

ass am Contrat de transport. Et geet also dröms, de Verbraucherschutzniveau an der EU unzehiwen a souwuel déi selwecht Wettbewerbsbedéngunge fir Eisebunnsentreprisen wéi och den eenheetlechen Niveau vun de Rechter fir d'Passagéier ze gewärleeschten. D'Zuchreesend sollen och méiglechst genau Informatiounen iwwer hir Rechter kréien.

Ëm wéi eng Rechter a Flichten handelt et sech hei konkret? Dat sinn déi, dass d'Passagéier effikass geschützt sinn an de Schinneverkéier besser promovéiert gëtt. Et sinn an dësem Reglement Virschreft fir de Schinneverkéier festgeluecht, déi zum Beispill Folgendes betreffen: d'Netdiskriminierung tëschent Passagéier a puncto Beförderungskonditiounen, Vente an Tariffer vun Ticketen, d'Haftung vun den Eisebunnsentreprisen inklusiv enger Versécherungsflucht par rapport zu de Passagéier an hirem Gepäck, d'Rechter vun de Passagéier bei engem Accident mat Impakt op d'Passagéier oder hirt Gepäck, d'Rechter vun de Passagéier bei Stéierung, bei Ausfall oder Verspéidung, d'Ugi vu präzise Mindestinformatiounen, déi dem Passagéier musse fréi genuch an engem barrièrefräie Format ugi ginn, an d'Netdiskriminierung vun Hëllefleeschunge fir Persounen mat Behënnerung a Persounen mat ageschränkter Mobilitéit.

Vill Dispositiounen aus dem EU-Reglement betreffen allerdängs Rechter, déi am lëtzebuergesche Kontext net immens pertinent sinn, well mir reng national jo éischters keng Zich hunn, wou een obligatoresch muss reservéieren, an zweetens eisen Zuchtransport souwéi dee ganze Rescht vum öffentliche Transport gratis ass. Et ass zum Beispill bei der EU-Virgab de Fall, datt d'Passagéier bei Verspéidung vun ab enger Stonn mindestens 25 % vum Ticketspräis als Entschiedegung zegutt hunn.

Doriwwer eraus definéiert d'EU-Reglement aus Flexibilitäitsgrënn eng Rëtsch Derogatiounsméiglechkeeten zu eenzelnen Artikelen an Obligatiounen. Lëtzebuerg profitéiert hei vun enger vun dësen Derogatiounen, wat de gesamten Inlandstransport ugeet, soudatt déi mat dem EU-Reglement a mat dësem Gesetzesprojekt verbonnen Ännerungen haaptsächlech fir d'international Verbindunge wéi zum Beispill am TGV gëllen.

Zu den Avisen: Et sinn e puer Avisen erakomm, wou verschiddener gläichzäiteg och op de Règlement grand-ducal agaange sinn. De Staatsrot hat zwou Opposition-formellë gemaach weinst enger vager Formulierung a well d'europäesche Reglement net ganz komplett émgësat gouf. Dëse konnt awer an Amendementer Rechnung gedroe ginn, soudass dës Opposition-formellë konnten opgehewe ginn.

D'Chambre des Salariés widderhëlt an hirem Avis, wéi se dat och schonn an anere gemaach huet, datt den Zuchtransport ze vill liberaliséiert gëtt, an notzt d'Gleeënheet vun dësem Projet an engems fir ze soen, datt se sech an all Zuch en Agent d'accompagnement wënschen, fir d'Sécherheet ze verbesseren.

D'Chambre des Fonctionnaires et Employés publics werft an hirem Avis eng Rei Froen op wéi ënner anere d'Fro, wéi eng Autoritéit chargéiert ass mat der Constatatioun an Instruktioun vun den Infraktiounen.

D'Chambre de Commerce hat an hirem Avis keng speziell Commentairen.

Zu den Aarbechten an der Kommissioun bleift ze soen: Dëse Projet de loi gouf den 20. Dezember 2021 vum Minister Bausch deposéiert. Dunn tëschent Januar a Mäerz 2022 sinn d'Avisen vun de Chambres professionnelles erakomm an de Staatsrot hat säin éischten Avis den 22. Juli 2022 eraginn. An du koum en Avis complémentaire den 13. Dezember 2022 opgrond vun de parlamentareschen Amendementer vum 24. Oktober 2022.

An der Kommissiounssitzung vum 20. Oktober 2022 gouf ech selwer Rapportrice vun dësem Projet de loi genannt an den 13. Mäerz 2023 konnt mäi schrëftleche Rapport no der Analys vum Avis complémentaire vum Staatsrot e puer Woche virdrun ugeholl ginn.

Fir de Rescht vum Detail verweisen ech op mäi schrëftleche Rapport a ginn den Accord vun der grénger Fraktioun.

Ech soen Iech Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Madamm Rapportrice Jessie Thill.

An den éischten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Serge Wilmes.

Discussion générale

M. Serge Wilmes (CSV) | Merci villmools, Här Präsident, merci, Madamm Thill, fir de Rapport. E war ganz komplett, soudatt mer net mussen nach méi dozou soe wéi eisen Accord ze ginn an Iech Merci ze soen.

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Wilmes. An d'Wuert geet un den honorabelen Här Max Hahn.

M. Max Hahn (DP) | Merci, Här Präsident. Ech gesinn dat eigentlech genau d'selwecht wéi de Kolleg Serge Wilmes. Dofir bleift mir just nach, der Rapportrice villmools Merci ze soe fir hir zwee ganz gutt Rapporten. An ech géif dann heimat och den Accord gi vun der Fraktioun vun der Demokratescher Partei.

Une voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Hahn. An d'Wuert geet weider un den honorabelen Här Carlo Weber.

M. Carlo Weber (LSAP) | Merci. Ech gesinn dat natierlech och esou a ginn e grouse Merci un d'Jessie Thill, d'Rapportrice, fir dee gudden schrëftlechen a mündlechen Rapport a ginn den Accord vun der LSAP. Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Weber. An da wier et um honorabelen Här Jeff Engelen.

M. Jeff Engelen (ADR) | Jo. Merci, Här Präsident. Léif Kolleginnen a Kollegen, ech wëll fir unzefänken der Madamm Jessie Thill en häerzlechen Merci soe fir de Rapport. Et ass alles gesot. Et ass deem näischt méi bäizefügen. An ech ginn den Accord vun der ADR zu dësem Projet. Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Engelen. A lo ass et un der Madamm Myriam Cecchetti.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Här Präsident, als Alleréisch emol e grouse Merci der Rapportrice fir de Rapport. Vu datt mir nëmmen Observateur sinn, hunn ech ganz gutt missen nolauschten, well mer net ëmmer an de Kommissiounen kënne sinn, well oft zäitgläich aner Kommissiounen sinn. Mee hei geet et jo och wierklech drëm, de Konsumenten hir Rechter ze schützen iwwer en EU-Reglement, wat awer wierklech op eng Privatisierung vum Zuchverkéier zougeschnitten ass. An dofir verstinn ech och, datt mir do net all déi Punkte konnten iwwerhuelen oder hu mussen iwwerhuelen. Mir hunn der am Endeffekt jo da just acht vu 54 iwwerholl. An ech denken, datt do jo och gutt gekuckt ginn ass, vu datt jo och weinst dem Staatsrot Amendementer hu misse gemaach ginn, datt wierklech gutt gekuckt ginn ass, wat fir eng bei eis gepasst hunn, soudatt mir vun eiser Partei hei natierlech och den Accord ginn.

Villmools merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Cecchetti. A leschten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Marc Goergen.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci. Mir ginn och eisen Accord.

(Hilarité)

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Goergen.

D'Regierung huet d'Wuert, den Här Mobilitätsminister François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Jo, merci, Här Präsident, der Madamm Thill merci fir dee gudden Rapport. A merci der Chamber fir d'Zoustëmmung.

(Brouhaha)

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Minister. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7934. Den Text steet am Document parlementaire 7934⁷.

Vote sur le projet de loi 7934 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. Da maache mer och elo direkt de Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

An de Projet de loi ass bei 59 Jo-Stëmmen, kenger Nee-Stëmm a kenger Abstentioun ugeholl.

Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, MM. Max Hengel, Aly Kaes, Mme Elisabeth Margue, M. Georges Mischo, Mme Octavie Modert (par Mme Nancy Arendt épouse Kemp), MM. Laurent Mosar, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusti Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff, Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. André Bauler) ;

Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton (par Mme Simone Asselborn-Bintz), Francine Closener (par M. Dan Biancalana), MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Mme Cécile Hemmen, M. Dan Kersch, Mme Lydia Mutsch et M. Carlo Weber ;

Mme Semiray Ahmedova, M. François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Charles Margue et Mme Jessie Thill ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser) ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

4. 8058 – Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer

Als nächste Punkt um Ordre du jour vun haut hu mer de Projet de loi 8058 iwwert d'Finanzierung vun engem öffentlichen Dëngschtleeschungskontrakt fir d'Exploitation vum öffentlichen Transport vun der Eisebunn. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. An d'Wuert kritt elo direkt d'Madamm

Rapportrice vun dësem Projet de loi, déi honora-
bel Madamm Chantal Gary. Madamm Gary, Dir hutt
d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Tra- vaux publics

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Merci,
Här President. Kolleeginnen a Kolleegen, Här Minis-
ter, beim Projet de loi 8058 geet et ëm e Finanzie-
rungsgesetz, fir de Service public vun den CFL am
Schinnentransport fir déi nächst 15 Joer ze assurée-
ren. Oder fir et juristisch méi korrekt auszudrücken:
Et geet ëm e Finanzierungsgesetz, dat et der Regie-
rung erlaabt, eng Finanzronn vu ronn 7,15 Milliarden
Euro toutes taxes comprises iwwer maximal 15 Joer
kënnen am Kader vun enger direkter Attributioun
vum neie Contrat de service public fir den öffentliche
Schinnentransport auszeginn.

An dës Attribution directe duerch d'Regierung wäert
de maximale Spillraum vu 15 Joer och ausnotzen an
de Service-publics-Kontrakt nees fir weider 15 Joer un
d'CFL verginn, dat heescht bis Enn 2039.

D'Käschten, déi de Staat iwwert d'Remuneratioun
vum Optraghueler fir d'Versuergung vum öffent-
lechen Transportservice per Schinn iwwerhëlt, dierf
also de Montant vu 7.145.695.000 Euro inklusiv TVA
fir d'Period vum 1. Januar 2025 bis den 31. Dezember
2039 net iwwerschreiden.

Dëse Montant entsprécht dem Präisindex vum 1.
Abrëll 2022 a wäert, wéi bei Finanzierungsgesetz-
er, periodesch un d'Evolutioun vum Coût de vie
ugepasst ginn.

De Montant vu ronn 7,15 Milliarden Euro mécht dëse
Projet de loi iwwerengs zum deierste Finanzierungs-
gesetz, dat d'Chamber bis elo jee virleien hat.

M. Charles Margue (déi gréng) | Très bien!

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Et ass
eng grouss Chance fir onsen historieschen Eisebunn-
operateur, datt d'Regierung iwwerhaupt nach d'Méig-
lechkeet huet, dëse Service-publics-Kontrakt kënnen
iwwer eng direkt Attributioun an net iwwert d'EU-wäit
Ausschreiwung ze verginn.

Am Kader vun der leschter Lëtzebuurger EU-Presi-
dence konnt den aktuellen Transportminister näm-
lech eng Ausnam a puncto Liberalisatioun fir eist
Land a säi klengen Zuchreseau aushandelen. Dat war
am Kader vum véierte Paquet ferroviaire.

Dank dësem Verhandlungssuccès op EU-Niveau muss
Lëtzebuerg säin öffentliche Zuchtransport deemno
net europawäit ausschreien, wou dann och vill méi
grouss Firme wéi zum Beispill d'Deutsche Bahn oder
d'SNCF hätte kënnen matmaachen a sech eventuell déi
bescht Strecke vun eiselem Netz kënnen erauspicken
an d'CFL da just nach de Rescht hätt kënnen fueren.
Dës Ausnam erlaabt eis et deemno elo, d'Exploita-
tioun vun eiselem nationalen Zuchreseau weiderhin
homogeen an der Hand vun der CFL ze behalen. A
mat dem aktuelle Gesetzesprojet séchere mir, wéi
schonns ufanks gesot, als Chamber d'finanziell Rumm
fir dës Attributioun.

Dës Ausnam zur genereller EU-Liberalisatioun war
immens wichteg, well se huet mat sech bruecht, datt
mer d'CFL als Betrib ofsécheren konnten, en plus datt
mer virun allem hiert Personal net nëmme schütze
konnten, mee et elo och nach exzellent Zukunftspers-
pektive gebuede kritt. Ëmmerhin ass d'CFL jo, dank
den héijen Investissementen an d'Modernisatioun an
dem Ausbau vum Schinnentransport ofgesi vun der
Fonction publique zanter Ufank 2022 de gréissten
Employeur hei am Land.

Wichtig ze betounen ass dann nach ofschléissend, datt
déi nei Finanzrumm net just eng einfach lineär Weider-
schreiwung iwwer 15 Joer vun den aktuelle Käschten
am Staatsbudget ass, mee wuessend Passagéierzuelen
an zousätzleche Service matagerechent goufen, fir de
weideren Ausbau vum öffentliche Schinnentransport
ze berücksichtegen.

Mir stëmmen also haut mam Projet de loi 8058 e ganz
wichtig Gesetz. An heimat ginn ech och den Accord
vun der grénger Fraktioun.

Ech soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Ma-
damm Rapportrice Chantal Gary.

An éischten ageschriwwene Riedner ass den honora-
belen Här Serge Wilmes. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

M. Serge Wilmes (CSV) | Ma merci villmools, Här
Président. Merci der Rapportrice fir hire gudder Rap-
port. Mir deelen och hir Aschtzung, datt et e wichtige
Projet ass, well all Euro, deen an eng Verbesserung
vun eiselem Zuchreseau an och vun der Exploitatioun
vum Zuchservice investéiert gëtt, ass e gudden Euro
an e wichtigen Investissement. Well et ass a bleift
esou: Den Zuch, speziell am Verbond mam Tram, mam
Bus, ass d'Réckgrat vum öffentlichen Transport hei zu
Lëtzebuerg an ass och a soll nach vill méi, virun allem
an deenen Investitiounen, déi gemaach ginn, eng reell
Alternativ sinn zu der individualen Mobilitéit! Wéi ge-
sot, am beschte Fall.

Mee bis dohinner ass natierlech awer nach e gewë-
sene Wee ze goen. Mir wëssen, datt nach net iwwer-
all d'Offer esou ass, wéi se sollt sinn. Wéi gesot, dat
ass elo net eng pauschal Kritik an der Regierung.
Dës Regierung huet an der Kontinuitéit vun der Regie-
rung vu virdu voll d'Investitioun an den öffent-
lechen Transport gemaach, se souzosen nach eng
Kéier en plus gesteigert. Do spille vill Elementer dran,
déi net ëmmer an der Hand vun der Regierung sinn.
Mee an awer, et bleift e gewëssene Sputt no uewen.

Den aktuellen Transportminister huet et ëmmer rich-
teg gesot, wéi d'Diskussioun war, ob Aféiere vum
gratis Transport, jo oder neen, datt dat u sech net
d'Diskussioun ass an net dee wichtigste Kritär, mee
datt ganz aner Kritäre vill méi determinant si wéi
zum Beispill d'Punktualitéit, wéi zum Beispill, datt de
Confort do ass, wéi datt gutt Ubindinge sinn an datt
et och e sécheren öffentlichen Transport ass. En huet
do zu Recht ëmmer op dat Land an Europa a souguer
an der Welt verwisen, wat déi beschte Qualitéit do
unzebidden huet, dat ass d'Schwäiz, wou weiderhin
en net gratis öffentlichen Transport besteet, mee
wou awer vill méi Leit den öffentlichen Transport be-
notzen, well en déi dote Kritären alleguerten erfëllt.

Bon, dann ass déi aktuell Regierungskoalitioun hi-
gaangen an huet awer de gratis öffentlichen Trans-
port agefouert, wat, mengen ech, jo och bei de Leit
ugeholl gëtt. Vill Leit benotzen en, souguer nach méi
Leit wéi virdu. Mee wa mer en awer nach gäre méi
performant hunn a virun allem als Alternativ gäre
wëllen ausbauen zu méi oder besser gesot manner
individuellem Verkéier, mussen hei nach verschidde
Saache verbessert ginn.

Dofir hätte mer eis jo och gewënscht, a mir wënschen
eis och weiderhin, datt u sech och an all Zuch soll Be-
gleedungspersonal derbäi sinn, wat op d'mannst do
ass fir d'Leit, wann eppes ass, dat se kënnen uschwä-
zen, einfach déi Proximitéit, datt een do ass, op deen
ee sech ka stäipen, un deen ee sech ka wënnen, wann
eng Kéier e Problem sollt entstoen, well dat ass awer
eppes, wat ëmmer erëm virkënnit leider Gottes.

An d'Punktualitéit, nach eng Kéier: Mir wëssen, datt
mir an engem klengen Land sinn, wou mer e Schinnere-
seau hunn, deen natierlech verbonden ass mat deenen
anere Schinnereseauen, wou déi ganz Interoperabili-
téit wichteg ass a schwéier ass. Dat ass net evident. Mir
kréie ganz vill Zich eran aus Frankräich, aus der Belsch,
manner zum Deel aus Däitschland. An déi droen natier-
lech och derzou bäi, datt ee vläicht déi Punktualitéit
net ëmmer esou ka garantéieren, wéi se misst sinn.
Mir wëssen, datt dru geschafft gëtt. Mee et ass awer
mat den A an O. Mir leien aktuell bei engem Taux,
dee kënnt vun 2022, dee war bei 90,5 %, en ass sou-
guer liicht erofgaange par rapport zu 2021. Do waren
92,1 % Punktualitéit.

Mir missten et fäerdegbréngen, deen Taux eropzeset-
zen, well, wéi gesot, wann et punktuell ass ..., mat all
deene Contrainten, déi, wéi et heescht, do bestinn,
däers si mer eis bewosst, den Defien, déi een do muss
huelen, mee et muss awer trotzdem en Zil sinn, datt
jo, och wann et net explizitt am Gesetzestext steet,
awer implizitt ass – et ass am Exposé des motifs als
Kritär mat dra vun dësem Projet de loi hei –, datt
d'Punktualitéit ee vun den ausschlaggebende Kritä-
ren ass, déi wierklech mussen assuréiert ginn.

An dann eng Situatioun, déi mer zudéifst bedauern –
Dir bedauert se jo mat, ech mengen, Dir sidd jo och net
direkt do derfir responsabel –, ass awer déi aktuell Si-
tuatioun am Norde vum Land op der Nordstreck, wou
ëmmer erëm duerch déi Situatioun, déi mer hunn, den
Tunnel, deen zesummegebrach ass, oder onstabil Fiel-
sen, natierlech mussen Zich ausfalen, länger Zäit dann
déi Streck gespaart ass a wou awer eis Matbierger am
Norden, déi jo schonn elo net grad déi esou gutt Ubin-
dung hunn, wéi se se am Rescht vum Land och hunn,
da mussen erëm op den Auto ëmklammen, well fir déi
meescht ass dann awer de Bus keng Alternativ, well se
nach vill méi laang mam Bus dann hei an d'Stad ënner-
wee sinn wéi mat hirem eegenen Auto.

Dat ass natierlech ze verhënnern, esou Situatiou-
nen, an Zukunft, an Investitiounen wäerte jo weider
gemaach ginn, da maacht, datt och wierklech am
ganzen Land eng gutt Offer ass an datt am ganzen Land
d'Leit och kënnen als Alternativ dann den Zuch uge-
buede kréien, fir op d'mannst op hir Aarbechtsplaz
ze kommen. Dat gëllt och fir eis Matbierger aus dem
Norden, fir déi mer eis immens als Partei asetzen,
natierlech och eis Norddeputéiert speziell, mee mir
insgesamt.

An dann en anere Punkt, dee bedauerlech ass, och
wann, wéi gesot, probéiert ginn ass, eng Alternativ ze
fannen, fir ze verhënnern, dass dat nächst Joer grad
zur Zäit vun den Olympesche Spiller keen TGV wäert
op Paräis fueren. Mir wëssen, datt d'CFL versicht
huet, dee Projet esou ze plangen, datt et hätt kënnen
méiglech ginn. Dat ass net méiglech gewiesch. Et ass
awer ze bedauern, well eebe grad dann, während där
Zäit, der vill, déi da wëllen awer op Paräis goen – et
ass vläicht eng eemoleg Geleeënheet, fir esou no
Olympesch Spiller kënnen ze erlieden –, dann erëm
riskéieren, op den Auto mussen ëmzeklappen. Mam
Fliger weess ech net, ob der vill wäerten dohinner-
fléien. Mee et ass ze bedauern, och wann et versicht
ginn ass.

An dat gesot, soe mer awer nach eng Kéier: Mir ën-
nerstëtze voll a ganz dee Projet hei an all Investitioun,
déi gemaach gëtt vun dëser an zukünftiger Regie-
rung, fir den Zuchreseau hei zu Lëtzebuerg ze ver-
besseren an als reell Alternativ och zu deem normale
Verkéier unzebidden.

Merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Wilmes. An da wier et um honorabelen Här Max Hahn.

M. Max Hahn (DP) | Jo, merci, Här President. Fir d'alleréisch wüilt ech emol eng Kéier dem Minister felicitéieren, dass en déi Ausnamereegel duerchgesat krut, fir dass d'CFL weider hei kann de Réseau esou bedreiwen, ouni dass dat muss europäesch ausgeschriww ginn. Ech mengen, dat ass eng ganz gutt Saach.

Op där anerer Säit: 7,15 Milliarden Investitiounen just fir d'Bedreiwe vum Réseau bis 2039, also déi nächst 15 Joer, dat weist eigentlech de Stellewäert, deen hei dem öffentliche Transport a speziell dann dem Schinneverkéier gi gëtt. Dat ass och ganz gutt, well mer gesinn, wa mer d'Situatioun dobause kucken, besonnesch op de Stroossen, déi aktuell ass, dann ass eng vun de Pisten, där sécher muss nogaange ginn, e performanten öffentliche Transport.

An natierlech, wann een „öffentlechen Transport“ seet, dann denke mer och un den Ausbau vum Schinnerséseau, dass dee gutt bedriww gëtt, et ass virdru vun der Rapportrice gesot ginn, awer och vum Virriedner Serge Wilmes: ze kucken, dass och Akzenter nach weider musse gesat ginn, nieft deenen enormen Investissementen, déi och nach gemaach ginn an de Materialausbau, an de Reseausausbau, dass ee muss kucke virun allem och, wat d'Pünktlechkeet, wat de Confort vum Passagéier ugeet, fir do nach Verbesserungen ze maachen. Ech mengen, do si mer um gudder Wee. Et ass nach Potenzial a Loft no uewen.

Dëst gesot ginn ech ganz gären den Accord vun der Demokratescher Partei zu deem virleiende Gesetzestext. A wéi gesot, falls ech et net grad scho gemaach hunn, ech si mer net méi ganz sécher, am schlemmste Fall maachen ech et dann duebel, da géif ech der Rapportrice nach eng Kéier Merci soe fir hir zwee Rapporten.

Une voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Hahn. An d'Wuert geet weider un den honorabelen Här Carlo Weber. Här Weber, Dir hutt d'Wuert.

M. Carlo Weber (LSAP) | Merci, Här President. Kollegeginnen a Kollegen, Här Minister, mat deem Finanzierungs-gesetz, fir de Service vum Zuchsreseau ze bedreiwen, gëtt virun an eng nohaltig, zukunftsorientiert Mobilitätsstrategie investéiert.

Eist Land wüsst an domat och insgesamt de Verkéier op de Stroossen an op de Reseauen an am öffentliche Transport. Hei schwätze mer vun 3 %. Dofir ass et wichteg, datt de Staat iwwer 7 Milliarde fir déi nächst 15 Joer hei investéiert an d'Offer vum Zuchtransport weider ausbaut an d'Qualitéit verbessert.

Mäi Virriedner hat et gesot: Fir bei enger gudder Qualitéit ze bleiwen, ass et wichteg, nach eng Kéier ze rappeléieren, datt bei den Auerzäiten Zuch a Bus besser mussen openeen ofgestëmmt ginn, fir de beschtmögliche Confort an d'Sécherheet speziell bei de Schüler ze garantéieren. Oft sinn d'Elteren an enger Ongewëssheet: „Stinn eis Kanner nach um Quai? Ass den Zuch ewell fort?“ Oder: „Wou si se drun?“

Zuch a Bus, déi Upassung am Norden weist sech als besonnesch schwierig. Am Süden an am Zentrum si speziell Korridoren, Linnen, op den Hauptachsen agezeechent, fir datt de Bus Prioritéit huet a fléissend virukënn, mee am ländleche Raum ass dat net machbar. Wann de Bus do hannert engem Trakter respektiv hannert engem Camion firt, kënn et oft zu grousser Verspéidungen. De Bus leeft an d'Gare eran an den Zuch ass grad fort. Do muss den Zäitplang méi adaptéiert ginn, déi Fuerpläng sinn einfach ze kuerz berechent. Dat ass een Appell un eis Busreseauen.

Et ass schéin ze héieren, wa Lëtzebuerg natierlech op senger Spëtzeplaz steet, déi am meeschte pro Kapp an d'Schinnennetz investéieren. Et gëllt, virun drun ze schaffen. Dozou gehéieren d'Digitaliséierung an eng verbessert Kommunikatioun ënnert de verschiddene Services, fir de gesamten öffentliche Transport attraktiv an effikass ze halen.

Eng gutt Nouvelle: Mat deenen neien Automotrice mat méi Confort gëtt och d'Passagéiercapacitéit an den Zich ëm 43 % erhéicht.

Bei deem héijen Invest an den öffentliche Transport ass et fir eis Sozialiste wichteg, datt all Mënsch hei seng Plaz féint an esou kann op des Transportmöglichekeiten an Infrastrukturen zrëckgräifen. Dat gëllt fir all Alterskategorie souwéi och Leit mat enger Behënnerung. Fir eis och wichteg: d'Sécherheet. Och am Zuch soll dese Prinzip gëllen, wéi och d'Chambre des Salariés an hirem Avis zu deem Projet prezisiéiert. D'Presenz vum Zuchbegleeder muss weiderhi garantéiert bleiwen, zemoos op deene Strecken, wou dëst Sécherheetsgefill net méi garantéiert ass.

Une voix | Ganz richtig!

M. Carlo Weber (LSAP) | Leider si mer och hei op deem Punkt ukomm, wou d'Aggressivitéit a Gewalt zouhuelen. An et mécht deene Verantwortlechen och aus deem Secteur d'Saach net méi einfach, au contraire. Dat bedeit och hei: weiderhin dru schaffen an investéieren!

An deem Sënn soen ech eiser Rapportrice, dem Chantal Gary, villmools merci fir dee gudder schrëftlechen a mëndleche Rapport an och emol eng Kéier e grouse Merci fir déi gutt Zesummenaarbecht an eiser Kommissioun a ginn heizou den Accord vun der LSAP.

Ech maachen eng Klammer op: Als Norddeputéierte muss ech natierlech op de Projet agoen. De leschte 27. August ass eng Naturkatastroph passéiert. Dorop hu mer keen Afloss. Mir kënnen nach Milliounen a Milliarden investéieren, mee op eng Naturkatastroph hu mer leider keen Afloss, eisen Här Minister och net. Och wann en an deem Punkt dacks ugegraff gëtt, do huet keen eng direkt Awirkung drop. Elo déi lescht Woch och nach e Fielsrutsch no bei Bierden, a lo steet natierlech alles; ab Ettelbréck-Kautebaach, Kautebaach-Wolz leeft am Moment keen een Zuch.

Ech mengen, mir spieren dat, d'Kollegen aus dem Norden, wa mer erofkommen, wa mer musse moies um 8.00 Auer hei sinn, wa mer mussen um 6.15 Auer fortueren. Elo musse mer mëttlerweil um 6.00 Auer fortueren. Eis Stroosse si vill méi belaaucht.

An nach eng Kéier e ganz waarmen Appell un eisen Här Minister, fir dese Projet virzehuelen, fir schnellstmögliche hei nëmmen ze hëllefen. Et ass wierklech eng Katastroph! Ech denken hei och un d'Schüler, déi dagdeeglech da mussen um 5.00 Auer opstoen. Stellt Iech einfach vir, du sëtzt dee ganzen Dag am Klassensall, fir sech do nach ze konzentréieren, all Dag esou fréi opzestoen, dat ass eigentlech net méi machbar!

Wannehgelift, nach eng Kéier e waarmen Appell un eis Ministeren, u jiddwereen, deen eis do ka weiderhëllefen an deem Projet: Ech weess, datt et schwierig Aufgabe sinn, mee an deem Sënn, mir sinn dankbar fir all Dag, wou déi Streck wa méiglech géif esou séier wéi méiglech opgoen!

Villmools merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Weber. An da wier et um honorabelen Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

M. Jeff Engelen (ADR) | Merci, Här President. Léif Kollegeginnen a Kollegen, fir unzefänken der

Madamm Chantal Gary en häerzleche Merci fir hire schrëftlechen a mëndleche Rapport. Ech mengen, vu menge Virriedner ass dat meescht gesot.

Och vum Här Carlo Weber ass gesot ginn, datt mer am Norden e Problem hunn. Ech mengen, dat wësst Der alleguerten. Mee fir datt dat Ganz ka rullen, brauche mer och Infrastrukturen, an do hu mer elo gesinn déi lescht sechs Méint oder aacht Méint am Norden, datt mer do grouss Problemer hunn. A wann een da feststellt, datt déi ganz Infrastruktur am Norden, haapt-sächlech d'Tunnellen, an den Alter kënn – se hunn elo 160 Joer – ass ze hoffen, datt esou Fäll hoffentlech net an Zukunft nach méi dacks wäerte virkommen. Ech hoffen net, mee et weess een ni. Mee, ech mengen, dat sinn dramatesch Follgen! Deemo wéini et elo fäerdeg ass, ass den Tunnel zu Kautebaach eréischt aacht, néng Méint, nodeem en zougemaach gouf, vum August u bis elo, da fäerdeg. An, ech mengen, dat sinn dramatesch Follgen!

An et kann ee soen: Flächeméisseg ass een Drëtzel vum Land elo vum offiziellen Zuchsreseau ofgeschnidden. A mir mussen eis Gedanke maachen ëm d'Zukunft. An deem Sënn géif ech dann eng Motioun deponéieren, fir an déi Richtung ze wierken, datt mer elo schonn ufänken, Etüden ze maachen, wéi mer eist Zuchlinnennetz am Norde kënn verbessern.

Mir hunn do och zwou Iddien opgegraff, ech wëll déi dann och hei virbréngen. A mir wësse jo alleguerten: Vum Ufank vun enger Etüd bis zur Realisatioun kann et 30 Joer daueren. Wa mer dann 160 Joer kucken an nach 30 Joer derbäi, da sinn ech net méi, ech mengen, dat wësse mer all, mee et soll een awer an d'Zukunft kucken. An deem Sënn géif ech dann eng Motioun deponéieren, fir an déi Richtung ze wierken, datt mer déi Fäll do lues a lues kënnen eliminéieren.

Merci.

Motion 1

D'Chamber vun den Deputéierten

stellt fest, datt

– d'Eisebunns-Tunnellen am Norde vum Land e beträchtlechen Alter vu ronn 160 Joer erreicht hunn;

– den Astuerz vum Tunnel Schieburg en éischt Warnsignal war, datt änlech Virfall och méi dacks kënn virkommen;

– de Rutsch vun der Fielsformatioun bei Bierden, déi elo muss stabiliséiert ginn, e weidert Warnsignal war, datt änlech Virfall och méi dacks kënn virkommen;

– deen ursprénglech festgesaten Delai fir d'Stabiliséierung vum Tunnel Schieburg net kann agehale ginn,

ass sech bewosst, datt

– elo méintelaang Stabiliséierungsarbechte fälleg sinn;

– et schwéier viruszegessinn ass, wéi laang des Aarbechten an der Realitéit wäerten undauern;

– bal de gesamten Zuchtrafic am Norden elo lahmgeleecht ass, mat dramatesche Konsequenze fir all déi Leit, déi Dag fir Dag op den Zuch respektiv op den öffentliche Transport ugewise sinn,

fuerdert d'Regierung op,

– sou séier wéi méiglech eng Etüd ze maachen, fir eng weider Gleisspuer an den Norden ze realiséieren, sief dat nieft där aktueller Linn oder awer eng ganz nei Linn.

(s.) Jeff Engelen.

M. Fernand Kartheiser (ADR) | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Engelen.

Une voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | An ech ginn d'Wuert weider un déi honorabel Madamm Myriam Cecchetti.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Merci, Här President. Als Alleréischte och der Rapportrice e grouse Merci fir hiren exzellente mëndlechen a schrëftleche Rapport.

Dëse Projet de loi schreift eng ambitiéis Finanzéierung vum nationalen Eisebunnsservice bis 2039 fest mat enger Progressioun vun den Ausgabe vu ronn 3 % pro Joer. Mir ënnerstëtze selbstverständlech dëse Projet de loi a wäerten deen natierlech och matstëmmen.

D'Eisebunn ass e ganz wichtige Pilier vun der Mobilitéitspolitik an deem Land a seng Bedeitung wäert an den nächste Joren nach weider zouhuelen, och grenzüwwerschreidend. De schinnegebonnenen öffentlichen Transport ass an eisen Aen d'Réckgrat vun der zukünftiger Mobilitéit. En huet eng grouss Capacitéit, dat heescht, e ka ganz vill Persounen op eemol transportéieren, en ass bequiem, ëmweltschonend an – zumindest an der Theorie – och verlësslech, well en net vun der Situatioun op der Strooss ofhängeg ass.

Et ass ganz wichtig, weiderhin d'Investitiounen héichzehalen, och well d'Eisebunn leider an der Vergaangenheet während Joerzéngte vernoléisseg ginn ass. Dorunner wäerte mir nach eng ganz Zäitche ze knabberen hunn.

Als eng Persoun, déi all Dag den Zuch hält, weess ech natierlech och, datt mer nach net do sinn, wou mer eigentlich alleguerte gare wäeren. Reegelméisseg Verspéidungen an Ausfäll, deelweis och immens iwwerfüllten Zich maachen de Passagéier d'Liewen net ëmmer immens einfach – an déi rezent Problemer op der Nordstreck hunn natierlech och net grad geholfen.

Ëmsou méi wichtig ass et, d'Investitiounen weider ze erhéijen. An deem Kontext begrësse mir och déi Schwéierpunkten, déi am Exposé fir dëse Kontrakt opgeléicht ginn an ënnert anerem de Fokus op eng Verbesserung vun der Pünktlechkeet an der Verléisslechkeet.

Här President, et ass fir eis ganz wichtig – an ech si sécher, den Här Minister deelt déi Aschätzung –, datt d'Eisebunn an öffentliche Hand bleift. Nëmme esou kann den Accès fir jiddweree garantéiert gi mat engem héije Mooss u Sécherheet a Qualitéit.

Virun allem ass et eis och wichtig, datt op der Eisebunn weiderhin héichwäerteg Aarbechtsplazen erhalen a geschafe ginn. Och dofir muss d'öffentlech Hand de Garant sinn. Genee wéi beim Ausbau vun der Infrastruktur an der Opwäertung vun den Zich dierf och beim Personal net gespuert ginn, well e qualitativ héichwäertegen a gläichzäiteg mënschleche Service kann nëmme mat zefriddene Mataarbechter/inne garantéiert ginn. Op där Plaz ze spueren, wär absolutt dat falscht Signal!

Merci also dem Här Minister an, wéi gesot, wäerte mir als déi Lénk dëse Projet matdroen. Wéi Der héiert a gesitt, kënnen mir och luewen – mir luewen och ganz gär, wann et esou gutt gemaach ass wéi hei! –, mee leider muss mer heiansdo och kritiséieren, well dofir si mer och do.

Merci fir d'Nolauschteren.

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Madamm Cecchetti. A leschten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Marc Goergen. Här Goergen, Dir hutt d'Wuert.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci, Här President. Fir dat deierst Gesetz, dat d'Chamber jee gestëmmt huet, hunn ech dann och de Wee bis hei erop gemaach!

Fir déi nächst 15 Joer wäerte mer elo iwwer 7 Milliarden investéieren fir e gudden Schinneverkéier, deen och ganz wichtig ass. Well jidderee beschwéiert sech ëmmer, wann en am Stau steet, mee mir kréien

d'Stroossen net esou schnell ausgebaut a mir wëllen och vläicht net esou schnell d'Stroossen ausbauen, wéi ee se misst ausbauen, fir de Stau opzehiewen. Dofir ass déi eenzeg Léisung, déi mer hunn nieft dem Bus, den Zuch. An den Zuch ass nun emol deen Transportmoyen, dee mer hei am Land hunn, mat enger héijer Capacitéit, dee schnell an effikass ka Leit vun där enger Plaz op déi aner am Land bréngen.

Dofir ass et fir eis Piraten och wichtig, dass mer hei eng Ausschreiwung gemaach hunn am spezielle Sënn, dass dat deemools bei der Europäescher Unioun verhandelt ginn ass. Ech ka mech do nach un den Europadeputéierte Georges Bach erënneren, dee sech ëmmer a senger Riede derfir agesat huet an am Europaparlament derfir agesat huet, dass Lëtzebuerg do eng Sonderregelung kritt, well fir eis Piraten war et ëmmer ganz kloer: Eng CFL dierf net liberaliséiert ginn, eng CFL dierf net privatiséiert sinn an eng CFL soll vum Staat d'Ausschreiwung kréien!

Mir si vill ze vill kleng hei am Land, fir dass eng Privatentreprise hei um Marché nieft enger staatlecher géif fonctionéieren, vun deene ganze soziale Problemer herno an den Aarbechtskrittären emol guer net ze schwätzen.

Wou mer scho beim Personal sinn: Ech hat rezent dem Minister eng Question parlementaire derzou gestallt, wéi et dann elo mam Statutt vun den CFL-Mataarbechter ass, well bekanntlech ass de Staatsrot an all sengen Avisen ëmmer der Meenung, dass dee Statutt misst geännert ginn, dass deen eigentlich als Fonctionnaire zum Deel misst unerkannt ginn an dass et do nei Reegele gëtt an dass et net wéi am Moment iwwert e groussherzoglecht Reglement erlaabt wär, weiderhin esou d'Personal vun der CFL an de Statutt ze setzen.

Leider gouf ech a menger Question parlementaire drop verweisen, dass déi nächst Regierung sech dermadder muss auserneesetzen. Fir eis Piraten wär et awer och kloer gewiescht, dass mer, wa mer 7 Milliarden an de Grapp huelen, vläicht och reegelen, wéi e Statutt dass d'Mataarbechter hunn, a vläicht dat net op déi nächst Regierung geschéit hätten, mee dat deementsprechend och elo hätte kënnen mat diskutéieren.

Fir eis ass et och kloer, dass den öffentliche Transport eng Qualitéit brauch. Lëtzebuerg kritt och elo nei Zich, Lëtzebuerg kritt och nei Personal. Et muss een awer och do ganz éierlech sinn a soen, dass mat deem rasante Wuesstum, dee mer hunn, einfach net schnell genuch bei der CFL konnt rekrutéiert ginn. Dat ass weeder e politesche Feeler nach ee vun der Verwaltung. Et konnt einfach net sinn, et sinn einfach net genuch Leit do. Wann ee kuckt, wéi eng aner Firmen a wéi eng aner staatlech Verwaltungen hei am Land souwisou och nach parallel rekrutéieren, ass d'CFL einfach net nokomm. A bei den Zuchmaschinen ass dat fir eis zwar eng déck Commande gewiescht, mee fir déi Hiersteller ass dat eng mini Commande an deementsprechend ware mer och net esou schnell zerwéiert, wéi dat vläicht méi grouss Entreprise wéi eng Däitsch Bunn sinn.

Wa mer den öffentliche Transport wëllen attraktiv gestalten, gehéiert dozou och eng Informatioun an do gehéiert och d'Mobilitéitszentral derzou. De Sven hat geschéit do eng interessant Question parlementaire gestallt, wou erauskomm ass, dass awer vill Reklamatiounen sinn. Dat kann ee sécherlech nach verbessern. Dat ass mer och scho selwer geschitt, dass beim Zuch entweeder den Display net fonctionéiert huet oder an der App den Zuch net ugewise gouf. Bon, dat sinn alles informatesch Problemer, déi kënnen geschéien. Mee wa mer awer gären d'Leit op en öffentliche Transport hätten, ass dat nun emol ze behiwen!

Am Norden, et ass e puermol ugeschwat ginn, ass de Problem mat den Tunnellen elo an Tëschenzäit, et ass net nëmme méi een. Mir haten och do eng Sëtzung vun der Chamberskommissioun vun der Mobilitéit, déi ech ugefrot hat a wou mer wierklech seriö a ganz gutt a kloer erkläert kruten, wat d'Problemer am éischten Tunnel waren. Bon, en hätt sollten opgoen. Dat ass eben elo net de Fall. Ech wëll och net soen, dass de Minister oder iergendee Politiker derfir kann, dass den Tunnel net op ass, mee et ass awer d'Fro herno, wéi ee mat der Situatioun ëmgeet. Wéi sinn déi Ersatzbusser? Wéi ginn déi gestallt? Wéi kéint een de Leit awer entgéintkommen, wann eng Zuchstreck zou ass? Ech mengen, do sinn awer, diplomatesch ausgedréckt, nach vill Verbesserungsméiglechkeeten, well am Moment d'Leit aus dem Norden awer ganz vill Problemer hunn an déi Ersatzbusser och net esou fonctionéieren, wéi se sollen.

Am grouse Ganzen gi mir eisen Accord. Dëst Gesetz ass gutt a wéi ech virdu gesot hunn, stinn och mir Piraten fir e gudden öffentliche Transport – awer aus staatlecher Hand an net privatiséiert!

Merci.

M. Sven Clement (Piraten) | Ganz gutt!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Goergen. Da freet d'Madamm Josée Lorsché nach d'Wuert. Madamm Lorsché.

Mme Josée Lorsché (déi gréng) | Merci, Här President. Ech begrësse wierklech ausdrécklech, dass de Marc Goergen gradewéi och d'Myriam Cecchetti op den eigentlechen Objet vun deem Projet de loi hi-gewisen hunn, dat ass notamment, dass mer hei e Service public ofsécheren fir déi nächst Jore mat 7,1 Milliarden Euro, dat muss ee wierklech haart soen!

Et ass kee Land, dat esou vill investéiert wéi Lëtzebuerg. Mir hunn eis d'Zuelen ugekuckt: Mir hu 607 Euro op de Kapp am Joer 2021, dat ass 15-mol méi wéi Frankräich, 5-mol méi wéi Däitschland. All déi aner Länner leien nach vill méi déif drënner.

An dofir bedauern ech, dass mer elo hei op eemol déi Diskussioun e bëssen an d'Richtung vu Verspéidung vun Zich, Verspéidung vu Bussen hunn. Alles ass richtig, mee wou et hei drëms geet, ass den Invest, a virun allem geet et drëms, dass mer dee Service public garantéieren!

Wat Privatiséierung heescht, dat gesäit een an anere Länner, wou privatiséiert gëtt, déi och duerch Pacte-ferroviairen derzou bruecht gi sinn. Mir hunn eis schon deemools als Lëtzebuerg dergéint gewiert. Mir hunn eng Sonderregelung zu Lëtzebuerg mam véierte Pacte ferroviaire agefouert, déi dozou scho gefouert huet, dass mer de Service public kënnen garantéieren.

An ech mengen, et ass wichtig ze ënnersträichen, dass et hei wierklech dorëms geet an net ëm déi eng oder aner Zuchverspéidung, déi mer natierlech muss behiwen, doduerch, dass mer desén Invest maachen. An dofir merci all deenen, déi den Objet richtig erkannt hunn. Dat war gutt gesot vun deenen zwee!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Lorsché.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Den Här Goergen freet d'Wuert nach eng Kéier zréck.

M. Marc Goergen (Piraten) | Ech mengen, déi Kritik, déi ech ubruecht hunn un de Verspéidungen, ech denken, dass een déi dierf maachen, well dat positiv derzou bäidréit, dass ee vläicht op eppes

opmerksam mécht, fir dass den öffentliche Transport méi attraktiv gëtt.

Ech wollt Iech awer just soen, dass mer haut net iwwert den Invest an d'Struktur diskutéiert hunn. Dat ass guer net de Punkt haut. Haut geet et dorëms, wéi d'CFL herno exploitéiert gëtt, wat déi eenzel Mesuren an den nächste 15 Joer sinn.

Ech si vollkomm mat Iech averstanen, méi ze investéieren an den öffentliche Transport. Mee Är Zuele sinn do och falsch, well Dir musst awer korrekterweis och dann déi Leit derbäihuelen, déi aus der Groussregioun all Dag mat dem Zuch matfueren. Dat ass och e besonnesche Fall par rapport zu anere Länner, déi vläicht net an engem Grenzgebitt sinn. Wann Der scho mat deenen Zuele schafft, muss Der déi awer och an eng Relatioun setze mat alleguerten de Passagéier, déi eng CFL muss féieren.

Mir sinn d'accord, och weiderhin Investissementer an d'Strecken ze maachen, mee dat ass haut net de Punkt.

Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Goergen.

An elo huet d'Regierung d'Wuert, den Här Vizepremier a Mobilitéitsminister François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Merci, Här President, fir d'Wuert, merci allen Deputéierte fir hir Rieden a virun allem och fir déi ganz grouss Zoustëmmung, wat mech natierlech ganz staark erfreet.

Mir hunn haut en Text virleien, deen am Fong net vill Artikelen huet, mee deen et awer an deene puer Artikelen a sech huet, well vill Suen drastinn iwwer 15 Joer. Et ass scho gesot ginn: Et ass dat deierst Gesetz, dat d'Chamber bis elo gestëmmt huet. Et ass och esou, dass dat Gesetz hei net nëmmen einfach d'Exploitationskäschte beinhalt, wéi se haut sinn, an déi fortschreift iwwert déi nächst 15 Joer, mee et beinhalt och dat, wat mer wäerten zousätzlech wëlle fueren um CFL-Reseau iwwert déi nächst 15 Joer.

Dat heescht zum Beispill, dass neit Material, dass d'CFL kaf huet – et ass déi gréissten Ausschreiwung an der Geschicht vun der Gesellschaft: fir 400 Milliounen neit Zuchmaterial –, dass erlaabt der CFL, hir Sätzplazcapacitéit par rapport zu haut ëm 40 % ze erhéien, dass heescht, dass Material ass virfinanziert ginn natierlech vun der CFL an dass gëtt am Fong zréckbezuelt iwwert de Contrat de service public iwwert déi 15 Joer, wou mir natierlech eng Attribution directe gemaach hunn un den Exploitant CFL, fir dass déi soll weider de Reseau kënnen zu Lëtzebuerg bedéngen.

Et ass schonn ënnerstrach ginn: Dass mer dass kënnen maachen, ass, well mer et fäerdegbruecht hunn am Kader vun der Lëtzebuurger Presidence 2015, de véierte Pacte ferroviaire deementsprechend ze änneren, dass eng Attribution directe fir kleng Reseau méiglech ginn ass. Dass war net esou virgesinn. Wann den Text esou duerchgaange wär, wéi deemools d'Kommissioun dass wollt a wéi der ganz vill et wollten, inklusiv am Europaparlament, dass wär et haut esou gewiescht: Dann hätte mer missen higoen an e Cahier des charges ausschaffen, dee mer hei zwar och ausgeschafft hunn, mee dann hätte mer dee Cahier des charges an enger öffentlecher europäescher Ausschreiwung missen ausschreiwen an dann hätten jiddweree kënnen matmaachen – natierlech och d'CFL –, an dass hätten à la limite kënnen derzou féieren, dass de Reseau, wéi mer en haut kennen, wéi e bedéngt gëtt ..., dass Linnen zerschloe gi wäeren, dass

heescht, dass mer à la limite verschidden Exploitanten op deem Reseau gehat hätten!

Bon, wa mer ganz vill Chance gehat hätten, hätten just een eenzege matgemaach, eebe just d'CFL. Dass wär et vläicht op dass nämmlecht erauskomm wéi hei. Mee de Risiko wär awer reell gewiescht, dass et net esou gaange wär, an dass mécht einfach kee Sënn fir kleng Reseauen, wéi mir een hunn. Mir hunn eigentlech ..., eisen Innereseau ass, souguer wann een d'Groussregioun mat bäirechent, dass ass am Fong, wat een nennt en „Noverkéierseseau“, e sougenannten „S-Bunneseau“, wéi een et wëll nennen, egal, et ass op alle Fall sënnvoll, dass dat en eenheetlechen Operateur ass, dovun bleiwen ech iwwerzeegt!

An dofir ass et och gutt, dass mer déi Ausnameregell ..., déi ass jo net nëmme fir Lëtzebuerg drakomm, mee déi ass fir all gréisser Reseauen drakomm, Regiounen drakomm, déi deem entsprechen, deene Krittären entsprechen, wéi et an där Direktiv dann do festgehal ginn ass. Wéi gesot, dass war eng gutt Saach.

An hei schwätze mer effektiv och elo vun der Exploitation vum Reseau, dass heescht, et geet net ëm en Invest an de Schinnereseau an esou weider. Do ass och villes gesot ginn, an deem Pacte ferroviaire, an och do hu mer Korrekturen drakritt, déi, wa mer déi net drakritt hätten ..., dass, wat mer maachen um Niveau vum Invest, wat am Fonds du rail steet, am Budget ..., well de ganze Reseau, den CFL-Reseau, gehéiert dem Staat. Et ass wéi de Stroosereeseau, e gëtt just och do ënnerhalen a gebaut vun der CFL am Optrag vum Staat. Och dass wär net méiglech gewiescht, wann net déi Ännerungen drakomm wäeren, an dann hätte mer déi Investissementer, déi mer elo am Moment da maachen, net kënnen maachen.

Dass ass iwweregens och meng gréisste Kritik un der ganzer europäescher Eisebunnspolitik gewiescht, an och nach haut, an dass ass och de Grond, firwat mer an Europa mam Eisebunneseau iwwerhaupt net vum Fleck kommen, dass ass de Grond, firwat an Däitschland déi katastrophen Situatioun ass, wéi se haut ass, well eigentlech déi meescht Reseau komplett ënnerfinanziert sinn a wierklech net esou investéiert ginn ass wéi zum Beispill an aner Infrastrukturen, wéi an de Stroosereeseau an Europa!

Ech soen ëmmer an den europäesche Conseilen, et wär am Fong d'nämmlecht, wéi wann ee géif soen zu der Autosindustrie: „Dir kënnt elo Autoe bauen a verkafen, mee Dir hutt keng Stroossen, wou d'Autoe kënnen drop fueren“, respektiv: „Wann Der gär Stroossen hätten, da muss Dir selwer d'Stroosse finanzéieren!“ Ech mengen, jiddweree weess: Dass ass absurd, dass wär net méiglech! An duerfir ass och de Stroosereeseau öffentlich finanziert. A wa mer et net fäerdegbréngen, an Europa e grouss finanzierte Streckeseau ze kréien, deen déi grouss Zentre matenee verbënnt, da wäert et och ni passéieren; op alle Fall wäert dass vill ze laang daueren a mir kommen ni aus deem Dilemma do eraus!

Dass heiten ass duerfir eng gutt Saach! Duerfir wëll ech awer nach op e puer Saachen agoen, déi hei de part et d'autre gesot gi sinn zu dem Fonctionnement vun der Eisebunn.

Éischtens emol: Mir hunn eng Steigerungsrat – well den Här Wilmes dass ugeschwat huet mat der Schwäiz – zu Lëtzebuerg an deene leschte 15 Joer gehat beim Personentransport vu 70 %. Mir leien och do ..., mir si Rekordhalter an Europa: Et gëtt kee Reseau an Europa, deen esou eng héich Steigerungsrat huet!

Déi 70 % plus, déi si komm natierlech duerch de Fait, dass mer vill investéiert hunn, compte tenu, dass mer haaptsächlech och d'Material voll ausgelascht hunn.

An duerfir muss mer elo au vu vum Reseau, dee jo ausgebaut gëtt, déi Beetebuurger Streck, déi mer verduebelen, alles, wat mer am ganze Reseau maachen ... Dee ganze Reseau ass jo an engem eenzege Chantier an dass erkläert och vill vun de Verspéidungen, déi mer hunn, niewent Streiker a Frankräich oder an der Belsch, déi nach derbäikommen, mee de Gros vun de Problemer kënnt duerch d'Chantieren, déi mer hunn. Déi sinn einfach gigantesch a wann ee kräiz a quier iwwert dee ganze Reseau kuckt, ob et d'Nordstreck ass oder ob et d'Stad Lëtzebuerg ass, d'Gare Lëtzebuerg, d'Beetebuurger Streck, iwwerall si Chantieren, an esou laang, wéi déi Chantiere sinn, kann dass net optimal fonctionéieren.

Mee, wéi gesot, trotzdeem hu mer et fäerdegbruecht ze steigern. An deen Ausbau kombinéiert mat deene 40 % méi Sätzplazen, déi elo kommen ... Déi éischt Automotrice si jo geliwwert ginn, déi wäerte maachen, dass mer ab, géif ech soen, 2024, 2025, 2026, virun allem ab 2027 en enorme Sprong no vir wäerte maachen, dann ass de Gros vun deene grouss Chantieren och fäerdeg. Mee dann hu mer net nëmmen d'Capacitéit immens erweidert, mee mir hunn och um Reseau selwer ..., mir hunn och dass néidegt Zuchmaterial kaf, an dass ass eng ganz gutt Saach!

An déi 500 Euro pro Awunner, déi an deene Statistiken international ëmmer sinn, wou mer verglach ginn an Europa, déi beinhalten natierlech just den Invest an de Reseau selwer, do ass net d'Material mat dragerechent. Awer ech wëll dem Här Goergen soen: Et ass richtig, wann een d'Grenzgänger hei erausrechent, dann hätte mer net 500 Euro. Mee ech kann Iech awer soen, dass wäere mer bei ëm 400 Euro. Da leie mer nach ëmmer, souguer mat de Grenzgänger erausgerechent, um Niveau mindestens vun der Schwäiz. D'Schwäiz läit ëmmer bei esou 400, 420 Euro, mee wäit virun all deenen aneren.

Also, och do bleiwe mer nach ëmmer Rekordhalter. Also, mir sinn déi, déi an Europa de Moment am meeschte maache fir den Invest an den öffentliche Transport, an der Exploitation, an dass, fannen ech, ass och gutt, an, ech mengen, dass gëtt jo och vu jiddwereng heibanne begréisst.

Da wollt ech e puer Wuert soen awer och, well dass jo hei ugeschwat ginn ass, iwwert den Tunnel an iwwert d'Nordstreck. Éischtens emol wëilt ech dem Här Engelen soen: Déi Motioun, déi en hei eraginn huet, déi entsprécht net der Realitéit, well den Tunnel ass net agefall – wéi soll ech soen? –, well deen elo 150 Joer al ass. Den Tunnel ass agefall, well dru geschafft ginn ass, well precisement dass gemaach ginn ass, wat Der zum Deel heiranner beschreift, a well dann de Plaffong erofgehall ginn ass an ënnendrenner deen Hiwwel, dee Buedem, a kengem gudden Zoustand ass, an zwar net, well do en Tunnel drënner ass, mee well dee Buedem esou ass. Dass ass e Leembuedem, Schifer, Leem, am Éislek, dass wësst Der.

A wat ass geschitt? Do muss mer ons éischter aner Froe stellen hei zu Lëtzebuerg, well mir hu jo där Umweltproblematiken am Zesummenhang mam Klimawandel, ëmmer méi staarke Reen, ëmmer méi grouss Dréchenten. Dass ass, well dee Leem iwwert de leschte Summer komplett ausgedréchent war, a wéi dann d'Aarbechten ugefaangen hunn, amplatz dass dee Leem fest war, war dee ganz porös, also, wéi e Granulé eigentlech ass deen erausgeriselt komm.

Et ass och net op ee Coup alles erofkomm, mee et huet ugefaangen ze riselen an do hunn d'Aarbechter dat gesinn. An doropshin ass den Tunnel emol séier geraumt ginn, well geduecht ginn ass: „Wat ass dat hei?“ An do ass am Fong dass aus dem Bierg do erofkomm. An de gréisste Problem, dee mer de Moment

och hunn, dat ass: Et si jo vill Buerunge gemaach ginn an et ginn der nach ëmmer gemaach an et gëtt festgestallt, datt et op méi Plazen awer nach bannendra poros war respektiv Lächer dra waren, an déi musse mat Bëton opgeféllt ginn, fir datt dee ganzen Hiwwel stabil gëtt.

An dat ass natierlech vun Ufank un och ëmmer gesot ginn: Hei gëtt – ech soen et nach eng Kéier – 24 Stonne geschafft op deem Chantier. Ech mengen, den Här Eicher, deen ass net wäit ewech Buergermeeschter, dee weess dat. Et gëtt extreemst geschafft, e Maximum geschafft! Méi ass net dran, wéi 24 Stonnen do ze schaffen!

De Problem ass awer natierlech: Dir sidd och ofhängeg vu meteorologesche Konditiounen. Dee Bëton, kënnt Der Iech virstellen, dee kann een nëmmen draspëtzen, wann entweder ..., et dierf net ze vill kal sinn oder net ze vill reenen. Wéi et elo déi Zäit och war, huet et därmoossen erëm gereent. An dann niewebäi sinn och nach ëmmer erëm nei där Lächer fonnt ginn.

Muer wäert d'Eisebunn och an d'Chamberskommissionen kommen an nach eng Kéier méi technesch Detailler ginn. An d'Eisebunn wäert och muer nach eng Kéier eng Pressekonferenz maachen, wou se Detailler wäert erklären, ëm wat et wierklech geet, an och versichen, en Outlook ze maachen.

De Busersatzdëngscht, deen ass permanent ugepasst ginn, wäert och elo nach eng Kéier ugepasst ginn, well jo Wolz beträff ass. Och dat wäert muer ugekënnegt ginn. Meng Leit vun der Administration des transports publics hunn elo eng Woch laang intensiv geschafft. A wann Der do wëllt Busse bäisetzen, da musst Der och Bussen a Chauffeure fannen, dat ass jo de Problem!

Mir géifen am léifsten nach vill méi bäisetzen, mee ech soen Iech, dat ass awer net esou einfach, well och d'Busentreprisen zu Lëtzebuerg, déi schaffen, déi fueren um Zännfleesch, wéi een esou schéi seet. Et si keng Chauffeuren a keng Busse méi do, dat heescht, mir musse schonn an d'Groussregioun kucke goen, fir nach Bussen ze fannen. Mee et ass net, well de Wëllen net do ass oder well, wéi ech gelies hat iergendwou, mer wëilten iergendwellech Leit am Stach loossen oder mer wëilten net wouerhuelen, datt déi e Problem hätten. Mee et ass, well mer Schwieregkeeten hunn, dat Ganzt ze organisieren!

Mir maachen de Maximum, deen dran ass, mee mir kënnen och keng Wonner bewierken! Dat geet net, a gleeft mer es, sougutt de Minister wéi och d'Eisebunn wéi, ech mengen, d'ganz Regierung hätte léiwer aner Saachen ugekënnegt wéi de Fait, datt dann en Tunnel agefall ass am Norde vum Land!

Wéi gesot, dat ass einfach en Naturereignis, dat do stattfonnt huet, wéi et der eebe gëtt, wéi duerno déi Fielsen och nach bei Kautebaach erofgerutscht sinn. Déi Stabilisatioun geet och méi einfach, well dat ass baussen, déi ka méi einfach gemaach ginn.

Mee, wéi gesot, et gëtt alles gemaach, fir esou schnell wéi méiglech dat ze behiwen, a mir maachen och e Maximum, fir d'Bussen nach ze verstärken, nach anescht ze organisieren. All Doleancen, déi mer erageschéckt kréien, déi gi berücksichtegt, mir probéieren, dat natierlech da mat anzebauen.

Mee natierlech: E Bus ersetzt nimools den Zuch, dat ass dat eent. An dat Zweet ass: Well natierlech elo den Zuch net fiert, gëtt et méi Leit, déi och d'Strooss benotzen, dat gëtt eng Méibelaaschtung vum Stroosseverkéier. Dat huet dann net nëmmen en Impakt natierlech op déi Leit, déi souwisou musse mam Auto

fueren, mee och erëm eng Kéier op de Bus, well deen hântk dann zum Deel och mat am Verkéier.

Et ass einfach eng exceptionell Situatioun, déi jiddwerengem wierklech op de Mo schléit, an ech ka ganz gutt matfille mat de Leit, déi beträff sinn, gleeft mer es! Mee, wéi gesot, mir maachen alles, fir datt et esou schnell wéi méiglech erëm hiergestallt gëtt.

Da wollt ech awer och nach drun erënneren, wann hei geschwat gëtt vun enger neier Streck: Ech hat extra dem Här Werdel – den Här Werdel war an der leschter Kommission – gesot, e sollt emol eng Kéier erklären, well se mir dat eng Kéier erläutert hunn, wéi komplizéiert et ass, fir eng nei Streck ze bauen, an och den Historique maachen, wéi et iwwerhaapt zu där do Nordstreck komm ass zwëschent Ettelbréck an Ëlwen.

A fir déi, déi an der Kommission do waren, ech mengen, déi wëssen dat, dat ass net esou einfach an dat ass och net fir ..., well hei steet elo an där Motioun: „esou séier wéi méiglech Etüden“ ... Jo, gutt, also, wat ass esou séier wéi méiglech? Gleeft mer es, mir kucke permanent, net nëmmen eng nei Streck, wéi déi kéint ausgesinn, mir kucken och permanent, wéi mer kéinten en zweeten Tunnel bauen op deene Plazen, wou Tunnelle sinn. Alles dat gëtt permanent analyséiert an dat ass am Fong eng Opfuerderung, fir eppes ze maachen, wat souwisou leeft. Also, ech brauch duerfir net opgefuerdert ze ginn, mir wësse jo, wou d'Schwieregkeete leien. An duerfir gëtt dat permanent analyséiert.

Ech wëll awer och hei soen, ech kucken net gär an d'Vergaangenheet, heiansdo brennt et mer awer e bëssen ënnert den Neel: Mir sinn all mat enger Begeeschterung elo fir déi Nordstreck tëschent Ettelbréck an Ëlwen. Ech hu manifestéiert an den 80er-Joren, datt se net sollt zougemaach ginn! Wann dat gemaach gi wier, wat deemools decidéiert ginn ass vu Verschiddenen ... An ech wëll elo net méi soen, wien dat alles war, dat ass haut net méi wichteg, mee ech wëll awer drun erënneren, datt d'Streck zwëschent Ettelbréck an Ëlwen an den 80er-Jore sollt bis Enn vun den 80er zougemaach ginn an datt donc déi Streck an den 90er-Joren, an den 2000er-Joren extreemst veraalt war. Do waren nach Pétrolskien, déi d'Signalluuchte gereegelt hunn, um Enn vun den 80er-, am Ufank vun den 90er-Joren – et ass awer scho Stroum ginn zu Lëtzebuerg déizäit, mengen ech!

Duerfir, wann ee gesot huet: „Hei, mir huele vill hei no och vun der Vergaangenheet!“. Dat ass richteg, mee dann, wannechgelift, bei allem Respekt, a mir sinn eis jo all eens, datt soll investéiert ginn, an duerfir sinn ech och frou, datt unanimité dat Ganzt gestëmmt gëtt, kommt, mir erënneren ons awer och e bëssen, vu wou mer hierkommen, an da wësse mer, wéi den Investitiounsréckstand war, an da versti mer, datt mer déi Verspéidungen, déi et haut um Réseau gëtt, natierlech wëllen esou séier wéi méiglech aus der Welt schafen an d'Capacitéit erhéijen, mee datt dat och historesch Grënn huet!

Merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci dem Här Mobilitéitsminister François Bausch. Parole après ministre fir den Här Engelen.

M. Jeff Engelen (ADR) | Jo, merci, Här Minister. Och merci, Här Minister, fir déi Erklärungen. Et ass doudsécher kee perséinleche Virwurf, datt déi Tunnellen oder déi Fielsbrocken agefall sinn. Duerfir ka kee Mënsch, dat sinn Naturphänomene.

Mee wat ech awer geschriwwen hunn, den Abschnitt zum Tunnel Schieburg, do hätt ee kënnen

hannendruschreiwien – ech wollt net e Roman schreiwien –: „bei Wartungsarbeiten“. Dat hätt ee vläicht kënnen ergänzen, dat ass korrekt, well en ass jo net agefall, datt en esou do war, en ass jo bei Wartungsarbeiten ..., dunn eréischt ass jo dat Phänomeen vum Astuerz geschitt. Dat ass richteg an dat ass korrekt, dat wollt ech och heimadder esou soen. Mee et war awer kee Virwurf elo perséinlech un Iech, Här Minister!

Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Engelen.

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Ech hunn dat och elo net als Virwurf u mech opgehol, Här Engelen. Dat ass net de Problem. Mee ech menge just, datt d'Motioun awer superfetatoire ass, well wat Der hei fuerdert, dat maache mer jo souwisou. Ech mengen, et huet jo awer och elo kee Wäert, datt d'Chamber ..., d'Chamber mécht, wéi se wëllt, mee datt mer andauernd Motiounen stëmmen fir Saachen, déi souwisou amgaange sinn, gemaach ze ginn.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Bausch. D'Diskussion ass elo ofgeschloss.

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 8058. Den Text steet am Document parlementaire 8058³.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 8058 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. Mir maachen elo de Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

An de Projet de loi ass eestëmmeg mat 60 Jo-Stëmmen ugehol.

Ont voté oui : Mmes Diane Aehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, MM. Max Hengel, Aly Kaes, Marc Lies, Mme Elisabeth Margue, M. Georges Mischo, Mme Octavie Modert (par Mme Nancy Arendt épouse Kemp), MM. Laurent Mosar, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff, Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer ;

Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton (par M. Yves Cruchten), Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Mme Cécile Hemmen, M. Dan Kersch, Mme Lydia Mutsch et M. Carlo Weber ;

Mme Semiray Ahmedova, M. François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Charles Margue et Mme Jessie Thill ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Motion 1

Da musse mer nach iwwert d'Motioun befannen. Wëllt nach een d'Wuert zu deser Motioun ergräifen? Den Här Goergen.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci, Här President. Also, d'Motioun klängt jo ganz einfach a ganz super, wann een de Leit einfach géif soen: „Kommt, mir bauen einfach eng nei Streck an den Norden, all Problem ass geléist, d'Tunnellen ewech“, a wat net nach alles. Mee dat ass net esou einfach!

A mir hunn dem Här Werdel jo gutt nogelauscht. E war zwou Stonnen an der Kommissioun, en huet eis dat alles eng Kéier erkläert. An ech mengen, och bei der ADR ass jo awer e Geograf, deen eppes vun der Geografie am Norde versteet, an Ärer Fraktioun, sou-datt Der misst wëssen, wéi en erkläert huet, dass dat net esou einfach méiglech ass.

Jidderee wéilt natierlech direkt eng nei Streck, déi muer fonctionéiere géif. Jidderee wéilt esou eng Wunnerléisung. Et ass e bëssen einfach, mat esou enger Motioun heihinnerzekommen an de Leit eigentlech virzegaukeln, dat wier einfach esou méiglech. Well och d'ADR-Vertrieeder waren an der Kommissioun mat derbäi, och d'ADR-Vertrieeder hunn erkläert kritt, dass dat einfach geographesch net esou einfach méiglech ass.

Natierlech ass et e Problem, dass déi Tunnellen, wann ech mech richtig erënneren, zënter 1860, 1870 um ganzen Netz sinn. Jo, do sinn d'Damplocken duerchgefuert. Natierlech kann do elo eppes geschéien. An dat Schlëmmst ass jo, et ass och nach zum Deel weinst dem Klimawandel, wou esou Saache geschéien. Mee ech mengen, dann hätt d'ADR jo éischter kënne eng Motioun eraginn, dass Der de Klimawandel wéilt stoppen, wéi dass Der elo op esou e Wee géift goen.

Merci.

M. Sven Clement (Piraten) | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Goergen. Dann huet d'Madamm Hansen d'Wuert gefrot.

Mme Martine Hansen (CSV) | Jo, merci, Här President. Also, den Här Bausch huet eis vum Klimawandel gezielte – et ass einfach e Fakt, dass am Moment näischt am Norde fonctionéiert!

Une voix | Voilà!

Mme Martine Hansen (CSV) | An et ass e Fakt, dat läit net un Iech, do ass e Problem gewiescht, mee et ass awer och e Fakt, a mir hunn dat elo schon zweemol an eisem Walprogramm gehat: Mir hunn nach ëmmer den Ausbau op d'Zweegleisegkeet vun der Nordstreck gefuerdert, op engem Deel vun der Streck, zumindest do, wou et machbar ass. Well wa mir elo ëmmer erëm soen: „Et ass komplizéiert, well mer am Norde Bierger hunn an Hiwwelen hunn, an da geet et méi schwéier“, an da maache mer eng Etüd – et ass ëmmer komplizéiert, a 25 Joer ass et och nach ëmmer komplizéiert!

Une voix | Ganz genau!

Mme Martine Hansen (CSV) | Well ech mengen net, dass d'Land flaach gëtt bis dann!

(Hilarité)

A mir hunn awer plazeweis Plaz fir eng zweet Streck, en zweet Bett, well dat war virgesinn, an an deem zweete Bett ass awer elo eng Vëlospist.

Plusieurs voix | A!

Mme Martine Hansen (CSV) | An dofir sollte mer dat wierklech eng Kéier analyséieren: Wou kënne mer et ausbauen? Wou kënne mer et séier ausbauen? Wou musse mer vläicht auswäichen? An esou weider. Well soss kréie mir ni – ni! – déi Verspéidungen an de Grëff. Well wann een Zuch Verspéidung huet, dann hänke mer, da kënn den aneren net laanscht, also ass dat alles blockéiert. An dofir, also, mir haten den Ausbau direkt gefuerdert gehat, also net direkt, mee mir hunn einfach kloer gesot: „Mir setzen eis a fir en

Ausbau!“ Hei gëtt elo eng Etüd gefrot, also fannen ech, ass dat awer dat Mindest, wat mer kënne ënnerstëtzen. An dofir wäerte mer dat hei matstëmmen.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Hansen. Den Här Minister freet d'Wuert an dann d'Madamm Cecchetti.

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Jo, Här President. Éischstens emol wëll ech der Madamm Hansen soen, dass de Gros vun de Problemer beim Ausbau, fir d'Streck vun Ettelbréck op Elwen op zwee Gleiser ze bauen, net do läit, wou Der elo beschriwwen hutt, wou elo soi-disant eng Vëlospist gebaut ginn ass. Well dat wësst Der ganz genau: Déi Vëlospist brauche mer nëmme ze réckelen, mir hunn den Terrain niewendrun an da baue mer niewendrun d'Gleis. Mee de Problem läit bei den Tunnellen, bei deene villen Tunnellen! An Dir sidd leider net an där Kommissioun, den Här Werdel huet d'leschte Kéier ..., ech hat en extra opgefuert, e sollt dat emol eng Kéier am Detail erklären.

Well ech mech jo interesséiere fir d'Zweegleisegkeet vun der Nordstreck vun Ettelbréck op Elwen, hunn ech dat méi wéi eng Kéier mat der CFL schon diskutéiert, an do krut Der an der Kommissioun, dat kann een awer och am PV noliesen, vum Här Werdel ganz genau d'Komplikatiounen erkläert an den Tunnelle fir dorobber. An et ass awer esou, dass dat souwisou studéiert gëtt aus deem ganz einfache Grond, well jo souwisou am Kader vun den Analysen, déi an den Tunnelle gemaach ginn, reegelméisseg muss gekuckt ginn, wat fir en Tunnel muss frëschgemaach ginn. D'Tunnelle mussen alleguer iergendwann an den nächsten 20, 30 Joer frëschgemaach ginn.

Duerfir gi Weeër gesicht an duerfir lafen och Etüden, ob een net kann dann d'office en zweeten Tunnel derniewent gruewen zum Beispill, a wann deen da bis fäerdeg ass, dann deen aneren ze renovéieren, fir an der Zukunft och méi eng flexibel Aart a Weis ze kréien, déi Tunnellen ze renovéieren, zemoos well och nach méi laanger kommen, an dann hätt een automatesch all d'Tunnelle verduebelt. Mee dat ass awer nach alles an den Etüden.

Déi Etüde lafe souwisou! Do brauch kee mech an och keen d'CFL opzufuerderen. De Staat, also d'Regierung, huet der CFL gesot, si soll déi Etüden alleguer maachen. Mee ech soen Iech, a vläicht sidd Dir jo d'nächst Kéier an der Regierung, ech soen Iech awer elo schon haut, a schreift Iech dat dann op op eng Tiitchen hei am Sall: ...

(Interruption)

... Deen, deen d'nächst Kéier dee Ministère wäert iwwerhuelen, dee wäert an deenen nächste fënnef Joer och net méi maache wéi Etüden. Well dat ass extreem komplizéiert!

A verspricht de Leit duerfir näischt, och wann Der aus dem Norde sidd, wat Der mat Sécherheet déi nächst fënnef Joer net wäert kënne halen! Dat soen ech Iech. Ech wëll dat op alle Fall net!

(Interruption)

Ech wëll mat de Leit éierlech sinn an ech soen dat, wat machbar ass, an net dat, wat net machbar ass.

(Interruptions diverses)

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Bausch. Dann huet d'Madamm Cecchetti d'Wuert gefrot.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Jo.

(Interruption par M. Michel Wolter)

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Dat kann alles sinn, Här Wolter. Et muss awer net sinn.

(Interruption)

M. Fernand Etgen, Président | D'Madamm Cecchetti huet d'Wuert.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Merci, Här ...

(Interruption par M. Michel Wolter et hilarité)

M. Fernand Etgen, Président | Här Wolter, Dir hutt d'Wuert net!

M. Michel Wolter (CSV) | Et war mir eng Tëschefro gestallt ginn. Entschëllegt, Här President.

(Hilarité)

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Et ass kee Problem. Ech sinn esou disziplinéiert: Ech waarde ganz einfach, bis jiddweree roueg ass.

(Hilarité)

M. Fernand Etgen, Président | D'Madamm Cecchetti huet ganz vill Gedold.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Ech sinn eng ganz fei Persoun, wa kee mech op d'Palm dreift.

(Brouhaha)

M. Fernand Etgen, Président | Sout! Madamm Cecchetti, et ass elo un Iech.

Une voix | Très bien!

M. Sven Clement (Piraten) | Passt op! Den Här Kersch ass haut do.

(Hilarité)

Une voix | O!

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | O, ech fäerten deen net!

Une autre voix | Keen!

(Hilarité)

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Ech soen: Ech sinn och net Member an där Kommissioun. Ech sinn och Observatrice, ech hat et virdu scho gesot, duerfir kréien ech och ganz oft d'Diskussiounen net mat. Ech sinn awer immens frou, Här Minister, dass Dir eis dat do alles erkläert hutt, well op den éischte Bléck fannen ech déi Motioun hei och effektiv ganz sympathesch, well effektiv den Norden awer nach eist d'Stéifkëndchen ass – alles, wat den ëffentlechen Transport ugeet. Ech mengen, do si mer eis all eens. An Dir hutt et och gesot: Effektiv, d'Eisebunn ass ganz laang veroléisseg ginn. An ech mengen, et kann een och net méi maache wéi maachen. An ech wäert mer och dee PV do ukucken, fir dat doten nozeliesen.

An ech sinn da wierklech frou, wann Der déi Etüde maacht, an dass Der och eng Léisung sicht! Well, ech denken, dass ass immens wichteg. Well wa mer nëmme eng Spuer hunn, komme mer effektiv ni aus deem Strudel eraus, wann eppes op där Streck ass, wann eppes op engem Tunnel ass, fir do iergendwéi eng Ausweechméiglechkeet ze hunn.

Duerfir mengen ech schon, dass een dat do muss wierklech seriö analyséieren. A wa wierklech, Dir hutt et erkläert, jo duerch de Klimawandel dee ganze Misär elo do ass, hu mer grouss Problemer mat all den Tunnellen. An ech mengen, dann ass et wierklech noutwendig, dass an de Grëff ze kréien, ier mer déi nächst Iwwerraschungen hunn. Dofir nach eng Kéier Merci gesot fir all déi Erklärungen.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Cecchetti. An da geet d'Wuert un den Här Engelen.

M. Jeff Engelen (ADR) | Jo, merci, Här President. Ech mengen, et ass net, dass et muer an iwwermuer muss realiséiert ginn. Ech gaukeln de Wieler och näischt vir an ech hunn och näischt versprochen. Ech mengen,

hei geet et ëm d'Saach! Hei goug et drëm, fir eng Machbarkeetsstudie ze maachen, wat mer kënnen maachen, wat realiséierbar ass a wat net. Et geet just dorëm.

A fir zrëckzekommen op d'Kommissioun: Do ass an der Kommissioun effektiv dat Theema do ugeschwat ginn, mee et ass ni geschwat gi vun Etüden. Ech hunn dat Wuert do net héieren. Et ass just gesot ginn, mir kéinten en zweeten Tunnel derbäi maachen, an ech hunn déi Iddi do opgegraff, oder vun engem neie Gleis. An déi Iddi hunn ech do opgegraff an ech duecht, et ass awer gutt, wann an der Chamber driiwuer befont gëtt. An ech mengen, et ass hei d'Chamber, déi doriwwer befénnt, a soss keen!

Merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Engelen. D'Wuert geet nach eng Kéier zrëck un den Här Mobilitéitsminister.

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Selbstverständlech, Här President, befénnt d'Chamber a soss keen. Ech hu jo och dofir gesot, ech iwwerloossen der Chamber gär de Vott, wat se hei derzou decidéiert. Ech fanne just, datt mer de Leit net solle Sand an d'Ae streeën an eppes versprechen. Dat ass meng Approche. Wann d'Chamber dat anescht ersäit, da soll se dat maachen.

Fir de Rescht lafen déi Etüden. Den Här Werdel huet laang erkläert an där leschter Kommissiounssëtzung, datt pro Tunnel gekuckt gëtt, no Alternativen ze sichen, well natierlech iergendwou an deenen nächste 15, 20 Joer déi Tunnellen iergendwéi all musse renovéiert ginn a well do no flexibele Léisunge gesicht gëtt, déi maachen, datt mer d'Capacitéit net mussen erofschrauwen.

Dat ass an der Kommissioun alles gesot ginn. Mee moi je veux bien. Wann d'Chamber dat wëllt stëmmen – ech si Botter an Ären Hänn!

Plusieurs voix | O!

(Hilarité)

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Bausch. Ech mengen, da kënnen mer elo zum Vott vun ...

(Interruption par Mme Chantal Gary)

Nee, d'Madamm Chantal Gary nach.

Une voix | Den Här Engelen och nach.

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Merci, Här President. Ech hale mech ...

(Brouhaha)

M. Fernand Etgen, Président | Wannechgelift! D'Madamm Gary huet elo d'Wuert.

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Merci. Ech hale mech ganz kuerz, den Här Minister huet jo d'Erklärung ginn. Mir haten d'lescht Mobilitéitskommissioun effektiv vum Här Werdel alles am Detail erkläert kritt. A se si permanent amgaang um Kucken, wat méiglech ass, wat net méiglech ass. Dat heescht, dat ass um Lafen an dowéinst géif ech menger Fraktioun proposéieren, dës Motioun net unzehuelen.

(Interruption)

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Gary. Da kënnen mer elo zum Vott kommen.

(Interruption par M. Jeff Engelen)

Här Engelen!

M. Jeff Engelen (ADR) | Jo, ech wollt nach just eng Kéier reagéieren op dem Här Minister seng Ausso:

„fir Sand an d'Aen ze streeën“. Ech hunn nach bis elo kengem Mënsch dobausse Sand an d'Ae gestreet! Ech hunn och kengem gesot ... Wat ech hei de Mëtteg gesot hunn, dat ass eng Iddi, déi ass mer gëschter Owend komm, an ech hu se elo realiséiert. An ech hu kengem eppes dobausse versprach! Ech wollt dat kloer soen.

Merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Sou, da kënnen mer elo zum Vott kommen.

(Brouhaha et interruptions diverses)

Vote sur la motion 1

D'Ofstëmme fänkt un. Da maache mer elo de Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

Dës Motioun ass mat 25 Jo-Stëmme géint 33 Nee-Stëmme bei 2 Abstentiounen ofgeleent.

Ont voté oui : Mmes Diane Aehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mme Martine Hansen, MM. Max Hengel, Aly Kaes, Marc Lies, Mme Elisabeth Margue, M. Georges Mischo, Mme Octavie Modert (par Mme Nancy Arendt épouse Kemp), MM. Laurent Mosar, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding.

Ont voté non : MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusti Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann (par M. André Bauler), MM. Pim Knaff, Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer ;

Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton (par M. Yves Cruchten), Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Mme Cécile Hemmen, M. Dan Kersch, Mme Lydia Mutsch et M. Carlo Weber ;

Mme Semiray Ahmedova, M. François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Charles Margue et Mme Jessie Thill ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen.

Se sont abstenues : Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

5. Interpellation de M. Claude Lamberty au sujet des grands projets de réforme de la politique nationale du sport

Fir ofzeschlësse komme mer elo zur Interpellatioun vum Här Claude Lamberty iwwert d'Reform vun der Sportpolitik. Déi gemeinsam Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech schonn ageschriwwen: den Här Georges Mischo, d'Madamm Cécile Hemmen, d'Madamm Chantal Gary, den Här Jeff Engelen, d'Madamm Nathalie Oberweis, den Här Sven Clement. An d'Wuert huet elo den Auteur vun dëser Interpellatioun, den honorabelen Här Claude Lamberty. Här Lamberty, Dir hutt d'Wuert.

(Brouhaha)

Exposé

M. Claude Lamberty (DP), interpellateur | Här President, an enger hallwer Stonn iwwert d'Sportpolitik an hir Ausrichtung hei am Land ze diskutéieren, dat ass emol direkt en éischten Challenge. An deen ass direkt sportlech!

Extrem villfälteg ass den Domän Sport; vu jonk bis manner jonk, vu Leeschtungs- bis Breedessport, vu Beweegungserziéung bis Gesondheetspreventioun, vu federale Strukturen a Veräiner bis hin zu Infrastrukturen, vu gutt forméierten Trainer bis Projeten, déi d'Leit begleeden an hirer Beweegung. Dir gesitt: Eng global Analys vun den Erausforderungen an der Sportpolitik vum Land ze maachen, ass immens villschichtig.

Dee leschte grouse sportpoliteschen Debat hate mir am héijen Haus hei viru gutt fénnef Joer. Säitdem ass vill geschitt, et goufen och strukturell Verbesserungen, mee d'Erausforderunge sinn ëmmer nach enorm grouss. Deelweis sinn et souguer déi selwecht wéi 2018 an deels sinn awer och ganz neier derbäikomm.

Eng éischt Fro, déi ee muss opwerfen, dat ass d'Fro: Wou sti mir haut als Land? Als Sportsnatioun op där enger Säit an als Land, wou mir wëllen, dass Sport maachen, sech beweegen als beschtt Preventiounsmethod wouergeholl gëtt, fir net krank ze ginn.

An déi zweet Fro ass dann: Wat wëlle mir an Zukunft erreechen?

An direkt hannedrun déi Fro, déi sech doraus ergëtt: Wat si mer bereet, doran ze investéieren, fir déi Ziler dann och kënnen ëmzesetzen an ze erreechen?

Ziler ze hunn, ass fir Sportler jo näischt Onübleches, mee eppes, woufir ee vill trainéiert, wou ee seng Passioun Woch fir Woch, Dag fir Dag ausliefert an ee bereet ass, iwwer seng Grenzen erauszugeen, fir Erfolge ze hunn a seng Ziler ze verwirklechen. Eis Ziler mussen mir also als Land, als Gesellschaft definéieren, an dat eeben, wéi ganz am Ufank elo gesot, an den ënnerschiddlechste Beräicher, déi de Sport ze bidden huet.

Fänke mer u mam Leeschtungssport. Wat wëlle mer erreechen am Leeschtungssport als Natioun? Si mer eng Sportsnatioun, wou mer eis Athleeten an eis Ekippen esou ënnerstëtzen, wéi si et reell och brauchen? Wat ass also eist Zil als Land fir eis international optriedend Athleeten?

Do vertriebe jo Sportler an Ekippen aus alle Beräicher eis Faarwen an den ënnerschiddlechste Kompetitiounen a setzen domat et de rout-wäiss-bloe Fändel international op d'Weltkaart. Ob Europameeschterschaften, Weltmeeschterschaften, Olympiaden, ob am Einzelsport oder am Teamsport, eis Athlete bréngen et fäerdeg, och als kleng Natioun ëmmer nees Weltklasseleeschtungen ofzeruffen. Dofir grouse Respekt!

Mee dat ass awer och gläichzäiteng eng Verflüchtung, eng Verflüchtung un eis als Politik, fir d'Weichen esou ze stellen, dass esou Leeschtungen och richtig honoréiert ginn, dat duerch Strukturen, déi d'Sportler hei am Land fannen an déi se ënnerstëtzen an hirem deeglechen Oflaf. Et sinn also d'ënnerstëtzung an den Encadrement, déi d'Sportler virfannen, déi wichteg sinn, an net just d'Felicitéieren, wann en Athleet grad op engem Podium steet. Mee dee richtige Merci ass den Encadrement, deen e Sportler am Land kritt.

Anescht ausgedréckt, ass et u sech un eis ze definéieren, wéi vill mir als Gesellschaft bereet sinn ze investéieren, fir déi beschtméiglech Konditiounen ze schaffen, fir eisen Athleeten e professionnelle Kader ze erméiglechen, fir dass si eis Faarwe kënnen op héchstem Niveau erfollegräich representéieren.

Aus Athletesicht ass et relativ kloer, wat gebraucht gëtt, fir sech kënnen op déi sportlech Leeschtung a Weiderentwécklung ze konzentrieren: Nieft eegem Talent an haardem Schaffe brauch de Sportler nämlech eng Gesamtapproche vu Betreuer, op déi e kann zrëckgräifen, wann e se brauch. Zu deem