche Untersuchung zum regionalen Tram-Projekt in Luxemburg“ auszeschaffen. Déi hunn ech och hei. Et sti vill interessant Saachen dran, och ënner anerem wat d'technesch Faisabilitéit ubelaangt, déi ech lech awer haut erspueren, fir dann op deem Projet weiderzefueren.

Dat heescht, wann och hei behaupt gëtt, an ech hunn elo nëmmen zwee Dokumenter matbruecht vum deem Stapel, deen ech doheem a menger Spëndche stoen hunn, deen entre-temps do läit, hei géing quasi an enger Nacht- und Nebelaktioun elo décidéiert ginn, fir en Hybrid-System anzeféieren um Kierchbiërg, dann ass dat éierlech gesot net ganz seriö, well wann et zu engem Projet massiv Etüde gëtt, dann ass et wierklech zu dësem Projet.

De 14. Oktober 1998 ass de provi-soreschen Ofschlossbericht vum Büro Hacon fir d'Faisabilitéit komm. De 14. Oktober 1998, dat ass e Stéchdatum, dee seet lech jo sécherlech eppes, dat war ongeféier déi gläich Zäit an där mir eis elo befannen, kuerz virun de Parla-mentswahlen, mä net nëmme kuerz virun de Parla-mentswahlen. Dir wësst, dass 1999 Chamberswahlen am Juni waren, a Gemege-wahlen am Oktober. A wat louch scho méi no wéi dunn ze versichen als Oppositionspartei hei an der Chamber, fir déi dote Geleeënheet beim Schopf ze paken, bei där

Kontrovers, déi natierlech an deem komplexe Sujet hei dra louch, a mat relativ bëllegen Argumenter a mat primitiver Polemik doraus e simplistesche Wahlkampfsujet ze maachen, deen engem géing widerhëllefen, net nëmmen och nach d'Chamberswahlen besser ze wan-nen, mä och d'Gemege-wahlen an der Stad ze wannen. An dunn ass dat och geschitt.

D'Demokratesch Partei huet am Wahlkampfjoer 1999 mat Vollgas, deelweis muss ech awer soen, et war net nëmmen d'Demokratesch Partei alleng, et war och d'CSV an der Stad, déi zolidd matgeholfen huet, fir dee Projet do ze kippen. Et sinn déi haarsträubendst Saache gezielt ginn. Et si Saache gezielt ginn, déi mam Projet glat näischt ze dinn haten. Et si 17 Bussen uneneegestréckt ginn an an d'Avenue gestallt ginn, a Fotoe gemaach ginn, d'Press bestallt ginn, fir ze weise wéi schlecht dass dee Sys-tem wär.

Dat heescht, all déi Argumenter, déi virdu gedeelt gi si während bal 10 Joer, waren op eemol net méi gutt an net méi gültig. Et ass esouguer esou wäit gaangen, dass behaupt ginn ass am Kader vum Wahlkampf 1999, an do muss ech dem Här Helminger soen, et ass net esou wéi wann deemools d'Stad Lëtzebuerg oder d'DP zum Beispill gesot hätt, si wieren nëmme géint den Tracé an der Stad, mä soss awer wäeren si fir de BTB gewiescht. Et ass deemools gesot ginn am Wahlkampf, et gëtt total iwwerdruiwen, mir hu keen esou e grouse Verkéiersproblem zu Lëtzebuerg an et ass d'Fro gestallt ginn, ob et noutwendeg ass iwwerhaapt esou vill ze investéieren an den öffentlichen Transport.

Et ass wierklech eng global Strategie gefuer gi géint de qualitativen Ausbau vum öffentlichen Transport, mat alle Konsequenzen déi dat hat. An dunn ass och nach an der leschter Sekonn déi sozioeko-nomesch Studie da bestallt ginn, vum Büro Basler hei an dësem Fall. Déi sozioekonomesch Studie sollt deemools da beleëen ab wat fir engem Szenario, dass en Ausbau vum öffentlichen Transport insgesamt zu Lëtzebuerg géing Sënn maachen. Déi Etüd ass awer leider eréischt erauskomm no de Cham-berswahlen. Si ass schonn ënnert deem neien Transportminister vir-gestallt ginn, an déi Etüd huet dräi Szenarioen erginn. Si ass ausgaan-ge vun engem schwaachen Entwécklungsszenario vu Lëtzebuerg, si ass ausgaange vun engem mëttleren Entwécklungssze-nario an engem héijen Entwéck-lungsszenario. An eigentlech ass deeselwechten Exercice nach eng Kéier gemaach ginn, dee schonn 1990, 1991 an 1992 vu Luxtraffic gemaach ginn ass. Et ass nämlech gekuckt ginn, wéi gesäit d'Entwécklung vun der Bevölke-rung aus fir déi nächst 10, 15, 20 Joer zu Lëtzebuerg. Wat erwaarde mer eis am Beräich vum Emploi? Wéi wäert d'Aarbechtsplazevol-utioun weidergoen zu Lëtzebuerg? An op Basis dovun sinn déi dräi Sze-narioen entwéckelt ginn.

Dat Eenzezt wat natierlech do komm ass, vu dass am Joer 1999-2000 déi Zuelen, déi Luxtraffic als Basis hat 1990, 1991 an 1992, scho längstens dépasséiert waren. Dat heescht, dee Szenario op Ba-sis vum deem de Büro Luxtraffic de Projet BTB errechent hat a wéini dee géing Sënn maachen, dee war schonn iwwerttraff am Joer 2000, a Basler hat natierlech déi neisten Zuelen an huet déi dunn deementspriedend korrekterweis och ugewannt. An d'Situatioun war déi, dass mer eigentlech wéi déi Studie presentéiert ginn ass, dat hunn ech och deemools hei an der Chamber gesot, scho konnten dovun ausgoen, dass de Szenario „hoch“, dat heescht dee wou Basler der Meenung wär, dass esou e System wéi de BTB sech rechne géing, dass dee fir Lëtzebuerg dee wär, dee géing Sënn maachen.

Entre-temps war et natierlech esou, dass deen neien Transportminister jo net méi am Wahlkampf war, mä a sengem Amt, a wéi en den Trans-portministère iwwerholl huet a wahrscheinlech do mat sengem Regierungspartner a mat senge soss Regierungsmemberen huet misse feststellen, dass d'Verkéiers-situatioun amgaange war, sech ëmmer méi ze degradéieren zu Lëtzebuerg, war et him och längst kloer, dass dat, wat am Wahlkampf als Polemik nach richtig war, an der Realpolitik am Ministère net méi ganz vill Wäert hätt. En hat du schonn onofhängeg vum Resultat eng Rei Studie weider a säi Minis-tère beoptraagt, an der Ze-summenaarbecht mat Ponts et Chaussées, eng Rei Studie weider-zemaachen, wéi ee kéint iwwert dee sou genannte Null-plus-Sze-na-rio, deen deemools dunn am Kon-text vun der sozioekonomescher Studie diskutéiert ginn ass, wéi een dee kéint weiderentwéckelen.

Et war dofir och net erstaunlech, dass eigentlech direkt scho bei der Virstellung den Transportminister gesot huet, dass hien eigentlech léiwer iwwert dee Szenario eraus géing goen, an do huet e relativ séier an d'Richtung geschafft, fir dee „mobilitéit.lu“-Konzept ze bréngen, wou dann awer den Hy-brid-System géing agefouert ginn, zwar natierlech ouni dat Stéck an der Stad Lëtzebuerg, mä haapt-sächlech d'Ubannung vum Kierch-biërg an och vum Findel. Dat heescht wann een de Bilan zitt vun deenen ëmmerhin elo 13, 14 Joer Diskussioun, dann ass et wierklech wéi gesot net richtig ze behaa-ten, mir géingen hei einfach lapidar eppes decidéieren, et gëtt genuch Studien.

Dat Eenzezt, wat ee muss bedaue-ren, dat ass dass mer onwahr-scheinlech vill Zäit verluer hunn, an ech wëll dem Här Greisen soen, wann ech him an der Kommissioun deemools gesot hunn, et wär scho genuch Zäit verluer gaangen, dann hunn ech dat net gemengt wéinst senger Interventioun an der Kom-missioun, mä dann hunn ech dat an deem heite Sënn gemengt, well ech hunn dat och deemools gesot, dass et endlech géing duergoen, mir géingen elo 14 Joer doriwwer diskutéieren, an d'Situatioun do-bausse géing sech ëmmer méi ver-schlimmeren, iwwregens mat zim-lech gravé Konsequenzen entre-temps fir eise Wirtschaftsstanduert.

Well wa bis d'FEDIL, d'Chambre de Commerce an ech weess net wat fir eng nach, Unternehmerverbän-de ufanken, Avisen ze schreiwen, wou se sech an deem Mooss staark maache fir den öffentlichen Transport, da gesäit ee jo wou d'Klacke lauden, dass entre-temps zu Lëtzebuerg eise Wirtschaftss-tanduert immens Nodeeler kritt huet, well mer esou vill Zäit verluer hunn. An an deem Sënn ass et héich Zäit, dass eppes geschitt. De Projet BB sou wéi den Här Schummer, den Här Georges Schummer, e presentéiert huet, huet eng ganz Rei Nodeeler; ech wëll net méi op se all am Detail agoen. Ech wëll der just dräi, véier awer eraushuelen, déi einfach fir mech och ausschlaggebend si fir-wat dee System do zu Lëtzebuerg iwwerhaapt kee Sënn mécht.

Éischstens dat ass, dass en onflexi-bel ass, an dat war och den Haupt-grond iwwregens firwat Luxtraffic deemools gesot huet, mam klas-sesche Schinnennetz geet et net duer. Dee Projet do leet eis definitiv op de classesche Schinneréseau fest a mécht et fir d'Zukunft net méi méiglech, deen nach an deem Mooss auszebaue wéi mir e brau-chen. Ech wëll lech e Beispill ginn. Dir wësst, dass Luxtraffic dee-mools gesot huet, an enger éisch-ter Phas soll een eng Nord-Süd-Achs schafe fir de System, mä an enger zweeter Phas misst den Aus-

bau och an d'Richtung goe vun en-ger West-Ost-Achs. Dat heescht, vum Westen hier, vu Stengefort erf misst och eppes geschéien, a vi-run allem misst eppes passéiere fir eng Korrektur unzebréngen um classeschen Eisebunnrséseau sou wéi en do läit, well deen eigentlech laanscht d'Agglomeratioune fiert. An et ass gesot ginn, dass ee sech misst iwwerleeën, ob een net och dodrun denkt, ebe mat Hybridge-fierer vill méi fréi erfzefueren, vum classesche Réseau, bei Mamer an der Géigend.

Bon, dat ass ni ausgeschafft ginn, well dat an enger éischter Phas keng Prioritéit hat, mä et war awer ganz kloer, dass dee System Hy-brid, sou wéi en och elo agefouert soll ginn, proposéiert ginn ass, well e vill méi flexibel ass, well en eng gutt, eng flott Kombinatioun erméi-glecht, eng relativ einfach Kombi-natioun erméiglecht tèschent dem classesche Schinnennetz an deem Stater Schinnennetz.

Een zweet, dat ass d'Qualitéit vum öffentlichen Transport. Dat ass haut, ech géing awer wierklech bal soen, eng Binsenweisheit, all Ver-kéiersexpert am Ausland seet lech, dass et grobsten Unfug ass fir d'Leit ënnert de Buedem ze schéc-ken, Passagéier ënnert de Buedem ze schécken. Dir musst lech jo be-wosst sinn, hei geet et dorëms, wou Leit mat Lifte mussen ënnert de Buedem fueren, wou Leit Sta-tiounen, Zich mussen huelen ën-ner dem Buedem, dat heescht, wou et wierklech Problemer gëtt mat der Sécherheet, wou et Proble-me gëtt mat eelere Leit, wou eeler Leit Ängschten hunn, fir esou öf-fentlech Transportmëttelen ze hue-len. An dat geet op d'Qualitéit an op d'Benotzung vum öffentlichen Transport.

(Interruptions)

Majo, Här Mehlen.

Ech wëll lech just e Beispill ginn. Ech schwätze jo elo vu Lëtzebuerg, ech schwätze jo net vu Paräis, mir schwätze jo vu Lëtzebuerg.

(Interruptions)

Jo, mä och net gären, frot emol dräi Leit. De Metro rentéiert sech natier-lech a Stied, déi iwwert eng hallef Millioun Awunner hunn, dat ass kloer. Do musst Der och e Metro mat bähuelen, mä et ass awer keen dee mat Freed an de Metro geet. Mä ech wëll lech just eent soen. Mir hunn eng Plaz an der Stad Lëtzebuerg, wou d'Busbenot-zer ënnerirdesch sech mussen ophalen. Dat ass de Centre Aldrin-gen.

(Hilarité)

Jo, elo laacht Dir! Mä da sot mir emol, wat ass de Problem vum Centre Aldringen? De Problem vum Centre Aldringen ass genau deen doten, an dat ass jo nach net an deem Beräich ënnert dem Buedem wéi dat an deene Proposen ass, déi vum Här Schummer virgesi sinn. Do ass de Problem haapt-sächlech d'Sécherheet, fir dat ën-ner Kontroll ze kréien, an ech wëll lech och soen, dass Dir dat souwi-sou ni ënner Kontroll kritt, an dass dat e wesentlecht Argument ass, wat d'Qualitéit ubelaangt vum öf-fentlechen Transport. Dat seet wéi gesot haut all Expert lech mat grousser Wahrscheinlechkeet.

De Präis ass e weideren. Et ass net richtig wann hei gesot gëtt, beim BTB wäeren d'Gefierer net abere-chent. Dir hutt bei der Hacon-Stu-die scho Berechnunge gemaach iwwert d'Käschtpunkte vun de Gefierer. Mir hunn natierlech elo eng Situatioun, dat huet den Trans-portminister eis jo och gesot, dass d'Eisebunn do an Négociatiounen ass mat enger Firma, an dass de Lëtzebuerger Stat natierlech sech, oder d'Eisebunn sech muss wiere fir net egal wat fir e Präis ze bezue-le fir verschidde Gefierer. Mä et ass awer net esou, dass dat aus-schlaggebend ass, an de Präisver-glach mat deem wat et géif kasch-ten, wann een hei ënnerirdesch fiert.

Ech kommen dann zu dem Projet als solches, zu deem Punkt wou ech gesot hunn, dass mer e lachendes an e weinendes Auge hunn, a virun allem fir ze erklären, firwat ech der Meenung sinn, dass hei zum Deel falsch Prioritéite ge-sat ginn. Richtig ass et natierlech, de Kierchbiërg als solches unze-bauen. Dat ass iwwregens souwi-sou dee Modell sou wéi e virgesinn ass, dat ass am Wesentlechen deen, deen am Projet BTB virgesi war vum Norden op de Kierchbiërg respektiv vum Zentrum also op de Kierchbiërg.

Et ass just, dass deen Tracé duerch d'Stad ewechgefall ass. Mä um Kierchbiërg selwer ass dat plus ou moins dat, wat och proposéiert gi war am Projet BTB. Mir sinn der Iwwerzeegung, dass de Findel-ubau net eng Fro elo ass, dat huet guer näischt mam Findel ze dinn. Ech wëll net behaupten, dass een net iergendwann eng Kéier och vläicht de Findel kann uschlëissen, wann dat e Sënn ergëtt, wann eng Kéier deen Szenario sollt antrie-den, deen den Här Helminger eis hei virdu beschriwwen huet. Mä do si mer awer bis elo nach mat Sécherheet net. Am Moment, mat den Donnéeën an de Problemer wéi se sech haut stellen, ass et fir eis kloer, dass de Findel keng Pri-oritéit ass, dass awer aner Saachen éischter eng Prioritéit wäere wéi de Findel.

A wann hei gesot gëtt, de Stadkär unzebannen, dat wär keng Priori-téit, well am Stadkär wär net méi de Gros vun den Aarbechtsplazen, respektiv do géingen et der éisch-ter männer ginn, da muss ech do-zou soen: Éischstens, sécherlech ass et richtig, dass am Stadkär wahrscheinlech an Zukunft weider keng nei Aarbechtsplaze méi wäer-te geschafe ginn. Mä et ass och eng Fro vun Attraktivitéit vum Stadkär. Wa mer elo higin a mir maachen de Kierchbiërg an d'Quartiere ronderëm extrem atr-aktiv, mat neie Verkéiersmëttele wéi dat heiten, da soen ech lech, bei all deem wat mir haut hu vun Ofwanderung vu Geschäfte an och vu Betriber a vun Dëngscht-leeschungen op de Kierchbiërg an an d'Agglomeratioun, da riskéiere mir eng Kéier eng Stad ze kréien, déi doudeg ass, wou kee Liewe méi ass. Eleng aus deem Grond ass et extrem wichtig, dass een do eng Solutioun fënnt, fir de Stadkär un de System unzebannen.

Et muss jo awer esou sinn - an ech mengen de Buergermeeschter vun der Stad Lëtzebuerg deelt jo awer hoffentlech do meng Meenung -, dass een an Zukunft muss frou sinn, wa mer erëm Liewen an dës Stad erakréien. A wann ech dann héieren, dass wann déi Plaze wou elo Aarbechtsplazen dra sinn, also wou elo Banken oder Büren an der Stad sinn, op de Kierchbiërg wandern, dass do gréisstendeels soll Wunnraum drakommen, da muss ech awer soen, dat ass awer net ganz fair fir esou ze argumen-téieren, well et weess jo awer all Mënsch, dass déi Gebaier um Boulevard Royal an och nach eng ganz Rei aner Gebaier an der Stad, dass een déi net kann a Wunnraum ëmwandelen. Do kommen dann entweder iergendwellech Fräizäit-infrastrukturen dran, gréissten-deels, oder Geschäfte oder ech weess net wat nach alles, mä et ka jo awer kee mir wëlle weis-maachen, dass en esou Gebaier wéi déi, déi um Boulevard Royal de Moment stinn, wann déi vu Banke verkaaft ginn oder vu soss Dëngschtleeschungsbetriber, dass een do ka Wunnengen dra maachen.

Déi eenzeg Méiglechkeet wéi een dat kéint maachen, da misst een se ofrappen an eppes ganz Neies do-hinner opriichten, well beim besche-Wëllen, ech gesinn net wéi een dat kéint maachen.

(Interruptions)

Jo, et ass amortiséiert, dat ass richtig, mä ech mengen dass et net realistesch ass, fir dat einfach esou hei ze behaupten.

(Interruptions)

Ech sinn der Iwwerzeegung, dass et wichteg ass, dass een dee Stadkär ubénnt eleng wéi gesot aus Attraktivitéitsgrënn vun dem Stadkär par rapport zum Rescht vun der Stad Kierchbiërg mä och d'Géigende ronderëm. An dat sinn iwwregens och déi Suergen an Ängschten, déi zum Beispill an deem Avis vun der Chambre de Commerce gedeelt ginn, an dofir huet d'Chambre de Commerce och net, wéi elo virdrun hei behaupt ginn ass, gesot si wär géint de Projet, deen haut hei presentéiert gëtt. Si huet just gesot, si géing net verstoen, datt dee Projet géing realiséiert ginn, ounst datt de Stadskär ugebbonne géif ginn. D'Argumenter, déi do benotzt ginn, si genau déi doten.

Dann ass e leschte Punkt, wou ech mengen, datt et wichteg ass, datt mer endlech Neel mat Käpp maachen, ee Sujet, deen ëmmer méi thematiséiert gëtt, och nach gëschter op enger Pressekonferenz. Dat ass de Kyoto-Protokoll an eis Engagementer am Beräich vum Klimaschutz.

Et ass evident entre-temps, datt wa mer net e Quantesprong erreeche bei der Verlagerung vun der Strooss op den öffentliche Transport, an an Zukunft eis Mobilitéitsgewunnechte geännert kréien, mir eis Kyoto-Zil-Reduktioun vun 28% vun den CO₂-Emissiounen sécherlech net erreechen. Dat gëtt da wirklech e grouse Problem fir de Wirtschaftsstanduert Lëtzebuërg, well mer maachen dann all Efforten, déi vun der klassischer Industrie gemaach ginn, fir zu den CO₂-Reduktiounen ze kommen, zunichte, well mer net am Stand sinn als Politik déi richtig Prioritéiten ze setzen, fir eng aner Mobilitéitskultur och zu Lëtzebuërg endlech an d'Weeër ze leeden.

An dann dee leschte Punkt, Här President, datt ass d'Fro vum Präis insgesamt vun enger Saach wéi där heiten. Et ass sécherlech richtig, zemoals an Zäite wou d'Keese méi knapp ginn, datt driwwer diskutéiert gëtt, datt een net egal wat mécht an oppasst wat een décidéiert, mä ech sinn ëmmer erëm iwwerrascht driwwer, wéi vill Präisvergläichstudien, Impaktstudien, an ech weess net wat nach alles, verlaangt ginn, wann et drëms geet den öffentlichen Transport auszubauen, a wéi weineg datt déi nämlech Rigueur un den Dag geluecht gëtt, wann et drëms geet fir iwwer eng Strooss ze decidéieren.

Ech wëll drun erënneren, wéi mer d'Diskussioun iwwert d'Nordstrooss an den 90er Joren hei gefouert hunn, datt do keng véier Leit op d'Tribün komm sinn an iergendeng Fro gestallt hunn iwwert de Präis vun där Strooss, iwwer Kostennutzung, iwwert Ekonomissitéit, an esou weider, an esou fort.

M. Robert Mehlen (ADR).- Den Här Goebbels huet hei behaupt, all Blimmchen an all Grashallem wäeren ënnersicht ginn.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Ech hunn awer elo, Här President, en Dokument viru leien, wat ech gëschter kritt hunn an der Budgetkontrollkommission, an zwar en Tableau iwwert d'Nordstrooss. Do kann ee feststellen, datt, wéi d'Nordstrooss 1986 decidéiert ginn ass, am Gesetzesprojet 14,8 Milliarde Lëtzebuërger Frang virgisi waren, wat déi Nordstrooss géing kaschten. Déi Gréng hunn deemools scho gesot, datt bei där Envergure a bei där Komplexitéit, déi sech wahrscheinlech géing hannert deem Projet verstoppen, et lächerlech wär fir esou en niddrege Chiffer anzusetzen, well de Käschtepunkt am Endeffekt vill méi héich géing ginn.

Mir hu gëschter vun der Administration des Ponts et Chaussées deen adaptéierte Chiffer kritt, à ce stade wuel verstanen, well mir si jo nach laang net fäerdeg mat där Strooss. Elo si mer bei 18,8 Milliar-

den. 4 Milliarden Depassement zu deem, wat mer 1996 hei als Chamber gestëmmt hunn. 4 Milliarden!

M. Robert Mehlen (ADR).- Dat ass well Dir se gären ënnert dem Buedem gehat hätt.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här Mehlen, eent wëll ech lech just soen, dat ass net richtig, wat Dir sot, mir wollten déi Strooss guer net. Et ass den Här Goebbels, dee se wollt ënnert de Buedem leeën. Mir hu jo och dergéint gestëmmt.

M. Robert Mehlen (ADR).- An den Zuch därerf net duerch de Buedem fueren!

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Wat ech lech just ka soen, dat ass, datt ech mat Schrecke muss feststellen, datt wann et ëm eng Strooss geet, wann et ëm eng Facilitéitsléisung geet an deem Parlament, da gi relativ liichtfankeg Décisiounen geholl, da gi sech net vill Froen gestallt iwwert de Finanzement. Da gëtt a Kaf geholl vu vireran, datt wahrscheinlech de Projet herno bal duebel esou deier gëtt, wann e fäerdeg ass, wéi et ursprüngelech virgisi war.

(Interruption)

Mir diskutéieren nach eng Kéier zesummen an dëser Chamber, wann dës Strooss wirklech fäerdeg ass, a mir wäerten dann och, Här Haupt, d'Konten dovun an der Budgetkontrollkommission diskutéieren, an da wäert Dir gesinn, datt mer net wäit vum duebele Präis ewech wäerte leien, esou wéi d'Situatioun ausgesäit. Dat soen ech lech elo schonn.

Ech weess net, ob mer d'Chance wäerten hunn nach zesummen hei ze sinn, well dat dauert jo ëmmer eng Éiwegkeet ier mer d'Konte vun esou Saache virgeluecht kréien, mä da wäerten eis Nofolger kënnen doriwwer diskutéieren.

Wéi gesot, haut, wou d'Strooss de loin fäerdeg ass, si mer schonn iwwer 30% iwwert deem, wat mer 1996 gestëmmt hunn. Dat schwätzt Bänn driwwer, wéi hei zu Lëtzebuërg nach ëmmer iwwer Verkéier a Verkéiersplanung diskutéiert gëtt. Mir hoffen, datt mer do an Zukunft e Revirement kréien, datt dat anescht gekuckt gëtt. Mir si jo net géint all Strooss, de loin, mä mir hätte gären, datt déiselwecht Kritäre fir den öffentlichen Transport zumindest an Zukunft och fir d'Strooss ugewannt ginn. A wann dat net sollt de Fall sinn, da wann ech glift kommt net heihinner a maacht bei all deenen Etüden, déi scho virleie fir den Ausbau vum öffentlichen Transport, wéi wann hei egal wat decidéiert géif ginn an einfach esou aus der Héft eraus géif geschoss ginn.

Wéi gesot, mir si frou, datt mer haut endlech ufänken. Mir wäerten eis enthalte bei deem Projet, well mer deelweis falsch Prioritéiten dra gesinn, mä mir stëmmen natierlech net dergéint, well mer selbstverständlech der Meinung sinn, datt et awer wichteg ass, datt mer un de Kierchbiërg ugebbonne ginn a mer en éischte Schratt maachen. Ech sinn och perséinlech der Iwwerzeegung, an dat hunn ech schonn 1999 gesot, an dat soen ech och haut, an dat wäert ech och nach an e puer Joer soen, datt wann dat éischt Hybrid-Gefier bis iwwert de Kierchbiërg fiert, d'Diskussioun ganz, ganz schnell zu Lëtzebuërg eng aner wäert ginn, a mer ganz schnell wäerten diskutéieren iwwert de weideren Ausbau vun deem System.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Den nächste Riedner ass den Här Ben Fayot.

M. Ben Fayot (LSAP).- Här President, den Här Zanussi huet am Numm vun onser Fraktioun op eng excellent Manéier duergeluecht, wéi mer zu deem Projet

stinn. En huet och ons reservéiert Approbatioun zu deemem Projet virbruecht, an ech brauch vun deem Point de vue hier näischt weider derbäizefügen.

Ech wollt awer trotzdem als stater Gemengerot an och als een, deen interesséiert ass un deem, wat an der Stad vir sech geet, eppes iwwert déi Problematik, mat där mer haut befaasst sinn, soen.

Ech si selbstverständlech interesséiert, wéi jiddfereen, u Mobilitéit. Et gëtt jo ganz vill vu Mobilitéit geschwat. Mat „priorité à la mobilité“ mécht d'Stad Lëtzebuërg eng Campagne hei an der Stad. Ech sinn awer och interesséiert un der Liewensqualitéit an der Stad, an ech muss soen, dëst ass eng Stad, déi ëmmer méi congestionnéiert gëtt duerch riseg Zuele vu Busse bannen an der Stad, duerch d'verstoppten Accèsen an der Entrée vun der Stad, a virun allem och duerch verstoppte Stroossen an der Stad vu Leit, déi probéieren iwwer allméiglech Schläichweeër duerch d'Stroosse vun der Stad op hir Aarbechtsplaz ze kommen. Dat ass natierlech eppes, wat fir d'Liewensqualitéit an dëser Stad eng Katastroph ass.

Dofir, mengen ech schonn, wéi soll ech soen, dass iwwert déi verkehrstechnesch Aussichten, déi hei duergestallt gi sinn, een eppes brauch a relativ nächster Zukunft vu System u Verkéiersmëttelen, System, dee strukturéiert ass mat Bus, Tram, enger Kombinatioun och mat der Eisebunn, déi een zur Verfügung stellt, an dass mer an der Agglomeratioun vun der Stad Lëtzebuërg, well mir schwätze jo wirklech net méi vun der Stad eleng, mir schwätze vun der Agglomeratioun, vun engem Ensembel vun 100.000 bis 120.000 Awunner, net derlaanscht kommen, déi Agglomeratioun ze strukturéieren mat kombinéierte Verkéiersmëttel, déi flächendeckend fir dee ganzen Ensembel sinn. Sécher gëtt et vläicht Prioritéiten op där enger oder anerer Plaz, mä d'Stad Lëtzebuërg brauch flächendeckend strukturéiert Verkéiersmëttel.

Eng zweet Iddi, déi ech hei trotzdem wollt duerleeën - si ass scho beim Här Bausch zum Deel zum Virschäi komm -: An deenen Etüden, ech hunn dat gutt nogelauuscht haut de Mëtten, gëtt an der Haaptsaach ëmmer vun dem Problem vun den Navetteure geschwat, vun där risen Zuel vu Leit, déi an d'Stad schaffe kommen. Mueres erakommen, owes erausfueren.

Dat ass schéin a gutt, dat gëtt jo och erfaasst vun deenen Etüden, mä ech mengen, et därerf een eppes net vergiessen, dass dës Stad, ob een et wëllt oder net, a mat allen Effort vum Dezentralisatioun, déi ee ka maachen, eng Plaz ass, wou éischstens emol Commerce ass. Och eng Plaz ass, wou kulturell Manifestatiounen a kulturell Installatiounen sinn. Et ass eng Plaz, wou Verwaltungen sinn, déi héchstwahrscheinlech och hei bleiwen. Et ass eng Plaz, wou vill Schoule sinn, an et kënn elo nach eng Uni derbäi. Vun der wirtschaftlecher Importenz natierlech net ze schwätzen, vun de Banken, vun alleguerten deenen Installatiounen, déi et hei gëtt.

Et ass also eng Plaz, déi sech héchstwahrscheinlech nach weider wäert entwëckelen, an ech fannen, dass an all deene Rieden, déi mer haut de Mëtteg héieren hunn, dat eigentlech net zum Virschäi komm ass.

Da constatéiert ee jo och, wann een dëse Projet kuckt, dass dee jo eigentlech deen Zentrum do évi-téiert. Bon, selbstverständlech fänkt de Kierchbiërg un e wichtige Deel vun der Stad ze ginn, mä trotzdem ass d'Haaptcharakteristik vun deem Projet, dee mer

stëmmen, deen, dass en den Zentrum évi-téiert an dass en als solchen also keng Solutioun bréngt fir ganz vill Deeler vun der Stad.

Et ass gesot ginn, et bréngt keng Solutioun fir de Lampertsbiërg, et bréngt och keng fir de ganze Süd- rand oder de Süd-West-Rand vun der Stad, wou mer amgaange sinn Zones d'activité ze kreéieren, wou mer tëschent 50.000 an 100.000 Aarbechtsplaze wäerte kréien an déi natierlech och verkéiersméisseg mussen erschloss ginn an dat waméiglech mat engem System vu kollektivem Transport. An do fannen ech, dass mer héchstwahrscheinlech - ech si bal sécher - och net un engem System - wéi ech éinescht gesot hunn - engem strukturéierte System vun Tram-Bus ugebannen och un d'Schinnennetz, wat besteet, laanscht-kommen.

Dann en drëtten Punkt, dee mech och an dëser Diskussioun frapéiert huet. Ech menge jo, dass keen Transportmëttel, egal wéi sophistikéiert et ass, all Problemer vu Mobilitéit a vu Liewensqualitéit an der Stad ka léisen, eleng léise kann. Et ass selbstverständlech eng Gesamtfro vun Aménagement du territoire. Et hänkt vun deene Gesamtdécisiounen fir den Territoire vun der Stad a vun der Agglomeratioun of, ob mir et fäerdeg bréngen de Verkéier an de Grëff ze kréien, d'Mobilitéit ze assuréieren an zugläich Liewensqualitéit ze schafen.

Mir hu jo an der Vergaangenheet a mir sinn nach ëmmer derbäi, ëmmer erëm Décisiounen geholl fir d'Implantatioun vun Installatiounen, ouni meeschtens op de Verkéier opzepassan. Mir hunn um Lampertsbiërg Lycéeën zesummegebaut, een no deem aneren, ouni dass mer ons Gedanke gemaach hunn, wéi d'Schüler dohinner kéimen oder fortkéimen, bis et op eemol einfach net méi gaangen ass. Duerno hu mer dat an de Märelen Wise gemaach. Do hu mer och eng ganz Partie Installatiounen zesumme-gestallt. Mir hunn also alles op e puer Plaze masséiert ouni op de Problem vum Transport ze kucken.

An ech fäerten, Här President, dass mer och elo mam Universitéitscampus um Lampertsbiërg datselwecht wäerte maachen. Bon, ech wollt op dat agoen, wat den Här Helminger éineschtes hei gesot huet, et schéngt jo eng Décisioun vun der Regierung ze si fir dee Campus Lampertsbiërg niewent deem vu Belval an niewent deem vum Kierchbiërg wëllen ausbauen. Ech hu meng Zweifelen, ob dat eng Zukunft huet an ob dat net och verkéierstechnesch falsch ass.

Ech begréissen et, dass deen een oder deen anere Lycée vum Lampertsbiërg soll ofgezu ginn op den Ostrand vun der Stad fir eben do ze dezentraliséieren. Mä ech froe mech, ob déi Décisioun fir dee Campus do unzesidelen och an enger mëttelfristeger Vue vun zéng bis fofzéng Joer, wa mer déi Uni wëllen entwëckelen, eng gutt Décisioun ass. Ech hunn déi Iddi schonn eng Kéier virbruecht, dass mer eis och solle Gedanke maache fir wirklech en zentrale Campus fir den Zentrum ze fannen, niewent deem vu Belval. An dat wäere fir mech, zum Beispill, déi Industrie-frichen, déi mer zu Dummeldeng hunn. Dat si relativ grouss Terrainen, déi natierlech der ARBED gehéieren, mä déi ideal ugeschloss sinn un den öffentlichen Transport, un d'Eisebunnnetz, an déi net wäit och vun deem Campus vu Walfer ewech sinn. Ech géif wirklech och mengen, dass een an där Optik vun enger méi globaler Vue vun de Verkéiersproblemer déi Saachen och am Kapp behale muss, d'autant plus wou zum Beispill déi Friche vun Dummeldeng, wa mer do e Campus géifen installéieren, och net wäit vun der neier Unisbibliothék ewech wäeren, déi mir jo do uewen um Kierchbiërg am Bâtiment Schuman wëlle bauen an déi och direkt ugebbonne wär un den Hybrid-Tram. Ech mengen, dat si jo

awer och Iwwerleeungen, déi mer fir strukturéiert Léisungen an der Zukunft solle maachen.

Dat waren, Här President, e puer Remarken, déi ech wollt zu deene Problemer maachen. Also wéi gesot, dës Solutioun, déi an deemem Projet ass, ass, wéi den Här Bausch richtig gesot huet, zum Deel positiv. Si ass awer och zum Deel - fir mech - absolut net genügend. Mä ech mengen och, dass den Här Transportminister eleng déi Problemer net ka léisen, déi mer an der Stad hunn an an der Agglomeratioun. Et ass och eng Fro vun Aménagement du territoire, wou déi verschidden Elementer an d'Regierung mussen zesummeschaffen.

Ech hunn heiansdo d'Impressioun, dass an deem Land Lëtzebuërg, esou kleng wéi et och ass, heiansdo vill ze vill all Ministère fir sech eng Festung ass, all Ministère fir sech seng Zopp kacht an net genuch matenee geschwat gëtt fir eben d'Zesummenhang an déi vernetzte Solutiounen ze fannen. Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

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

M. Gusty Graas (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Härren, de Stroosseverkéier ass ouni Zweifel ee vun de ganz grouse Problemer vun eiser moderner Zäit ginn, obwuel een d'Situatioun awer hei zu Lëtzebuërg och net iwwerspëtzt soll, well am Verglach zum Ausland mir jo awer nach net sou grouss Problemer hunn. Och wa regelméisseg all Dag vu Stau op der Autobunn Rieds geet, esou mengen ech, dass een dat awer soll relativéieren an dat net ëmmer als esou chaotesch duerstellen, well, wa mer - wéi gesot - emol e Bléck op aner gréisser europäesch Stied werfen, da gesi mer, wat wirklech Chaos op de Stroossen an op den Autobunne bedeit.

Schold dodrunner ass natierlech eise Liewensstil, dat ass ganz kloer. D'Mobilitéit ass haut en Inbegriff vum moderne Mënsch ginn, deen aktiv ass, deen dynamesch ass, deen hongreg ass op Ofwiesslung, an deen natierlech och wëll seng Zäit esou rationell wéi méiglech notzen. An deem Denkschema fällt der Mobilitéit natierlech eng iwwergéuerdnet Roll zou, an et ass och net verwonnerlech, datt u sech dee klengsten Déplacement och hautdësdays mam Auto gemaach gëtt. Ech wëll och hei op eng Émfro zum Beispill hiweisen, déi vun der Lëtzebuërgeser Gesellschaft Lease-Plan gemaach ginn ass, an där 29% vun de Lëtzebuërger Chauffeuren zouginn hunn, datt se fir een Trajet, dee manner wéi ee Kilometer huet, den Auto huelen. An ech sinn iwwerzeegt, datt een oder deen aneren heibannen och alt emol ab und zu dozou gehéiert.

Op där anerer Säit ass et natierlech och esou, dass déi rasant ekonomesch Entwëcklung och dozou bäigedroen huet, datt de Verkéier vill méi staark ginn ass an dat besonnesch an deene leschten zéng bis fofzéng Joer. Och déi Émfro, déi ech virdrun schonn zitéiert hunn, huet erausfonnt, datt hei zu Lëtzebuërg een am Duerchschnitt eng Stonn an zwielef Minutte brauch fir op seng Aarbecht ze kommen, par rapport zum Ausland, wou dat eng Stonn an 41 Minutten ass. Déi rasant ekonomesch Entwëcklung bréngt natierlech och mat sech, datt vill Leit op Lëtzebuërg schaffe kommen. De Moment sinn dat der schonn 105.000 an d'Previsiounen schwätze jo bis d'Joer 2020 vun iwwer 170.000 Frontalieren, déi dann all Dag an eist Land schaffe kommen. Da muss ee sech natierlech och d'Fro stellen: Wou sinn do d'Grenze vun eisem Wuestum?

Natierlech ass d'Verkéiersproblematik direkt un d'wirtschaftlech Entwëcklung gebonnen, dee Sujet

eleng géif schonn duergoe fir dat hei méi ze verdéiwen, mä dat géing natierlech de Kader vun deem Gesetzesprojet hei ouni Zweifel sprengen. Dann därft een awer och net vergiessen - an dat ass de Mëtten och net direkt hei vun engem Riedner ugesprach ginn -, mä den öffentliche Transport leit – leider muss ee soen – awer och ënner engem gewësse negativen Image. Dat ass nun emol emol eng Tatsaach. Ech wëll och hei op en Interview hiweisen, deem de gutt bekannte Schwaizer Professor Brändli de leschte 5. November der „Revue“ ginn huet, wou e gesot huet, entgéint deem, wat a sengem Land de Fall ass, wou u sech den öffentlichen Transport en héije soziale Stel-lewäert huet, et hei zu Lëtzebuerg aneschter ass. Hie schwätzt vun engem „Arme Leute-Image“. Dat seet u sech och genuch aus. Wéi gesot, den öffentlichen Transport muss do nach Efforté maache fir och no baussen nach vill méi attraktiv op de Benotzer ze wirken.

Wat mech dann och awer haut de Mëtten op eng Manéier net iwwerrascht huet, dat sinn natierlech verschidden Aussoen, déi schonn esou pauschal an deene leschte Joren ëmmer erëm gemaach ginn, dës Regierung géing u sech näischt fir d'Entwécklung vum öffentlichen Transport maachen. Ech mengen awer grad dëse Projet strooft jo awer erëm all déi Ligen, déi mat esou Iddien dorëmmer hauséiere ginn. Ech behaupten hei awer kloer, dass an deene leschte Jore mat Sécherheet immens vill geschitt ass am Intérêt vum öffentlichen Transport.

Wann emol all déi Leit, déi jo och d'Verantwortung an deene leschte Jorzéngten hate fir den öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg, hir Hausaufgabe gutt...

(Interruption)

...gemaach hätten, da wäre mer haut mat Sécherheet scho vill méi wäit wéi mer dat sinn. Et därft ee jo awer och net vergiessen, dass den Henri Grethen awer effektiv mol no Jorzéngten den éischten Transportminister gëtt, deem et fäerdeg bréngt, dass och konkret um Terrain erëm Schinne geluecht ginn an et ass jo virdru schonn drop higewise ginn,...

(Interruption)

...mir wäerte jo wahrscheinlech nach dëst Joer déi Verbindung vun Diddeleng op Volmerange-les-Mines virhuelen.

Ech wëll nämlech och de Conseil d'État an deem Kontext hei zitieren, deem dat ganz flott ëmschriwwen huet, an dozou Folgendes formuliert huet: « L'offre de liaisons ferroviaires est obsolète pour un pays qui, comme le Luxembourg, a connu ces dernières décennies un développement qui n'a pas toujours été suivi par un développement parallèle de l'infrastructure ferroviaire ».

Am DP-Wahlprogramm vun 1999 stoung ënner anerem och ze liesen: „Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil sowohl der Lebensqualität des Einzelnen als auch der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.“ An dat mannst, wat ee jo awer ka soen, zënter dass d'Demokratesch Partei och an der Regierung ass a wou se jo och d'Responsabilitéit fir den Transport huet, dass jo awer eng ganz Rei vun Initiativen an deene leschte Jore geholl gi sinn.

Ech verweisen an deem Kontext nëmmen op d'Gesetz, wat mer de 16. Mee hei gestëmmt hunn, wou et och ëm d'Emännerung vun den Infrastructures ferroviaires gaangen ass a wou eng ganz Rei wichteg Projekte gestëmmt goufen. Ouni se elo hei erëm am Detail opzelëschen, wëll ech awer besonnesch op zwee hiweisen. Engersäits, wéi gesot, d'Verduebelung vun der Eisenbunnslinn vu Péiteng an d'Stad an dann awer och déi nei Linn, déi tëschent der Stad a Beetebuerg soll aménagéiert ginn. An et därft een

och net vergiessen, dass do awer eng Enveloppe vu praktesch 900 Milliounen Euro zur Verfügung gestallt ginn ass.

A sengem Avis iwwert de Budgets-projet fir d'Joer 2004, huet de Statsrot iwwregens och der Regierung an der Transportpolitik eng gutt Zensur ausgestellt. Ech zitieren: «Le niveau élevé des crédits pour compte des transports publics est maintenu, témoignant de la volonté politique de continuer à réserver au défi de la mobilité l'attention méritée». Ech mengen och dat ass daitlech a kloer.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass evident, dass sech natierlech de Gros vun dem Stroosseverkéier an deem Land op d'Stad Lëtzebuerg konzentréiert. Dat huet natierlech engersäits domat ze dinn, dass enorm vill Aarbechtsplazen um Niveau vun der Stad ugesidelt sinn, respektiv och an der Peripherie, op där anerer Säit natierlech awer och duerch eng héich qualifizéiert Geschäftswelt. Et läit also op der Hand, dass d'Verkéiersentwicklung um Territoire vun der Hauptstadt eng besonnesch Opmierksamkeet muss kréien.

An haut gëtt jo dann also ouni Zweifel erëm e wichtegt Kapitel geschriwwen, fir, wéi gesot, eng Verbesserung vum öffentlichen Transport um Niveau vun der Stad Lëtzebuerg ze errechen.

An deene leschte Jore sinn ouni Zweifel ganz grouss Ustrengungen do gemaach ginn an ech menge mäi Fraktiounskolleeg a Buergermeeschter Paul Helminger, dee jo schonn de Mëtten dat hei kloer exposéiert huet an deem och excellent placéiert ass, fir dat hei am Detail ze ënnerbreeden, huet dat och scho ganz gutt gemaach. D'Transportpolitik vum Minister jiddefalls ass de Moment jo och ganz kloer op dat ambitiéist Zil achséiert fir, wéi gesot, de „modal split“ 75/25 ze errechen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Kierchbiere - an dat ass jo de Mëtten och schonn e puermol hei ugeklongen - verkierpert jo ouni Zweifel - kann ee soen - dat neit, dat modernt Lëtzebuerg an et ass also evident, dass dann do den öffentlichen Transport besonnesch muss klappen, fir do all Dag déi dausende vu Leit op de Plateau ze kréien. Et ass also och en Zeeche vu Wäitsicht, dass u sech hei eng Konnektioun op de Kierchbiere virgeholl gëtt, well u sech keen anere Quartier vun der Stad huet sech jo an deene leschte Jorzéngten esou enorm entwéckelt, wéi ebe grad de Kierchbiere, siefen dat nei Verwaltungsgebaier, Banken, Akafszentren awer och Sportinfrastructure mat nationalem Charakter an natierlech och kulturell Infrastrukturen. Et ass also ze erwaarden an och interessant, wéi gesot, dass wann elo déi Ubannung hei virgeholl gëtt, dass de Kierchbiere deementspreechend nach méi interessant a méi attraktiv wäert ginn.

An déi Ubannung un de Kierchbiere gëtt jo awer vu kenger Säit hei a Fro gestallt, ech mengen och net de Mëtten. Sämtleche Riedner, och déi, déi de globale Projet hei net wëlle mat ënnerstëtzen, hu jo awer duerchblécke gelooss, dass awer eng Nécessitéit besteet, eng Ubannung un de Kierchbiere virzehuelen an ech wëll emol stellvertredend fir ganz vill Organisatiounen, déi sech am Laf vun der Zäit gemellt hunn, de Mouvement écologique hei zitieren, deem an engem Brëif vum leschten 13. Oktober geschriwwen huet: «Notre organisation estime que la réalisation du tramway moderne sur le tronçon Kirchberg s'impose de toute évidence.»

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Flughafen ass jo och haut eng Infrastruktur, déi an all mëttel a gréisser Stad eng ganz wichteg Roll spillt a wie jiddefalls kee performante Flughafen huet, dee riskéiert och vum ekonomesche Standpunkt hier gekuckt,

gären an d'zweet Rei ofzerutschen, dofir ass d'Importenz vun dem Flughafen u sech jo och net a Fro ze stellen. An dass Lëtzebuerg e moderne gutt équipéierte Flughafen brauch, ech mengen, och do si mer eis allegueren eens driwwer. A spéitstens d'Diskussioun iwwert de POS-Findel huet jo alt erëm bewisen, wéi noutwendeg et awer ass, déi Infrastruktur haut ze hunn.

Natierlech muss een och do d'Fro stellen: Wéi wäit soll de Findel sech kënnen entwéckelen? Mä och déi Diskussioun géing, wéi gesot, de Kader vun deem Gesetz hei sprengen. Et ass also aus eiser Sicht hier selbstverständlech, dass eben och eng Schinnenubannung un de Findel hei virgeholl gëtt, well ech menge jiddferen, dee sech e bësselche mam Flieger déplacéiert, weess et ze schätzen, wann en op engem Flughafen ukënnt wou e sech dann dee Moment och direkt kann an déi eenzel Quartiere vun där Stad mat engem Schinnen-transport déplacéieren, esou dass dat, wéi gesot, fir eis als DP, eng Selbstverständlechkeet ass. Dat bedéngt natierlech och, dass an deenen nächste Jore wäerte gréisser a vill Aarbechten um Niveau vum Flughafen realiséiert ginn.

Da vläicht e kuerzt Wuert och zu de Previsiounen, déi opgestallt gi sinn. Emmerhi gëtt jo geschat, dass am Joer 2020 9.000 Passagéier den Dag sollen transitieren, sou dass et u sech awer aus där Optik hier ubruecht ass, fir, wéi gesot, esou eng Infrastruktur ze realisieren.

Här President, wa mer haut natierlech vun dem Module K, vun der „mobilité.lu“ schwätzen, da kënnt een net derlaanscht, fir och aus der Siicht vun der Demokratescher Partei nach e Wuert iwwert de Projet BB ze verléieren.

Ech mengen, eppes muss een awer ganz kloer hei soen, dass sech jo awer den Transportministère an d'Kommissioun ganz intensiv mat där privater Initiativ ausernee gesat hunn, esou dass een also net kann hei behaupten, de Projet vun dem Ministère wär net kontradiktoresch hei diskutéiert ginn. Et ass kloer, dass een natierlech ëmmer mengt, och hei zu Lëtzebuerg misst kënnen e performante Metro-system aménagéiert ginn. Wa mer dat natierlech am Kontext mat anere gréisser Stied gesinn, da gesäit een awer, dass dat net esou evident ass an ech wëll och hei nach eng Kéier kuerz op de virdru zitierten Interview vum Professor Brändli zrëckkommen, wou hien dann och Folgendes gesot huet, wat eng eventuell Metro fir Lëtzebuerg géing bedeuten: „Eine reine Metro ist zu gross für eine Stadt wie Luxemburg und wäre saumäßig teuer.“ Wéi gesot, dat sot den Här Brändli.

Wa mer elo op de Projet vum Här Schummer zrëckkommen, esou ass dat jo deelweis eng Zort Metro. Ech wëll net méi hei op déi negativ Aspekter vun deem Projet hei agoen, dass ass schonn des Laangen an des Breede gemaach ginn. Erlaabt mer awer vläicht ee Punkt hei erauszegräifen, dass ass awer besonnesch de Volet vun dem Transport vun de Passagéier mat de Lifter erop. Ech mengen et därft een net vergiessen, dass jo do eng Rei vun Arrêté bis op 70 m Déift aménagéiert ginn. Stellt lech dat also emol an de Spëttestonn vir, wann honnerte vu Leit matenee wëlle mat de Lifter eropfuere an net auszedenken, wann och do emol Pannen entstinn, sou dass dat mat Sécherheet awer ee vun de Schwaachpunkten ass, ouni, wéi gesot, elo nach eng Kéier hei dee Projet ze verdéiwen.

Ech wëll dann awer och nach drop hiweisen, dass jo och den Eisenbunnndirekter an engem Brëif vum 30. September, am Kontext mat der Bewäertung vum Büro Basler-Part-

ner iwwert de BB-Projet, Folgendes geschriwwen huet: « L'analyse en question a fait ressortir que les paramètres techniques avancés par les experts helvétiques et repris dans les tableaux de la partie 2.2 du rapport comparatif sont pertinents ». D'DP ass also schonn der Meinung, dass dee Projet hei u sech net ka realiséiert ginn. Ech mengen, dass een awer och hei soll dem Initiator vun deem Projet trotz allem félicitéieren, well e jo awer och dozou bäidréit, dass deem Débat hei méi animéiert ginn ass an och konnt méi konstruktiv gefouert ginn.

Här President, dann awer och nach ee Wuert selbstverständlech zum finanzielle Volet, deem de Mëtten och schonn e puermol hei ugeschnidde ginn ass. Et ass evident, wa mer dee Projet vun haut huelen, deem op eng Enveloppe vun 390 Milliounen tabléiert, mir huelen dann nach déi 900 Milliounen, déi mer am Mee gestëmmt hunn, derbäi, da komme mer natierlech op e ganz héije Pak. Déi sollen an deenen nächste siwen, aacht Joer investéiert ginn. An et ass evident, wa mer déi aktuell ekonomesch Situation huelen, dass et net ausgeschloss ass, dass sech kéinte gewëssen Enkpäss astellen. Ech mengen awer, dass déi gesamt finanziell Situation vun deem Stat nach wie vor excellent ass, an dobäi dierft et mat Sécherheet och net abwegig sinn, fir sech Gedanken iwwer Emprunten och an Zukunft ze maachen...

(Interruption)

...an dat ass jo och schonn an deem nächste Budget an deem Mooss virgesinn.

D'Organisatioun vum öffentlichen Transport ass souwiso e permanenten Exercice an ech denken och hei zum Beispill un d'Schafe vun der Mobilitéitszentral, e Projet, dee jo och entre-temps déposiert ginn ass, e ganz wichtige Projet. Et ass also nëmmen ze hoffen, dass mer deem esou séier wéi méiglech wäerten hei kënnen definitiv dann och ofschléissen, well doduerch jo awer den öffentlichen Transport nach vill méi rationell ka genotzt ginn.

Jiddefalls ofschléissend, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir eis als DP ass dëse Gesetzesprojet ouni Zweifel vun enger ganz grousser Wichtigkeet. Et ass en neit Konzept wat hei geschafe gëtt a wat och wäert dozou bäidroen, dass de Verkéier insgesamt um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg wäert vill méi performant organisiert ginn, wat awer och seng positiv Reperkussiounen, net nëmmen op d'Peripherie vun der Stad Lëtzebuerg huet, mä mat Sécherheet och op aner Regione vum Land.

Ech wëll dowéinst ofschléissend den Accord bréinge vu menger Fraktioun, ouni awer ze vergiessen nach dem Fraktiounskolleeg John Schummer merci ze soe fir seng excellent Berichter.

Merci.

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

M. Robert Mehlen (ADR). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir sinn eis alleguer heibanen eens, dass den Hauptverkéiersproblem an der Stad deem ass vun de Pendler, déi zu de Stoussstonne moies wëllen an d'Stad eran an owes eraus. Dofir stëmme mer haut e Projet, dee prioritär den Ausbau mécht vun der Gare erop op de Findel. Dat muss een de Leit emol explizéieren.

Den ADR huet hei duerch de Mond vu sengem Member vun der Kommissioun, dem Fernand Greisen, gesot wuerfir dass en eng Präferenz huet fir de Projet vum Här Schummer. Et ass ganz kloer, dass en d'Léisung fir de Pendlerproblem géing bedeuten, wann een en da

géing elo prioritär realisieren. An dat gesäit ee wann een d'Beispill hëlt vun engem deem aus dem Nord-kënnt an op de Lampertsbiere wëllt. Dee klëmmt ganz einfach, wann den Zuch um Lampertsbiere ass oder ënnen drënner, eraus an e fiert mam Lift erop an dann ass en do. Mat deem wat mer elo realisieren ass en esou gutt an e fiert erof op d'Gare, mat allen anere Leit, déi wëllen an d'Stad eran, e klëmmt eraus an da gëtt et de grouss Sturm op d'Bussen. Dat ass jo elo keng Solutioun, wéi een d'Leit an der Stad verdeelt kritt bei deem Projet hei mat Busse wéi et elo war oder déi aner, déi dann eventuell den Tour uewen erëm iwwer de Findel fuere. Wann dat da sollt realiséiert ginn, déi kommen am beschte Fall bis bei d'Rout Bréck oder driwwer.

Mir gesinn, dass dee Problem, deem eis alleguer prioritär beschäftegt, mat deem Projet hei net geléist gëtt. Ech muss och soen, dass wa Käschte géinteneen opgerechent ginn, hei Appel mat Bire verglach ginn, well deem ee Projet jo vill méi wäit geet, a Solutiounen bréngt fir de Verkéiersproblem an der Stad, fir d'Verdeelung vun de Leit an der Stad, ouni dass se nach e Bus müssen huelen oder ouni dass een eventuell iergendwann nach eng Kéier fir en Heedegeld, well dat misst ee jo dann derbärechnen, en Tram vun der Zentralgare bis erop an d'Uewerstad misst bauen. Dofir muss een dee Käschtevergläich, deem hei gemaach gëtt, wäit vu sech weisen.

Ech muss och soen, wann hei argumentéiert gëtt, deem Zuch géing sech jo net préteréiere fir esou kuerz hannerteneen e puermol stall ze halen ënnert der Stad, wat passéiert da wann eiser ee vun hei aus op Bréssel fiert? Wat passéiert da vun de Virstied vu Bréssel u bis op d'Haaptgare vu Bréssel? Maachen d'Belsch dann eppes anescht wéi regelméisseg vir a Bréssel bis op d'Gare stall halen an d'Leit do erausloossen? Gëtt et dann eng Léisung, déi sech méi einfach ubitt?

Ech hat mech dowéinst e bësse mam Här Bausch kritt. Op der Strooss do schécke mer se op engem Terrain, wou keng Bierger sinn, ënnert de Buedem, well mer jo net därferen iwwert de Buedem fuere. Do mudde mer de Leit et zou, wou et effektiv ka geféierlech ginn. Wann den Tunnel elo, de Grouft an deem aneren, ech weess net méi wéi e grad heescht, elo esou schrecklech deier gëtt, dann ass et just well mer dann och nach op dräi Spuren ausbauen. Hei gëtt gesot: Ah neen, d'Leit ginn net gär ënnert de Buedem.

Ech froe mech dann an ech widerhuelen dat wat ech éneschtes hei als Zwëscheruff gemaach hat, wéi et dann an deene meeschte grouss Stied fonctionnéiert, wou e Metro fiert. Ech weess net, ob et de Leit vill ausmécht ob den Zuch elo 5, 10, 15 oder eventuell 50 Meter ënnert dem Buedem fiert. Dat mécht der Kaz kee Bockel. Tunnel ass Tunnel. Et bleift tatsächlech de Problem wéi ee se séier genuch eropkritt op deene Plaze wou se ukommen. Wann een et da realitesch kuckt, ech kommen nach eng Kéier op deem Zuch zrëck, deem aus dem Norden erfokënt, da kritt ee se zu engem groussen Deel an der Stad verdeelt. Si klamme jo net alleguer mateneen op darselwechter Plaz eraus, wat awer de Fall ass, wann den Zuch an der Hauptgare ukënnt, wou alles mateneen ukënnt, vu dass déi allermeescht Leit jo um aacht Auer ufänken. Da kënnt een aus dem Osten an een aus dem Westen an een aus dem Süden an da kucke mer, dass mer se do ronderëm verdeelt kréien. Dass heescht, mir kréie mat där Solutioun hei dee Problem jo praktesch net geléist.

Ech wëll och nach soen, Här President, dass mer ee Problem vläicht e bëssen ënnerschtätzen, dass dee vum Schantjen, wann iwwerdesch muss gebaut ginn. Ech

weess, datt och d'Argument dergënt gehale gëtt mat de Liften, déi natierlech musse performant sinn, mä wat awer haut keen technesche Problem duerstellt. Ech mengen, wann een a Metrostatione ka Rolltrapeen installéieren, da kann een hei och Liften installéieren. Et ass alles technesch ze léisen, zemools wou déi Lifte jo net op ënnerschiddlechen Niveauë musse stall halen. Mä vu datt et einfach grouss Lifte sinn, déi d'Dessertë maachen Niveau 0 op Niveau 1, oder wéi Der et och ëmmer wëllt nennen.

(Interruptions diverses)

An den Héichhaiser, ganz besondesch wann een déi grouss Buildingen hält, déi haut gebaut ginn, mussen d'Lifte ganz performant sinn, soss kritt een d'Leit jo iwwerhaupt net an deene Gebaier erop an erof.

Et kann een, an dat schéngt mer eng Fro vun Ideologie ze sinn, der Meenung sinn, den Tram misst an der Stad present sinn, et misst een e gesi permanent do hin- an hierfueren. Et gëtt Leit, déi fannen dat flott, dat géif eng gewëssen Atmosphär ginn. Ech muss lech soen, d'Stad Lëtzebuerg ass eng al Festungsstad a si huet hire Charakter am Prinzip als Festungsstad net deemno verännert, och wann et eng oppe Stad ginn ass.

■ **Une voix.**- D'Mentalitéiten och net !

■ **M. Robert Mehlen (ADR).**- D'Mentalitéiten och net, dat mierkt een heiansdo. Mä, ech kënnt mer awer virstellen, datt déi Stad méi flott wär wa mer keng Schinne mat Tramen, déi dauernd hin- an hierfueren, do hätten, wa mer där Stad kënnten dee flotte Charakter loosse, dee se huet. Mä wéi gesot, dat schéngt mer méi eng Fro vun Ideologie ze si vun deenen, déi den öffentlichen Transport onbedéngt wëllen no vir kéieren, wou mir och näischt dergéint hunn, mä déi dann och nach wëllen hunn, datt een en do gesäit.

Här President, zum Schluss nach ee Wuert, wéi bal all meng Virriedner, zum Käschtepunkt. Mir mussen eis haut wierklech seriö d'Fro stellen: Wat kréie mer nach finanziéiert? Mir hu jo net nëmmen den öffentlichen Transport, mir hu Wahnsinnsprojetë gestëmmt. Mir hunn onheemlech Schanterlech lafen an et kommen der nach lafend derbäi, ënner anerem, de Kolleeg Aly Jaerling huet dat elo grad gesot, jo och nach do ënnen zu Esch déi ganz Erschléissung, mat inklusiv engem Héichuewen, deen amgang ass zesummenzefalen, deen eis en Heedegeld kascht. Mir stëmmen nëmmen drop lass a mir soen, mir kréien dat bezuelt, hunn ech elo grad méi Virriedner héieren, vu datt eis finanziell Situatioun nach ëmmer ganz excellent ass.

Ech muss soen, wann ech mat mengem Kolleeg Gibéryen schwätzen, deen an der Finanzkommission de Moment amgang ass e bëssen den Etat des lieux ze maachen, wann ech mech esou därfausdrécken, dann héiert een awer ganz aner Nouvelles an dofir wëll ech soen, datt et noutwendeg ass, wa mer an den öffentlichen Transport investéieren, datt dat wat mer maache prioritär muss déi Problemer léisen, déi eis de Moment am meeschte bedrécken. An dat ass nun emol net déi Streck vun der Gare erop op de Findel, esou léif wéi dat engem och vläicht ass, a weini datt dat och vläicht eng Kéier gebaut gëtt.

Mir si gefuerdert de Problem vun de Pendler ze léisen, déi all Dag an d'Stad erandrécken a wou mat Recht gesot gëtt, si mussen esou wäit wéi et geet vun der Strooss erof, well dat net méi geet. Wa mer dat maachen, da spueren mer och wahrscheinlech nach een Deel Investitiounen an d'Autobunnstroosseninfrastruktur, eng drëtt Spuer um Contournement an esou weider. Mir mussen dat maachen. Mä da musse mer et mat Verstand

maachen, dat heescht mir musse Prioritéit deene Projekte ginn, déi déi Problematik och léisen an dat maache mer mat dësem Projet net. Ech bedauern, datt d'Kommission sech net méi eeschthaft mat där alternativer Proposition vum Ingénieur Georges Schummer ausernee gesat huet, an ech widderhuelen dat wat de Kolleeg Greisen hei gesot huet: Mir kënnen aus deene Grënn dësem Projet eis Zoustëmmung net ginn.

Ech soen lech merci.

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

■ **M. Henri Grethen, Ministre des Transports.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hunn opmierksam allen Intervenanten nogelauschert, wëllt hinnen alleguerte merci soen, och wann ech mat där enger oder där anerer Intervention - an dat wäert lech jo net wonneren - net kann d'accord sinn. Ech si frou, dass nieft de Majoritéitsparteien och d'Sozialistesche Partei hir Zoustëmmung zu dësem Text, zu dëser Proposition gëtt, och wann et eng reservéiert Zoustëmmung ass, wéi den honorabelen Här Fayot sech hei ausgedréckt huet. Ech wollt besondesch merci soen dem Rapporteur, dem Här Schummer, dee sech d'Méi ginn huet, dee Projet an e globale Kontext ze setzen.

Här President, den Här Haupt huet a senger Intervention drop opmierksam gemaach, dass den öffentlichen Transport e puer Konditiounen muss erfëlle fir dass en attraktiv ass. Ech deele seng Meenung. Ech wëll awer fir d'éischt drun erënneren, dass dës Regierung gesot huet: Mir obligéiere keen, e bestëmmtent Verkéiersmëttel ze huelen, mä als Regierung wëlle mer den öffentlichen Transport favoriséieren, a mir hunn duerno gesot, mir wëilten e „modal split“ vu 25/75 erreechen. Dat kënnen mer nëmmen erreeche wann déi Konditiounen, op d'mannst zwou vun deene Konditiounen, déi den Här Haupt genannt huet, an zwar de Confort an d'Qualitéit vum Service, wa mer déi kënnen garantéieren.

Et muss jo jiddfereen, dee sech mat de Froe vun öffentlichen Transport ausernee setzt, sech d'Fro stellen: Wann ech zu Esch oder zu Beetebuerg oder zu Dideleng oder zu Rémeleng oder zu Téiteng oder zu Keel, fir emol déi Géigend ze huelen, déi mer e bësse méi no steet, wann ech do wunnen, firwat dinn ech mer dann un, wann ech muss an d'Stad kommen, moies am Stau ze stoen, a mengem Auto ze sëtzen, wann en öffentlichen Transport funktionéiert? Elo kann ee soen, den öffentlichen Transport muss d'Konditiounen vum Confort a vun der Qualitéit erfëllen. Well wann en déi net erfëllt, dann ass kee bereet, dann ass den Eenzelnen net bereet, op sai Confort a sengem Auto ze verzichten an op den öffentlichen Transport ëmzeklappen. Do kënnen mir heibanne sou vill diskutéieren wéi mer wëllen, well déi meescht vun eis fuere jo ni, déi meescht vun eis, déi 14 Regierungsmemberen an déi 60 Deputéierten, Här President, fuere jo bal ni mam öffentlichen Transport.

(Interruptions)

Här President, ech wëll einfach nëmme soen, dass mir heibannen de Reflet vum Lëtzebuerger Vollek sinn an net besser si wéi déi aner Leit.

■ **Une voix.**- Awer net d'Ministère mat hiren Autoen.

■ **M. Henri Grethen, Ministre des Transports.**- Wann Der mengt, dass e Minister, dee vu sengem Sécherheitsbeamte gefouert gëtt, am öffentlichen Transport ass, dann ass dat eppes anescht. Dann huelen ech fir d'Ministère meng Wieder zréck.

(Hilarité)

Här President, mir mussen den öffentlichen Transport méi confortabel maachen. Mir brauchen eng besser Qualitéit am Service. Dat si Viraussetzung fir dass mer de „modal split“ 25/75 kënnen erreechen, e „modal split“, deen um Niveau vun der Stad Lëtzebuerg erreecht ass. Mä et geet net duer, do an op anere Plazen, wéi am Süden zum Beispill, musse mer besser Resultater kréie fir an der Moyenne vum Land op déi 25/75 ze kommen.

Ech hunn elo dorobber insistéiert fir ze soen, dass eng vun den Ursachen firwat mer als Regierung gemengt hunn, firwat ech als Transportminister gemengt hunn, dass déi Proposition vum dem Raccordement vum Kierchbiereg an d'Eisebunnnetz wichteg ass, déi war, well mer festgestallt hunn, dass de „modal split“ um Kierchbiereg 7 zu 93 ass, dass also do um Kierchbiereg deen héchste Potenzial läit fir den öffentlichen Transport ze verbessern.

An, Här President, déi Aarbechten hei, déi an zwou Phasen oflafen, hunn net prioritär d'Zil, de Findel un d'Schinnennetz unzabannen. Wann et nëmme weinst dem Findel-Flughafen wier, a wann et och nëmmen zu 20% fir de Findel-Flughafen wier, dann hätte mer besser mir géifen et net maachen. Fir dass dat ganz kloer ass: Déi Passagéier, déi op de Flughafe kommen, fir déi brauche mir net eng Ubannung un d'Schinnennetz. Mä mir mussen iwwert de Findel fuere, well d'Geographie dat einfach esou verlaangt. Well mer déi Steigungen, déi mer brauche fir kënnen op de Kierchbiereg ze kommen, nëmme kënnen iwwert déi Streck fuere, wou zoufälligerweis och de Findel derlaanscht leeft, an et ass ganz kloer, et kéint een och nach e bëssen duerech de Grëngewald fuere fir éischter op de Kierchbiereg ze kommen, dat mécht awer an deem Zesummenhang weineg Sënn.

Et ass, Här President, aus där Ursache eraus wou mer versicht hunn, am „modal split“ uerdentlech Resultater ze kréien, wou mer déi Proposition hei maachen, an ech wëll vun dëser Geleeënheet profitéieren, Här President, fir vläicht ganz kuerz op dat anzugeen, wat bis elo gemaach ginn ass. Mir hu jo an där Strategie, déi mer virgeleeht hunn, „mobilitéit.lu“, verschidde Modulë virgesinn. De Module A1, deen am Gesetz vum 3. Juni 2003 consacréiert ass an deen d'Linn Zouffgen-Lëtzebuerg betrëfft, wou am Dräieck vu Fenteng dat drëtt Gleis amgang ass realiséiert ze ginn, wou mer duerech eng Verkierzung vun de Blockföstanen eng Capacitéitssteigerung erreecht hunn a wou de Poste Bierchem an de Poste directeur vun der Stad Lëtzebuerg agebaut ginn ass. Déi Aarbechte sinn amgang.

De Module A2, d'Antenne ferroviaire vun Diddeleng op Volmerangeles-Mines mam P&R, wäert de 15. Dezember vun dësem Joer a Betrieb goen. De Module A3, wat d'Konstruktioun ass vun enger Antenne ferroviaire tëschent Belval/Usine a Belval/Mairie mat der Realisatioun vun engem Arrêt Belval/Usine, do ass de Projet de loi de 6. August 2003 hei an der Chamber déposéiert ginn. Ech hat schonn d'Geleeënheet, dem Buergermeeschter vun der Gemeng Suessem eng Maquette ze weisen wéi déi Aérogare, wéi déi, pardon, Gare...

(Hilarité)

Dat ass e „lapsus freudien“! Mä wéi déi Gare soll ausgesinn, an ech wëll der Chamber versécheren, dass wann d'Salle de musique amplifiée opgeet, dass dann och deen Arrêt funktionéiert. De Modu-

le P, wat d'Mise à double voie vun der Linn Péiteng-Lëtzebuerg ugeet, do ass d'Gesetz den 3. Juni 2003 gestëmmt ginn.

Här President, ech wier frou wann d'Aarbechte schonn amgaange wieren. Ech wëll do eng Klammer opmaachen. Ech wier frou wann d'Aarbechte schonn amgaange wieren, well wat stellen ech dëst Joer fest? Dir wësst jo, et ass en hartnäckegen Kampf vun den Eisenbunnsgewerkschafte fir nëmmen net d'Infrastruktur vun der Exploitation ze trennen. Sukzessiv Regierungen hu sech dann där Fuerderung, ech wëll net soen ugeschloss, mä si hu sech domadder offont, dass d'Eisebunn och an der Zukunft, obschonn de Fonds du Rail Propriétaire ass vun allem, dat awer géif weidermaachen.

Mä wat stellen ech fest, Här President? Ech stelle fest, dass fir d'Joer 2003 knapp d'Halschent vun deene Moyenne-budgetairen, déi dës Chamber gestëmmt huet fir 2003 fir nei Installatiounen, net gebraucht gëtt. An do maachen ech mer natierlech Gedanken, Här President. Do sinn ech elo amgaange vu menge Services nokucken ze loosse, wéi dat méiglech ass. Well wa mir Propositionen maachen, da maache mir jo Propositionen op der Basis vun deem, wat d'Eisebunn eis virgeschloen huet, a wann dann déi Suen net gebraucht ginn, dann ass et entweder dass si sech am Ukank géiert haten oder dass zwëschenuewerch Leit ugefaangen hunn ze lappen.

Wa se sech géiert hätten, dat wier näischt Neies, well d'Streck vu Kautebaach op Wolz, déi sollt ursprénglech sechs Milliounen Euro kaschten. Mir leie mëttlerweil bei 30 Milliounen Euro. Dat ass also eppes wou ech schonn dru gewinnt sinn. Sollt et awer esou sinn, dass Leit, wéi soll ech soen, Dosieren, déi mir um Häerz leie géifen, an d'Tirang ënnendrenner leeden, da misst ech nach an deenen nächste Méint do verschidden Initiativen huelen, déi kéinten esou wäit goen, Här President, dass ech misst der Regierung proposéieren, dass mer d'Infrastruktur vun der Exploitation géifen trennen. Dass dat ganz kloer ass: Da misste mer esou eppes wéi eng Ponts et Chaussées, misste mer eng Ponts et Rails fir d'Eisebunn, esou eng Verwaltung opriichten, wann dat noutwendeg wier.

Dann, Här President, de Module K1, deen dës Chamber haut soll stëmmen, de Module K2, deen am Gesetz vum Juni 2003 consacréiert ass an deen d'Linn Lëtzebuerg-Waasserbëlleg betrëfft, mat enger Mise à double voie vum Tronçon Hamm bis Sandweiler, respektiv de Module K3, deen ech haut mat dem Module G1 déposéiert hunn, an deen engersäits Réaménagement an der Gare Lëtzebuerg virgesäit, déi vu verschiddene Riedner, dorënner dem Här Haupt, ugesprach gi sinn, wou mir eis bewosst sinn, dass an der Gare Lëtzebuerg muss reorganiséiert ginn, dass do et muss zu engem zoliddem Ausbau kommen, fir den Trafic kënnen ze evakuéieren.

Mir hunn dann de Module K4, dat ass déi Gare, déi zu Dummeldeng soll gebaut ginn. Do ass de Projet den 11. Februar 2003 an der Chamber déposéiert ginn. Den Neibau vun enger Streck Lëtzebuerg-Esch, do wäert de Projet, wann alles klappt, am Februar 2004 an der Chamber déposéiert ginn, a gläichzäiteg wäert am Mee 2004 de Projet vum Neibau vun där neier zweegleiseger Streck Lëtzebuerg-Beetebuerg, déposéiert ginn.

Parallel zu all deene Projeten, déi...

(Interruptions)

Här President, ech weess, dass d'Chamber wëllt heemgoen, oder dass d'Kollegen aner Verpflichtungen hunn.

■ **M. le Président.**- Neen, d'Chamber wëllt net heemgoen! Et ass eng wichteg Diskussioun.

■ **M. Robert Mehlen (ADR).**- Et sinn der, déi mussen op den Zuch.

■ **M. Henri Grethen, Ministre des Transports.**- Här President, ech wëll dem honorabelen Här Mehlen soen, dass mer am Stonentakt funktionéieren, dass hie sech also ka berouegen. Sollt en den Zuch net kréien, kann en...

(Interruptions)

Här President, ech wollt nach drun erënneren, dass am Gesetz vum 3. Juni 2003 d'Moderniséierung an d'Sécurisation vun der Infrastruktur op der Antenn Kautebaach-Wolz gestëmmt ginn ass. Déi Aarbechte sinn amgang.

Op der Nordstreck ginn eng Rei Installatiounen op verschiddene Strecken moderniséiert, fir ze erlaben, dass och den Train-Tram do kann zirkuléieren, well d'Hauptiddi ass jo net, dass ee soll nëmme mam Tram vun Dummeldeng op de Kierchbiereg fuere, mä dass ee mat deem Material aus alle Géigenden vum Land och kann dohinne kommen.

Am Gesetz vum 3. Juni 2003 ass schliesslech och nach d'Moderniséierung vun der Gare Waasserbëlleg mam Neibau vun de Gleisanlage virgesinn.

Dës Chamber huet d'Gesetz gestëmmt iwwert d'Ubannung un den TGV, d'Gesetz vum 22. August 2003. Mir hu gläichzäiteg awer och eng Buslinn agefouert zwëscht Lëtzebuerg a Saarbrécken, déi elo an engem Temps de parcours vun enger Stonn a 15 Minuten d'Gare Lëtzebuerg mat der Gare Saarbrécken verbënnt, an domadder erlaabt, dass een Uschloss kritt un d'Héichgeschwindegkeetsnetz, wat an de Süde vun Däitschland féiert.

Mir sinn amgang eis ze streide fir d'Linn Lëtzebuerg-Bréssel moderniséiert ze kréien. Si steet elo an de Prioritéiten, déi d'Kommissionen arrétéiert huet den 1. Oktober 2003. De Conseil européen vum 8. a vum 9. Dezember dëst Joer soll déi Prioritéite confirméieren. Et ass ze befärten, wann d'Idië vum Här Prodi duerechginn, dass mer Problemer kréien an deem Sënn, wéi soll ech soen, dass dann e «quick start program» festgeluecht gëtt, an dass déi Streck net do dra wier. Et gëllt also besondesch um Niveau vun der Kommission a vum Lëtzebuerger Kommissär ze kämpfen, dass dat net geschitt. Schliesslech hu mer och eng Amélioratioun vun der Eisenbunnverbindung Lëtzebuerg-Frankfurt, wou mer een Aller-retour pro Dag mam Intercity zënter dem 15. Dezember 2002 hunn.

Ech wollt, Här President, déi Projeten hei opzielen, fir ze weisen, dass dat Ganzt sech an e kohärent Konzept abett, dass mir déi Hausaufgaben, déi mer eis ginn haten, amgaange sinn alleguer ze erfëllen.

Ech bedauern, Här President, nach eng Kéier, dass et net méiglech ass um Niveau vun der Eisenbunn, am Moment weinstens, déi Aarbechte méi séier duerechzuféieren. Ech wier Demandeur, an ech wäert och dofir suergen, dass an deenen nächste Woche Remedur do geschafe gëtt, well et bréngt och näischt, wann hei an der Chamber Texter gestëmmt ginn an duerno an der Exekutioun kommen d'Saachen erëm an d'Stock.

Dat bréngt mech zu deem leschte Problem, dem Finanzement. Jo, mir hunn am Moment genuch Suen an Fonds du rail fir déi nächst Joren ze schaffen. Jee nodeem wéi séier mer dës Projete wëlle realiséieren, komme mer net derlaanscht Emprunten opzehuelen. Mä wann ee weess, dass ee ganz besondesch bei neien Eisenbunninfrastrukture mat enger Liewensdauer vu 50 a méi Jore ka rechnen, da mengen

ech, dass wann iergendwou sech awer de Recours op den Emprunt justifizéiert, dat bei esou Investisementer sécherlech de Fall ass. Mer müssen och wëssen, dass an der Exploitation duerno dat Ganzt ebenfalls e Käschtépunkt huet. Och musse mer wëssen, dass den öffentlechen Transport allgemeng an der Zukunft agebett wäert sinn an den europäesche Regeln. Do müssen dann déi eenzel Opérateuren dofir suergen, dass se kompetitiv sinn, fir net ze riskéieren, dass anerer déi Transporter duerchféieren, déi si och kéinten duerchféieren.

Här President, dat gesot, géif ech nach eng Kéier der Chamber merci soe fir déi breet Zoustëmmung an hoffen, dass mer nach alleguer erliewen, dass dës Streck ageweit gëtt. Merci.

M. le Président.- D'Diskussion ass ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vum Article unique vum Projet de loi 5098 a stëmmen driwwer of.

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

Den Article unique ass gelies an ugeholl.

Mir kommen zum Vote iwwert dee virleiende Gesetzesprojekt.

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

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder ent-hale sech.

De Projet de loi 5098 ass ugeholl mat 47 Jo-Stëmmen, 7 Nee-Stëmmen a 5 Enthaltungen.

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

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

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

Ont voté non: MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Se sont abstenus : MM. François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener (par M. Camille Gira).

Motion 1

Mer kommen zur Motioun, déi de Kolleeg Zanussi agereecht huet. Si läit lech schrëftlech vir a si ass och schon explizéiert ginn.

Ass e Vote électronique verlaangt? **(Assentiment)**

Da musse mer ee Moment waarde bis de Computer ëmgestallt ass. Entschëllegt, den Här Minister freet nach d'Wuert.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Et wonnert lech jo net wann d'Regierung matdeelt, dass si dës Motioun net kann unhuelen.

M. le Président.- Mir maa-chen de Vote vun der Motioun.

Vote

Déi fir d'Motioun si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder ent-hale sech.

D'Motioun 1 ass verworf mat 38 Nee-Stëmme géint 17 Jo-Stëm-men.

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

MM. François Bausch, Camille Gira, Jean Huss et Mme Dagmar Reuter-Angelsberg.

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

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Marco Schroell), Xavier Bettel, Niki Bettendorf (par M. Xavier Bettel), Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Claude Meisch), Claude Meisch, Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell et John Schummer;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Dir Dammen an Dir Hären, domadder wier dee Punkt ofgeschloss a mir kommen zur Diskussioun vum Projet de loi 4861 iwwert de Konsumenteschutz. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. Et sinn ageschriwwen: den Här Clement, d'Madame Delvaux an den Här Greisen. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

7. 4861 - Projet de loi fixant les conditions d'agrément des organisations habilitées à tenter des actions en cessation en matière de protection des intérêts collectifs des consommateurs et portant modification: 1. de la loi modifiée du 11 avril 1983 portant réglementation de la mise sur le marché et de la publicité des médicaments; 2. de la loi modifiée du 25 août 1983 relative à la protection juridique des consommateurs; 3. de la loi modifiée du 16 juillet 1987 concernant le colportage, la vente ambulante, l'étalage de marchandises et la sollicitation de commandes; 4. de la loi modifiée du 27 juillet 1991 sur les médias électroniques; 5. de la loi modifiée du 9 août 1993 réglementant le crédit à la consommation; 6. de la loi du 14 juin 1994 portant réglementation des conditions d'exercice des activités relatives à

l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours; 7. de la loi modifiée du 18 décembre 1998 relative aux contrats portant sur l'acquisition d'un droit d'utilisation à temps partiel de biens immobiliers; 8. de la loi du 14 août 2000 relative au commerce électronique; 9. de la loi du 30 juillet 2002 réglementant certaines pratiques commerciales, sanctionnant la concurrence déloyale et transposant la directive 97/55/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 84/450/CEE sur la publicité trompeuse afin d'y inclure la publicité comparative; 10. de la loi du 16 avril 2003 concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance

Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet 4861 gouf de 25. Oktober 2001 déposéiert. D'Union Luxembourgeoise des Consommateurs huet hiren Avis de 27. September 2001 ofginn, d'Chambre de Commerce den 29. Abrëll 2002 an d'Chambre des Métiers den 2. Mee 2002. De Conseil d'État huet säin éischten Avis den 10. Dezember 2002 a säin Avis complémentaire zum amendéierte Projet den 1. Juli 2003 agereecht.

Här Gibéryen, wann Dir net géift dauernd mat Ärem Noper schwätzen a mir nolauschteren géift, bräicht ech lech dat net ze widderhuelen. D'Kommissioun huet den...

(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)

D'Kommissioun huet den 11. Februar 2003 mech als Rapporteur designéiert an och de Projet eng éischte Kéier ënnert d'Lupp geholl. Den 8. Oktober 2003 gouf den Avis complémentaire examinéiert an de Rapport ass de 14. Oktober 2003 ugeholl ginn.

Ëm wat geet et genau bei dësem Projet?

(Interruptions et hilarité)

Très bien! D'Objektiv vun dësem Gesetz ass d'Transposition an eist nationaalt Recht vun der europäescher Direktiv Nummer 98/27/CE „relative aux actions en cessation en matière de protection des intérêts des consommateurs“. Duerch dësen Text gëtt d'Protektioun vum Consommateur wäit gehends renforcéiert, well elo Persounen, Associatiounen oder Groupementer d'Méiglechkeet kréien och iwwert d'Grenzen ewech Praktiken ze stoppen, déi géint d'Interesse vun de Consommateure sinn. D'Action en cessation mécht et méiglech séier an einfach bei der Justice ze kloen. Dëst dréit dozou bái d'Vertraue vun de Consommateuren an de Marché unique ze verstärken an esou den europäesche Maart sech besser entwéckelen ze loos-sen.

Dëst ass och wichteg, fir dass de Konsumenten hir Rechter absolut ofgeséichert sinn an engem Moment, wou d'Méiglechkeeten, fir Commerce ze maachen, wuessen, mä d'Rechter net genuch garan-

téiert sinn oder besser gesot, bis elo net genuch garantéiert waren.

Dëse Projet de loi hält entre autres fest, wat fir eng Konditiounen erfëllt musse ginn, duerch déi d'Lëtzebuerger Associatiounen, déi dat wëllen, d'Recht kréien, fir Actions en cessation en matière de protection des intérêts collectifs des consommateurs ze ënnerhuelen. Esou agréiert Associatiounen kënnen esou, wéi ähnlech Organisations am Ausland, op enger Lëscht agedroe ginn, déi d'Europäesch Kommissioun publizéiert. Esou kënnen dës sou genannten Entités qualifiées Actions en cessation an engem aneren EG-Land ënnerhuelen, wann d'Interesse, déi vun där Entité protégée qualifiée protégéiert ginn, léséiert sinn.

Dës Entités qualifiées müssen déi kollektiv Interesse vun de Konsumente verteidegen. Déi Notioun vum Intérêt collectif, déi nei an dat Europäesch Recht vun der Protection du consommateur agefouert gouf, ass definéiert, an ech zitéieren: „...comme étant des intérêts qui ne sont pas une simple accumulation d'intérêts de particuliers auxquels il est porté atteinte par une infraction.“

Ganz rezent huet déi Europäesch Kommissioun déi folgend Definition proposéiert, an ech zitéieren nach eng Kéier: „...les intérêts généraux des consommateurs à l'exclusion de l'accumulation des intérêts particuliers des consommateurs ayant subi un préjudice du fait d'une infraction.“ D'Kommissioun zu Bréissel wëllt op d'Jurisprudenz vun der franséischer Cour de Cassation hiweisen, déi e Kader tracéiert huet, wat d'Mise en œuvre vun dësem neie Konzept betrëfft, an déi eng interessant Ligne de conduite fir déi Lëtzebuerger Jurisprudenz kënnt duerstellen. Nieft den Entités qualifiées, déi Actions en cessation ugoen däerfen, däerfen awer och aner Acteuren, wéi zum Beispill de Collège médical am Zesummenhang vun den ze verkafende Medikamenter an hire Publicitéite le cas échéant virun engem Lëtzebuerger Geriicht d'Cessation vun engem Acte illicite froen. Et kann esou och extrem bénéfique sinn, fir un éischter Plaz déloyal Praktiken ze ënnerbannen oder ënnerbannen ze loos-sen, wat erëm zu enger méi gesonder Konkurrenz féiert an esou dem Consommateur eng zousätzlech Sécherheet bitt.

Da bleift nach ervirzeesträichen oder ervirzehiewen, datt eis Chamberkommissioun deenen Amendementer, déi d'Regierung suite vum éischten Avis vum Conseil d'État eragereecht huet, zu 100% Rechnung gedroen huet, dat heescht se ugeholl huet.

Eis Kommissioun ka sech dem Argument vun der Regierung, fir am Moment d'Subordination de l'action en cessation à des consultations extra-judiciaires préalables se écartéieren, ralliéieren. Eis Kommissioun ass awer och der Mee-nung, dass een an noer Zukunft där Demande vun der Chambre de Commerce ënnerstëtzt vum Stats-rot nach eng Kéier Rechnung soll droen, wou d'Regierung och net ofgeneigt ass fir dat ze maachen. Et opposéiert sech also näischt der Iddi, dass dës Iddi an der Tripartite kann diskutéiert ginn, wat sech esou an de Lëtzebuerger Sozial-dialog géif areien.

Als Konklusioun kann ee soen, dass eis Kommissioun frou wier, wann all d'Akteuren, déi mat dësem Text méi Méiglechkeete kréien, sech hei och géife voll investéieren. D'Kommissioun deelt och net déi méi skeptesch Haltung vun der Union des Consommateurs. Dëst Gesetz dréit ganz kloer dozou bái méi eng gesond a méi eng transparent Konkurrenz um nationalen an um europäesche Maart ze schafen an ech bieden lech dësem Gesetz elo gläich Är Zoustëmmung ze ginn. Ech soen lech merci.

M. le Président.- Als éischte Riedner ass den Här Clement age-droen. Den Här Clement huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Lucien Clement (CSV).- Här President, ech wollt am Numm vun der CSV-Fraktioun dem honorabelen Här John Schummer merci soe fir säi schrëftlechen an excel-lente mëndleche Rapport, a selbst-verständlech ginn ech dann och den Accord vun der CSV.

M. le Président.- Als nächst Riednerin ass d'Madame Mady Delvaux agedroen.

Mme Mady Delvaux-Stehres (LSAP).- Här President, ech wëll net dem Här Schummer säi Rapport nach eng Kéier widderhuelen. Ech wëll och den Accord vun der sozialistescher Fraktioun zu dësem Projet ginn. Ech ka mir awer net verknäifen - wéi ëmmer bei all Projet iwwert d'Consommateuren - en Appel ze maachen, fir dass mir e Code des Consommateurs géife kréien. Dëst fir den Zougang zur Justice ze vereinfachen.

Plusieurs voix.- Très bien !

M. le Président.- Den Här Greisen ass den nächste Riedner.

M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, ech wëll just den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet ginn.

M. le Président.- Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Mir sinn och mam Projet d'accord, Här President.

M. le Président.- Ass den Här Minister och d'accord?

M. Henri Grethen, Ministre de l'Economie.- Ech sinn d'accord, duerfir hunn ech de Projet esou agereecht. Ech freeë mech iwwert déi breet Zoustëmmung. Ech wëll der Madame Delvaux emol méi soen, dass mir eis müssen eens maachen, wat e Code du Consommateur ass. Ass et eng Kompilation vun alle Gesetzer, déi mer hunn, oder ass et e Wierk, wat méi an d'Déift geet, mat Jurisprudenz an esou weider ? Soll et dat sinn, muss ech lech soen, gesinn ech mech mat deenen Truppen, déi ech am Numerus clausus zougestane kréien, net an der Lag dat ze maachen. Ass et nëmmen eng Kompilation, da kucke mir fir dat och nach eng Kéier fäerdeg ze bréngen.

M. le Président.- D'Diskussion ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vum Article unique vum Projet de loi 4861 a stëmmen driwwer of.

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

D'Artikelen 1 bis 13 Artikelen si gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen dann elo zum Vote iwwert dee virleiende Gesetzesprojekt.

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

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder ent-hale sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg ugeholl mat 53 Jo-Stëmmen.

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