

Minutten, d'DP 50 Minutten, d'LSAP 46 Minutten, den ADR 34 Minutten, déi Gréng 30 Minutten, den Här Hoffmann 11 Minutten an d'Regierung 20 Minutten.

D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här John Schummer.

5. Projet de loi 4563 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. No der éischter Experienz vun der Question hour géing ech Iech bidden, erëm zréck op d'Schinn ze komme mam Projet de loi 4563 modifiant la loi modifiée vum 10. Mee 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Dëse Projet soll eiser Eisebunn d'Dieren an Zukunft wäit opmaachen. D'Chambre de Commerce huet hiren Avis den 12. Juli 1999 ginn, an ausser e puer redaktionellen Ännerunge sech mam Regierungsprojet d'accord erkläert. De Statsrot huet sengersäits de Projet de 26. Oktober aviséiert.

Ausser dass de Statsrot bedauert, dass d'Auteurs vun dësem Projet méi wéi eng Dosen Investissementsprojeten an engem eenzege Projet de loi mat enger Charge financière vun eppes iwwer 12 Milliarde Frang zesummegefuert presentéieren, ass en awer dermat d'accord.

De 17. März 2000 huet d'Regierung d'Chambre mat Amendementer zum initiale Projet saiséiert. D'Motivatioun vun deenen Amendementer war folgend:

a) D'Gesetz vum 8. Juli iwwer de Budget, d'Kontabilitéit an d'Trésorerie vum Stat, huet de Seuil légal vun 124 op 302 Milliounen oder 7,5 Mio Euro eropgesat, Seuil ab deem e Gesetz noutwendeg ass, fir Infrastrukturprojeten ze finanzéieren.

b) D'Observatioun vum Conseil d'Etat, wat de Volet Expropriation pour cause d'utilité publique ugeet, ass suivéiert ginn.

c) D'Orientatioun, déi déi nei Regierung der Investitiounspolitik an dem Réseau ferré national gi wëllt.

A sengem Avis complémentaire vum 2. Mee 2000 huet de Conseil d'Etat säin Accord zu den Amendementen ginn, mat dem Bedauern iwwer de "caractère laconique" - wéi se sech ausdrécken -, vun den Explikatiounen vun den Auteurs vun dësem Projet.

Dëse Projet war fir d'éischt den 23. Mee 2000 um Ordre du jour vun der Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports. De Rapport, deem ech d'Eier hunn haut ze presentéieren, ass den 21. Juni ugeholl ginn, an zwar à l'unanimité.

De But vun dësem Gesetz ass ganz klor, wéi iwwerengs de Statsrot esou wéi d'Kommissioun et begréisst hunn, an zwar:

- Eng méi transparent Gestion comptable vum Fonds du Rail, andeems d'CFL mussen direkt d'Recetten an d'Dépenses affektéieren, déi se fir de Kont vum Stat gemaach hunn am Kader vun hirem Mandat als Gestionnaire vum Réseau ferré.

Si approuvéieren och d'Initiativ vun der Regierung fir dem Transportminister d'Prerogativ ze ginn, fir am legale Kader kënnen Expropriatiounen pour cause d'utilité publique, wat de Réseau ferroviaire ugeet, virzehuelen.

D'Kommissioun apprécieert deen enormen Effort, deen d'Regierung an deene kommende Jore wëllt maachen, fir eise Réseau ferré national ze adaptéieren an ze développéieren, ëmmer ënnert dem Bléckpunkt "développement durable". Et soll e performante Réseau ginn, deen technesch à la pointe du progrès ass, an d'Mobilitéit innerhalb vum Land, ënnert dem Aspekt vun enger adäquater Integratioun an den Tissu socio-économique vun der Grande Région, esou wéi d'Plange vun de Raccordementen mat anere Centres d'activités am Ausland garantéiert.

Komme mer dann op de Concept stratégique vun der Investissementspolitik an d'Infrastrukture vun der Eisebunn ze schwätzen. D'Regierung huet eng duebel Suerg mat dësem Projet verfollegt an zwar:

- Optimal Sécherheet un alleréischter Plaz,

- d'Mise en place vun deene Strukturen, déi et erméigleche sollen, een Trafic, deen "en constante progression" ass, ze évacuieren.

D'Objektiver vum strategesche Konzept mussen

- déi néideg Raccordementen un déi transeuropäesch Réseaux virhuelen, fir enger Isolatioun virzebeugen;

- de Frontaliere muss et méiglech gemaach ginn - där et ëmmer méi gëtt -, sech mam Zuch an d'Géigend, wou se schaffen, ze déplacieren.

D'Kommissioun erwaart och, dass sech d'Regierung mat der Stad Lëtzebuerg ausschwätzt, wat d'Gestioun vum Trafic an eiser Hauptstadt mat der Périphérie ugeet, nodeems déi definitiv Etüden iwwer de BTB ofgeschloss sinn.

D'Kommissioun notéiert och, dass nützelech Raccordementen, déi transeuropäesch bal nëmme méiglech sinn am Kader vun négociéierten Accoren, eng finanziell Hëllef vu Lëtzebuerg bal ëmmer no sech zéien.

D'Regierung gëtt encouragéiert, d'Négociatiounen betreffend den TGV-Est zügel weider ze driewen.

D'Kommissioun constatéiert mat Freed, dass d'Fäerdegstellung vun der Elektrifikatioun vun der Nordstreck

eis via Léck eng Opportunitéit no Däitschland bitt, an esou och eng Liaison TGV-Nord -TGV-Est - Léck - Metz erméiglecht.

Koblenz mécht eis Suergen duerch d'Perte d'intérêt vun dëser Linn, déi eis en Accès un den däitsche Réseau ginn huet.

D'Kommissioun ënnerstëtzt d'Regierung an hiren Efforen, fir méi Frontaliere mat dem Transport ferroviaire op hir Aarbechtsplazen ze bréngen.

Mir begréissen déi gutt Kontakter, déi ons Verantwortlech mat den Nopeschlänner hunn, voire den Nopeschregiounen, fir esou eng besser Kollaboratioun kënnen erbaizeféieren.

Mir begréissen als Kommissioun de Projet, fir en drëtt Gleis op de Viadukt Polvermillen ze bauen, de Renouvellement voire d'Suppressioun vun enger Série vu Bunniwwergäng, wat alles zur Sécherheet wäert bäidroen.

Mir notéieren ebenfalls mat grousser Satisfaktioun, dass déi absolut éischt Prioritéit vum Minister d'Sécherheet op eiser Schinn ass. Och ass déi geplangten Introduktioun vum Vitesse-Kontrollsystem op eisem gesamte Réseau net ze vergiessen.

Déi Projeten, déi mat der Augmentatioun vun der Kapazität zesummenhänken, verfollegen en duebelt Zil.

Wat de Frachtverkéier ugeet, droe se derzou bäi, den internationale Frachttransitverkéier bäizebehalen esou wéi d'Méiglechkeet, fir déi Zich auszebaue mat Lëtzebuerger Exportgidder, wann de Volume fir eege Lëtzebuerger Exportzich ze kleng ass.

Wat d'Passagéier ugeet, esou wäert eng méi grouss Kapazität derzou bäidroen, d'Ponctualitéit vun den Zich sensiblement ze verbessern.

Esou muss mer d'Projete vun der Linn Lëtzebuerg-Beteburg/Grenz an d'Realisatioun vun engem drëtte Gleis am Dräieck Fenteng, déi deelweis duebel Gleiser fir d'Linn Péiteng-Lëtzebuerg an d'Erneierung vun der Sektoun Walfer-Luerenzweiler vun der Nordstreck, speziell ervirsträichen.

Ausserdeem kann een hei och d'Augmentatioun vun der elektrescher Alimentatioun uféieren, déi et erméiglecht, eng méi grouss Zuel vun Zich zouzeloossen.

D'Kommissioun waart awer och - an dat muss ech ënnersträichen - op dat strategesch Konzept vun den CFL, dat de Minister gefrot huet, well hei ass d'Kommissioun, genau esou wéi d'Regierung, der Meenung, dass ee muss iwwer fiabel Zukunftsdonnéeën a Perspektive verfügen, ier ee komplementar Projeten, voire déi Prioritéiten en sus vun deene vun dësem Gesetz realiséiert.

Wat den Text selwer ugeet, esou ginn um Gesetz vum 10. Mee 1995 d'Artikelen 10, 11, 16 an 20 entspriechend ëmgeännert. De genauen Text fannt Der an den Documents parlementaires erëm.

Zum Schluss wëll ech déi 14 Projeten opzielen, déi an dësem, wéi ech mengen, gudden zukunftsorientéierte Projet enthale sinn, dee sech wéi keen aneren dem Term "développement durable" ënneruerdnet.

Déi verschidde Projeten, wou d'Montanten, ausser deene legale Präishaussen, net däerfen dépasséiert ginn, sinn:

1a. Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg): 505.000.000 LUF

1b. Ligne Zoufftgen-Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste directeur de Luxembourg: 546.000.000 LUF

2. Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes 1.992.547.000 LUF

3. Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne Luxembourg-Gouvy, dite "Ligne du Nord", en particulier de la section de voie Walferdange-Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne 584.834.000 LUF

4. Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig 828.500.000 LUF

5. Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares 322.684.000 LUF

6. Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive) 894.000.000 LUF

7. Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg 1.000.000.000 LUF

8. Mise à trois voies du viaduc "Pulvermuehle" en gare de Luxembourg 1.000.000.000 LUF

9. Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau 995.000.000 LUF

10. Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs 400.000.000 LUF

11. Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21^e siècle 1.416.011.000 LUF

12. Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau 498.000.000 LUF

13. Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen 900.000.000 LUF

14. Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigravité dans les aiguilles des appareils de voie 350.000.000 LUF.

Dat wär d'Presentatioun gewiescht vun deem Projet, deen, wéi ech et elo grad gesot hunn, en excellente Projet ass. Ech bieden d'Chamber, esou wéi d'Kommissioun et gemaach huet, dee Projet à l'unanimité guttzeheeschen.

Ech soen Iech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Marco Schank.

Discussion générale

M. Marco Schank (CSV).- Här President, Dir Damen an Dir Hären, ech wëll um Ufank vu menger Ried dem honorablen Här Schummer merci soe fir déi gutt Aarbecht, deen excellente schrëftlechen a mëndleche Rapport. Dee Projet, dee mer haut virleien hunn, ass, géif ech mengen, scho wichteg fir d'Zukunft vum Lëtzeburger Schinnentransport, an domat vum öffentlechen Transport ganz allgemeng.

Ech mengen, mir sinn iwwerzeegt dovun, dass Lëtzebuerg e moderne Schinneréseau brauch, deen der Zäit ugepasst ass, deen awer och virun allem den Ufuerderunge Rechnung dréit, déi mer déi lescht Joren dobause stellt hunn, d.h. net nëmmen e moderniséierte Réseau, mä virun allem och en effiziente Service, e Service, deen attraktiv a confortabel ass. Alles dat musse mer an Zukunft ubidden. Ëmsou méi ass dat wichteg, fir d'Attraktivitéit vun der Bunn als solch an domat vum ganzen öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg ze garantéieren.

Mer hunn eis net méi spéit wéi d'lescht Woch e ganzen Nomëtten hei iwwert den öffentlechen Transport ënnerhalen - och iwwert de BTB -, an et ass bei alle Riedner ugeklungen, datt mer verstärkt op den öffentlechen Transport musse setzen, op en öffentlechen Transport, dee wéi gesot eng gutt Qualitéit, e gudde Service muss kënnen ubidden. Dëst geet natierlech nëmmen - an do si mer beim Projet de loi vun haut de Mëtten -, wa mer déi neideg Infrastrukture schafen.

Ech sinn och perséinlech der Meenung, datt mer nëmmen mam öffentlechen Transport deenen Erausforderunge kënnen entgéint trieden, déi op eis zoukommen, wann een déi enorm Verkéiersopkomme kuckt vun deene

leschte Méint a Joren, wat awer och nëmmen mat der Formule BTB zesumme ka goen!

Här President, de Projet de loi, dee mer hei virleien hunn, ännert d'Gesetz vun 1995 iwwert d'Gestioun vun der Infrastructure ferroviaire. Dat Gesetz vun 1995 war e wichtegt Gesetz fir d'Zukunft vun eiser Eisebunn zu Lëtzebuerg, an ech wëll och nach eng Kéier ganz kuerz d'Hauptpunkte vun deem Gesetz ernimmen.

Duerch dat Gesetz, wat deemools eng EU-Direktiv ëmgesat huet, ass de Stat Propriétaire gi vun deem ganzen Eisebunnréseau. De Stat ass deemno och beoptraagt mat der Remise en état, mam Entretien a mat der Modernisation vum Réseau. Datselwecht gëllt fir d'Raccordement un den internationalen Zuchréseau, fir déi de Stat ze suergen huet. Iwwer Kontrakt huet de Stat dës Missiounen un d'CFL delegéiert. Déi national an och auslännesch Zuch- a Bunnunternehmen kënnen vum Lëtzeburger Réseau profitéieren - Dir wësst dat -, d.h. drop fueren, ënnert der Konditioun, datt se eng bestëmmt Redevance do bezuelen.

Duerch d'95er Gesetz gouf och de Fonds du rail geschafen, an den Transportminister huet am Fong d'Aufgab, fënnfjäerzeg Investissementsprogrammer opzesetze fir d'Modernisation an den Ënnerhalt vun deem Réseau. D'Ausgaben an d'Acquisitiounen, déi fir d'Realiséiere vun den Investissementsprogrammer gebraucht ginn, ginn iwwer de Fonds du rail ofgewéckelt. De Fonds du rail ass deemno e wichtegt Instrument - ech hunn et gesot - fir d'finanziell Duerchféierung vun den Investissementen op eise Schinnennetz.

De Projet de loi, deen eis haut beschäftegt - ännert wéi scho gesot - d'Gesetz vun 1995 of. Op där enger Säit handelt et sech ëm eng Adaptatioun vun de Fonktionementsregele vum Fonds du rail an ëm d'Modalitéit fir d'Mise en oeuvre vun der Utilité publique beim Kaf vun Immobilien. Op där anerer Säit geet et dann och nach ëm d'Autorisation vun der Chamber bei enger ganzer Rei vu wichtegen a relativ héijen Investissementen.

Fir d'éischt zum Volet Fonktionementsregelen.

Deen dréit sech ëm d'Kontabilitéit vun de Finanzoperationen. Dat heescht, am Sënn vu méi Transparenz ginn d'Finanzoperationen tëscht dem Fonds du rail an der CFL an Zukunft Operation fir Operation comptabiliséiert an net méi, wéi bis elo, matenee verrechent. Duerch déi nei Regele kënn et zu enger méi kloerer Trennung vun den Aufgabe vun der CFL. D'CFL ass nämlech zu gläicher Zäit - Dir wësst dat - en Opérateur wéi all aneren, deen d'Lëtzeburger Schinnennetz benotzt an dofir eng Redevance bezuele muss. D'CFL ass awer och de Gestionnaire vun deem Réseau, dëst am Opdrag vum Lëtzeburger Stat. Déi nei Comptabilitéit ënnerscheid also kloer tëscht deenen zwou Aktivitéiten vun eiser nationaler Eisebunnsgesellschaft.

Nun, fir d'Realiséiere vun deenen Infrastrukturen ass et awer och noutwendeg, datt een d'Méiglechkeet huet, fir Enttegnungen duerchzeféieren. D'Gesetz vun 1995

gesäit wuel vir, datt verschidden Operatiounen bei Immobilië kënnen als Utilité publique deklaréiert ginn. Et gëtt awer an deem Text vum 1995 verschidde Lacunen. Et steet z.B. néierens geschriwwen, ënner wéi enge Konditiounen déi Deklaratioun ze geschéien huet, respektiv wéi eng Form déi verschidden an eventuell Entteegnungen kënnen unhuelen.

Mat dësem Projet de loi, deen hei beschriwwen gëtt, ginn natierlech déi Lacunen do redresséiert, déi ech elo grad énuméréiert hunn, an et kënnt zu engem Renvoi op d'Gesetz vum 15. Mäerz 1979 iwwert d'Entteegnungen am Zesummenhang mat der Utilité publique.

Här President, den Haaptpunkt vum dësem Projet de loi ass awer d'Approbatoun duerch d'Chamber vum net manner wéi 14 Investissementer vum Fonds du rail am Kader vum fënnfjärege Investissementsprogramm vum der Regierung. Dës Dépense belaf sech op net manner wéi 12 Milliarde Frang. Dëst ass en importente Montant, an dat weist op eng ëmfangräich Investitiounspolitik hin. Et ass wichteg, datt mer eis Eisebunn fit maachen - oder den Eisebunnsréseau - fir dat neit Jorhonnert, respektiv -dausend. Am Sënn vum enger nohalteger Entwécklung brauche mer e performante Service bei der Eisebunn - ech hunn et scho gesot -, an d'Mobilitéit am Land, an der Groussregioun an nach doriwwer eraus erfuerdert en effikassen Transport iwwert d'Schinn.

D'Eisebunn - mir wëssen dat - ass an enger konstanter Entwécklung. Et gëllt sech unzepassen. Wat de Güterverkéier ugeet, hu mer viru kuerzem gelies, datt an deene leschte Joren eng bedeitend Augmentatioun feststellen ass. Ëmmerhin: Tëscht 1997 an 1999 ass de Frachtvolumen ëm 9% gewuess. De gesamten Émsaz vum der CFL ass 1999 ëm 8,3% op net manner wéi 11,6 Milliarde Frang an d'Luucht gaangen. Hei sinn, selbstverständlech besonnesch beim Güterverkéier, weider Efforen néideg. Et ass noutwendeg, fir dës néideg Investissementer ze maachen, mat deene souwuel dem Zouwuess un Trafic ka Rechnung gedroe ginn, respektiv och déi néideg Sécherheet - dat ass e wichtege Punkt - um Réseau ka garantéiert ginn.

Deen Investissementsprogramm, dee mer haut de Mëtze solle stëmmen, erlaabt déi néideg Verbindungen vum der nationaler Eisebunn mat deem europäeschen Netz - och dat ass e wichtegt Argument -, an ech hoffen och, datt d'Regierung sou schnell wéi méiglech d'Verhandlung kann ofschléissen, wat d'Verbindung mam TGV-Est ubelaangt. Eist Land ka sech et - ech mengen, do si mer eis eens - net erlaben, fir ausserhalb vum deenen transeuropäeschen Zuchnetz ze bleiwen. Den TGV-Est kéint eis déi néideg Verbindungen mat Däitschland ginn, iwwer Saarbrécken a Mannheim.

Dann: Déi moderniséiert Nordstreck - dat ass en anert Argument - kann an dësem Kontext och gesi ginn als eng Aart Zoubréngerlinn fir den TGV-Nord, deen, vu Bréissel aus iwwer Léck, eis zousätzlech kéint mam Norde vum Däitschland verbannen. Wa mer dëst zustane kréien, da wär et méiglech, déi zwou TGV-Strecken iwwer an duerch Lëtzebuerg mateneen ze verbannen.

E weideren Défi, dee sech eiser Eisebunn stellt, ass dee vun de Pender. De staarke Wuesstum vum der Lëtzeburger Ekonomie bréngt natierlech mat sech, datt ëmmer méi eng grouss Zuel vu Frontalieren op Lëtzebuerg schaffe kënnt. Et ass also wichteg, datt hei an Zukunft verstärkt op den öffentliche Transport a méi prezis op den Zuch, mat dem Modell BTB, gesat gëtt. Déi staark Entwécklung, déi Lëtzebuerg hei an deene leschte Jore matgemaach huet, wäert och an den nächste Joren net of-, mä am Géigendeel éischer an eventuell souguer staark zouhuelen. Mer mussen deemno déi richteg Weiche stellen, fir dat Transportopkommen, wat déi ganz Entwécklung mat sech bréngt, op déi richteg Schinn ze leeën.

Bei deem Investitiounsprogramm, deen eis virläit, spillt - ech hunn et virdu scho kuerz ernimmt - och d'Sécherheet e ganz wichtege Rôle, an ech wëll do z.B. op d'Erneierung an d'Suppressioun vum enger ganzer Partie Passages à niveau hiweisen, um ganze Réseau iwwregens. Et handelt sech hei am Beräich Sécherheet, mengen ech, ëm e ganz wichtege Moment, deen awer och eng net onwesentlech Dépense mat sech bréngt, déi mat ëmmerhin enger halwer Milliard zu Buch schléit. Weider Dépense si virgesi fir en drëtt Gleis op der Héicht vum Viaduc Polvermillen - och aus Sécherheetsgrënn -, d'Afféierung vum engem System fir d'Kontroll vum der Vitesse um ganze Réseau an och den Arrêt automatique vum den Zich.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wollt domat ofschléissen, datt ech meng Hoffnung ausdrécken, datt mer mat Hëllef vun deenen Investissementer, iwwert déi mer haut sollen ofstëmmen, déi néideg Infrastruktur schafen, déi mer brauchen, fir datt eis Eisebunn kann op eng effizient Aart a Weis am neie Jorhonnert funktionéieren, an dat gëllt souwuel fir de Persounen- wéi och fir de Güterverkéier, fir de lokale wéi fir den transeuropäeschen Trafic.

An dësem Sënn wollt ech den Accord vu menger Fraktioun zu deem Projet de loi abrénge.

Ech soen Iech 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, ech kann ufänken a mech de Wieder vum Här Schummer usschléissen, dee gesot huet, dass dat heiten en excellente Projet ass. Et ass en excellente Projet, well en ass jo och vun der leschter Regierung deponéiert ginn, den 28. Abrëll 1999, an ech soen him awer haut trotzdem merci fir säi schréftlechen a mëndleche Rapport, deen d'Diskussiounen an der Kommissioun op eng gutt Aart a Weis zrëckgëtt.

De Projet, dee mer haut diskutéieren, huet zum Zil, doduerch dass eng Rei Investissementer am Beräich vum den Eisebunnsinfrastrukture gemaach ginn, d'Struktur

dohigoend ze verbessern, dass se deenen zouhuelende Kapassitéitsuprséich, déi gestallt ginn, Rechnung kann droen, souwuel am Persounentrafic, wéi och, wat de Gidderverkéier ubelaangt. En drëtt Element, wat am Projet de loi erëmkënn, sinn eng Rei vun Investissementer, déi sech am Beräich vun de Sécherheetsinfra-structure bemierkbar maache sollen, Investissementer, déi ëmsou méi noutwendeg gi sinn, well mer an deene leschte Méint a Jore leider déi eng oder aner Kéier op tragesch Accidenter hu missen zréckkucken.

D'Investissementer insgesamt sinn och dohigehend noutwendeg, well ee weess, dass d'Konzeption vum aktuelle Schinneréseau hei zu Lëtzebuerg trotzdem ronn 150 Joer al ass an dofir onbedingt muss iwwerschafft ginn. Wann ee vun de Kapassitéitsproblemer schwätzt, déi d'Eisebunn am Laf vun deene leschte Jore kennegeleiert huet, doduerch dass um Ugebuet eng Rei vu Verbesserunge virgeholl gi sinn, gesäit een, dass dat heiten eng Noutwendegkeet ass.

An deene leschten 10 Joer huet d'Zuel vun de Voyagueren op der Eisebunn däitlech zougeholl. Wa mer nach 1990 19.000 Leit pro Woch mat der Eisebunn transportéiert hunn, waren et der 1995 24.000, an et sinn der 1999 27.000 gewiescht. Den Tonnage vum Gidderverkéier huet eng ähnlech Entwécklung kannt. Wa mer 1990 17 Milliounen Tonnen transportéiert hunn, war et 1995 eng Baisse erof op 16 Milliounen Tonnen, an 1999 waren et praktesch 20 Milliounen Tonnen.

Alleguer déi dote Kapassitéiten, déi zougeholl hunn, féieren natierlech dozou, dass een och muss am Beräich vun den Infrastrukturen Investissementer maachen. An der Tëschenzäit huet d'Eisebunn sech och domat beschäftegt, wéi hir Zukunft soll ausgesinn, an et ass e Plan-directeur ferroviaire fir d'21. Jorhonnert erstallt ginn, eng Aarbecht, déi eiser Aschätzung no ganz gutt gemaach ass, wou eng ganz Rei vu Visiounen iwwert déi zukünfteg Entwécklung vum Schinneréseau dra sinn, wou Perspektiven dra sinn, déi selbstverständlech iwwert dës Legislaturperiod eraus ginn an net alleguer kuerzfristeg kënne realiséiert ginn, mä awer de Verdéngscht hunn, dass et e méi oder wéineger koherent Konzept fir d'Entwécklung vum Schinnennetz hei zu Lëtzebuerg ass.

Den Transportminister hat zu deem dote Plang eng llicht aner Aschätzung. Dat ass och säi gutt Recht. Mir hunn op jidde Fall fonnt, dass dat doten eng formidabel Aarbecht war, déi vun der Eisebunn aus gemaach ginn ass.

Mir hunn an der Kommissioun dann och iwwert deen dote Plan-directeur geschwat. Mir haten d'Eisebunnsdirektioun invitéiert, an no där Entrevue huet d'Regierung der Eisebunn e Brëf zougestallt, wou se dat Konzept hei erstallt huet. Si sollt doropshin och e Concept stratégique erstellen, fir am Fong dat, wat mer elo iwwert de Wee vun deem Plan-directeur virgeluegt kritt hunn, nach e bëssen ze finaliséieren. Ech denken, dass mer, wann d'Eisebunn dee Concept stratégique ausgeschafft huet, se dann och nach eng Kéier sollten an d'Kommissioun ruffen, fir doriwwer e Meenungsaustausch ze féieren.

Bei deem Gespréich, wat mer mat der Eisebunnsdirektioun haten, ass eng Rei vu Froe gekläert ginn. Déi Zäit, wou déi Diskussioun gefouert ginn ass, war an der Aktualitéit d'Fro, ob dat drëtt Gleis fir de Viadukt vun der Polvermillen sollt, misst oder net misst gebaut ginn. D'Gespréich mat der Eisebunnsdirektioun huet, denken ech, jiddereen iwwerzeegt, dass dat aus Sécherheetsgrënn eng Noutwendegkeet wär.

Mir haten och deemools d'Situatioun vun der neier Streck, respektiv dem drëtte Gleis tëschen Beetebuerg an der Stad, wou d'Eisebunn sech net eens war, wat fir eng Variant déi richtig wier. Mëttlerweil si se der Iwwerzeugung, dass nëmmen en Neibau vun der ganzer Streck sënnavoll ass.

Mir haten och d'Diskussioun iwwer de geplante Contournement vun de Fransousen an de Belsch mat de méigleche Konsequenze fir de Gidderverkéier op Lëtzebuerg, wou d'Gefor bestanen huet, dass mer ënner Emstänn géinge kontrolléiert ginn.

Mat dësem Gesetz, wat am Fong eng Modifikatioun vum Gesetz vum 10. Mee 1995 duerstellt, eent vun deene Gesetzter - et waren der méi -, mat deene mer d'Reform vun der Eisebunn an d'Wee geleet hunn, schafe mer hir d'Voraussetzung, fir am Kader vun der europäescher Liberaliséierung kënnen ze bestoen.

Deen Text, dee mir elo virleien hunn, deen ass vis-à-vis vun deem éischte Regierungstext aus dem Joer 1999 llicht modifizéiert ginn. Eng Rei vu Projeten ass derbäi komm, anerer sinn ewechgefall. D'Devië sinn ugepasst gi mat deem Resultat, wat scho virdrun hei zitéiert ginn ass. Insgesamt ass et e Package vun ëm déi 12 Milliarde Lëtzebuerger Frang, wat en important Investissement duerstellt.

Ech wëll elo hei net méi op d'Detailer vun deenen eenzelne Projeten agoen. De Rapporteur huet dat gemaach, aner Virriedner hunn et och gemaach. Ech wëllt just zwee Punkte kuerz kommentéieren.

Dat eent ass den Dédoublement vum Gleis Rodange iwwer Péiteng an d'Stad Lëtzebuerg. Mir haten d'Diskussioun gefouert, dass d'Gefor vun engem Contournement vu Lëtzebuerg géing bestoen, an ech wollt den Här Minister froen, wéi den aktuelle Stand vun där do Diskussioun ass, wat d'Belsch an d'Fransousen zu deem do Projet ewell soe mat deenen Dispositiounen, déi elo am Projet de loi dra sinn. Dat heescht, mat engem deelweisen Dédoublement vun deem Gleis erreeche mer et schonn, dass d'Kapassitéit, souwuel wat de Gidderverkéier ubelaangt wéi och de Persounenverkéier, op eng beträchtlech Aart a Weis klëmmt, an ech denken, dass mer domat net nëmmen de Problem vum Gidderverkéier mä och de Problem vum Persounentrafic kënne léisen, Persounentrafic, deen dagdeeglech am Abléck onzoumuttbar Verspéidungen erfiert, wat zur Konsequenz huet,

dass, wann dat Ugebuet vum öffentlechen Transport net zuverlässig ass, d'Leit et net profitéieren.

E weidere Punkt ass dee vun der Polvermillen, e Projet, deen an deem éischte Projet, deen d'Regierung hat, net dra war, well deemols ganz einfach déi Fro, ob dat e Sécherheitsrisiko wier oder net, net Aktualitéit war, mä opgrond vun de Gespréicher ass dee Projet erakomm a schléit sech mat enger Milliard nidder, wat e ganz beachtliche Punkt ass.

Dëse Projet hei léist selbstverständlech net all d'Problemer vum öffentlechen Transport. E léist och net all d'Problemer, déi d'Eisebunn huet. E léist och net all d'Problemer, déi am internationale Schinnentràfic bestinn.

Mir hunn zum Beispill nach ëmmer grouss Problemer mat der Verbindung vun deenen dräi europäeschen Hauptstied: Stroossbuerg, Lëtzebuerg, Bréissel, wou déi vergaange Regierung wierklech probéiert huet an d'Belsch gedrängt huet, mat op de Wee vun enger Rei vu Verbesserungen ze goen, fir esouwuel d'Qualitéit wéi de Confort, d'Péinktlechkeet an aneres ze verbesseren.

Ech géing d'Regierung invitéieren hir Effort weiderzeféieren, well dat ass dach awer eng Streck, déi et absolut verdénkt, dass dran investéiert gëtt, well se vu ville Leit profitéiert gëtt, a souwuel d'Zich wéi och d'Horairen hunn de Moment eng Rei vu Verbesserungen néideg.

Doduerch dass de Montant gehéicht ginn ass, deen et noutwendeg mécht, e Gesetz ze maachen, ass ee Projet net méi an deem Gesetzprojet mat dran, de Projet iwwer d'Verlängerung vun der Eisebunnsstreck Diddeleng op Wuelmereng, wou mer eng Verlängerung vum Gleis geplangt haten, a wou ebenfalls eng Voie d'évitement geplangt war.

Ech si frou driwwer, dass den Transportminister bei Geleeënheet vun der Interpellatioun d'lescht Woch hei drop higewisen huet, dass dee Projet trotzdem géing weider suivéiert ginn. Dee Projet ass ëmsou méi wichteg, well mer festgestallt hunn an ëmmer nach feststellen, dass d'Zuel vun de Frontaliere permanent an d'Luucht geet. Ech hunn d'Chiffren d'lescht Woch am Detail hei virgedroen. Ech wéilt just zwee Chiffren nach eng Kéier ervirsträichen. 1998 waren et 70.800 Voyageuren an am Joer 2000 am Abrëll sinn et der schonn 83.400. Wann dee Projet vun Diddeleng géing realiséiert ginn, géing dat méiglecherweis derzou bäidroen, dass den Trafic vun de Frontalieren aus Frankräich a Richtung Stad e bessen manner iwwer d'Strooss an e bessen méi iwwer de Wee vun der Schinn géing lafen.

Et muss een derbäi soen, dass dee Projet, deen elo virgesinn ass, innerhalb vu fënnf Joer soll realiséiert ginn. 12 Milliarden ze verschaffen innerhalb vu fënnf Joer ass keng einfach Saach. Et misst een d'Eisebunn drop hiweisen, wa se déi Suen elo zur Verfügung huet, se sech da misst an d'Lag versetzen, déi Suen och kënnen auszeginn, dat heescht, sech mat deem noutwendege Personal ze équiperen, fir dat ze maachen.

De Problem vun de Frontalieren ass och an dem Rapport vun der Kommissioun ugeschnidde ginn, an d'Regierung gëtt och do invitéiert, weiderhin Effort ze maachen, fir d'Frontaliere méi wéi bis elo derzou ze bewegen, vum motoriséierten Individualverkéier op den öffentleche Persounenoverkéier zréckzegräifen. D'Statistike soen, an dat hu mer vum Här Minister Grethen héieren, dass et nëmme 6% Frontaliere gëtt, déi op den öffentlechen Transport zréckgräifen. Et misst een also do eng Rei vun Inzente schafen, fir dass dee Prozentsatz an d'Luucht geet.

Een anere Punkt, deen am Rapport zréckkënn, ass dee vum BTB. Mir haten d'Geleeënheet d'lescht Woch, méi intensiv hei driwwer ze schwätzen an d'Kommissioun huet d'Regierung invitéiert, zesumme mat der Stad Lëtzebuerg, wann déi Etüden, déi nach ausstinn, virleien, driwwer ze beroden, wéi een de Problem vum Trafic ëm an an der Stad Lëtzebuerg besser an de Grëff kënn kréien. Ech denken, dass mer an deem Haus nach eng Kéier op déi Diskussioun zréckkommen, wann déi Etüde virleien, déi offensichtlech nach feelen.

Ofschléissend wëll ech den Accord vun eiser Fraktioun zu deem Projet bréngen, wëll awer déi Euphorie, déi den Här Schummer un den Dag geluegt huet, net an alle Punkten deelen, well ech denken, dass een deem Projet net sollt Saachen op den Hutt schreiwen, déi einfach net dohinner gehéieren.

Dëse Projet erfëllt nach laang net all Uspréch u Mobilitéit, déi d'Bierger am Land zegutt hunn. Do bedäert et méi wéi einfach eng Verbesserung vun den Infrastrukture vun der Eisebunn. De Projet dréit och nëmme deelweis dem Ussproch vun Nohaltegkeet Rechnung, well fir dee Begrëff vun der Nohaltegkeet eescht ze huelen, misst ee méi wäit goen, an ech verzichte gären drop, nach eng Kéier meng Interventioun am Kader vun der Interpellatioun virzedroen. Déi zwee Uspréch erfëllt dëse Projet eiser Aschätzung no net.

Een Aspekt, dee bei der ganzer Diskussioun och eiser Aschätzung no feelt, ass d'Abanne vun dësen Projeten an d'Landesplanung. Mir héieren all Kéiers, wann hei e Regierungsvertreter schwätzt, vun engem Plan sectoriel. D'Mme Brasseur huet dat virduen e puermol gesot. Si huet vun engem Plan sectoriel vun de Lycéeën geschwat. A wann och den Transportminister d'lescht Woch gemengt huet, ech hätt éischter d'Fraktioun wéi d'Regierung interpelléiert, deelen ech natierlech déi Aschätzung net, well ech hunn d'lescht Woch d'Regierung ënner anem gefrot, wéi et da mam Plan sectoriel "transport" wier, deen an der Regierungserklärung steet a vum Här Innenminister Wolter gepriedegt gëtt, well dat wär e wichtegt Element, dat een am Kader vun der Diskussioun ëm d'Integratioun vum öffentlechen Transport an d'Landesplanung onbedingt era misst kréien. Et wär interessant vun der Regierung ze héieren, wéi et mat deem Plan sectoriel "transport" am Moment steet.

Ech soen Iech merci fir Är Opmierksamkeet.

M. le Président.- Den Här Claude Meisch huet d'Wuert.

M. Claude Meisch (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Loosst mech fir d'éischt dem Rapporteur John Schummer félicitéiere fir deen explicité Rapport, deen en hei gemaach huet. Dee Rapport war esou explicite, dass et mir nach just bleift, fir den Accord vun eiser Fraktioun ze bréngen.

Ech soen Iech merci.

M. le Président.- Den Här Fernand Greisen huet d'Wuert.

M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Den Zweck vun dësem Projet ass et, eis Eisebunn op d'Erausforderunge vum Verkéier vun eiser Zäit a fir d'Zukunft besser virzebereeden, a fir den Transport op der Schinn méi sécher ze maachen.

Ech wëll fir d'éischt all deene merci soen, déi un dësem Projet matgeschafft hunn. Ech wëll net nach eng Kéier am Detail op déi eenzel Punkte vum Projet agoen. Ech verweisen do op de schrëftleche Rapport an op d'Aussoe vu menge Virriedner.

Erënnere wëll ech just, dass den ADR dem Gesetz vum 10. Mee 1995, wat elo ëmgeännert gëtt, zougestëmmt hat. Deemools gouf eng Trennung agefouert vum Netz a vum Bedreiwer.

Wat d'Lëscht vun de Projeten ubelaangt, déi mir virgeluegt kruten, wëll ech och net nach eng Kéier am Eenzelnen op all Projeten agoen, mä just e puer Punkten ervirhiewen.

1. De Statsrot bemängelt, dass fir esou héich Ausgaben - et sinn 12 Milliarden - relativ wéineg Begrënnung fir d'Auswiel vu grad dëse Prioritéiten an esou knapps Erklärungen zu deenen eenzelnen Aarbechte regierungssäiteg gemaach gi sinn.

Dëser Kritik kënne mir eis nëmmen uschléissen, besonnesch well et fir e Laië schwéier ass, alles duerchzekucken. Ze hoffen ass, dass eis Regierung derduerch gesäit, a sech net vu klengkarréierte Partikularinteresse leede léisst, mä virun allem de globalen an europäesche Kontext vum Transport berücksichtegt.

Am selwechten Zesummenhank seet de Statsrot, et wär onméiglech nozevollzéien, firwat d'Regierung am Laf vun der Prozedur eng komplett nei Lëscht mat anere Prioritéite virgeluegt huet. Vun där aler Lëscht bleiwen nach just fënnef Projete rescht.

2. De Statsrot mengt awer och, et wier besser gewiescht, all eenzelne Projet duerch en eegent Gesetz duerch d'Chamber kontrolléieren an ofstëmmen ze loosse. Sécher wier dat méi demokratesch gewiescht. Et hätt eis erlaabt am Detail zu deenen eenzelnen Aarbechte Stellung ze huelen. Mä, maache mir eis näischt vir, vun dëser Majoritéit wier souwéi sou all Projet ouni Iwwer-

leeung guttgehal ginn, esou wéi e vun der Regierung abruecht gi wär. Da kënne mer eis also dësen Exercice spueren, besonnesch well e puer Aarbechten um Gebitt vun der Sécherheet ganz dréngend sinn a keng Verzögerung erlaben.

Froe muss ee sech awer erëm eng Kéier, firwat et esou laang gedauert huet, bis déi zoustänneg Politiker Suen an Zäit fonnt hunn, d'Verbesserung vun der Sécherheet an Ugrëff ze huelen. Dëst hätt säit jeher missen éischt Prioritéit sinn.

3. Zum Investitiounsprojet 2, der Streck Péteng-Lëtzebuerg.

Hei stellt sech e Problem, deen ee vill méi allgemeng muss belichten, an zwar am Zesummenhank mam Uschloss vum Lëtzebuurger Schinnennetz un déi europäesch Réseauen.

D'Regierung huet geschwat vun engem gewëssene Risiko, dass Lëtzebuerg ëmgaange kënnt gi vun anere Projeten, déi eis Nopeschlänner fir hir Eisebunn plangen. Wann dat esou ass, misst dach emol awer eng Kéier kontrolléiert a verglach ginn, wat déi reell Käschte sinn un Investitiounen, dem Bedreiwen, der Ëmweltbelaaschtung an dem Terrainverbrauch géintwärt dem Akommes duerch friem Transporter duerch eist Land. Ob dat eng Gefor ass, wéi hei scho gesot ginn ass, dass e Bypass laanscht eist Land geet, dat bleift nach festzustellen.

Sollte mer net fir d'éischt op d'Beispill vun den Autobunne kucken, mam Misär, dee mer do hunn, well mer de Verkéier duerch eist Land zéien, deen am Fong besser ronderëm op méi kuerze Strecke fuere kënnt?

Sollte mer net also emol préifen, ob et net besser wier, den auslännesche Giddertransport op der Schinn ronderëm d'Land fueren ze loosse, a just derfir ze suergen, dass eis Eisebunn gënschteg Utschlëss un dat international Eisebunnnetz prett hält.

4. Zum Investitiounsprojet 3, der Nordstreck:

Hei ass d'Erneuerung vun de Gleiser virgesinn a vun aneren Infrastrukturen, besonnesch op der Sektoun Walfer-Luerenzweiler, fir d'Transportkapassitéit kënnen ze vergréisseren.

Fir den ADR, an dat hunn ech scho gesot, huet d'Vergréisserung vun der Transportkapassitéit vun der Streck Lëtzebuerg bis an den Norde Prioritéit. Mat enger Verbesserung vun den Taktzäiten a virun allem vun der Service-Frëndlechkeet an der Pünktlechkeet hu wirksam Investitiounen sécher déi beschte Resultater um Gebitt vun der Entlaaschtung vum Uelzechtdall, an domat vun der Liewensqualitéit an dem Ëmweltschutz.

Fir den ADR ass et kloer, datt den öffentlechen, kollektive Persounen- a Wuereverkéier an Zukunft eng gréisser Roll spille muss, an dobäi denke mir virun allem och un d'Eisebunn.

Si kann déi gréisser Agglomeratiounen matenee verbannen. Ech hu schonn hei d'Verbindungen Nordstad-/Zentrum a Süden/Zentrum genannt, mä wichteg sinn awer och déi praktesch Verbindungen zum internationalen Netz; och zum Notze vun eiser Industrie.

Mir hunn ëmmer däitlech gemaach, datt d'Politik geuerdert ass fir dofir ze suergen, datt de Betrib vu kollektive Verkéierssystemer net a rigide Forme gepresst gëtt, esou datt e sech selwer erwiert.

D'Politiker hunn et bis elo awer nach net fäerdeg bruecht, eis CFL an d'Lag ze versetzen, fir hir Problemer an de Grëff ze kréien. Si hunn et bis elo net fäerdeg bruecht, fir en zefriddestellenden an ekonomesch vertretbare Betrib vun eiser Eisebunn op d'Been ze setzen.

Den ADR huet verlaangt, datt do den Hiewel muss fir d'éischt ugesat ginn. An eisem Walprogramm hu mir gesot, datt et noutwendeg ass de Bedreiwer no privatwirtschaftleche Grondsätz ze reorganiséieren a méi effizient ze maachen a gläichzäiteg awer d'Sécherheet vun de Passagéier duerch en öffentlecht Kontrollsystem ze garantéieren.

Als Beispill wëll ech op de Wonsch zréck kommen, fir d'Frontalieren an den Zuch ze kréien. Déi beschte Incitatioun dofir wär e Betrib, bei deem de Service fir d'Passagéier klappt.

D'Erhéijung vun der Transportkapassitéit fir de Persouneverkéier an zousätzlech Haltestellen sinn, niewent engem bessere Service, d'Viraussetzungen déi dëse Betrib erfëlle muss. Datt dat no engem privatwirtschaftlech gefouerte Prinzip éischter erreecht ka ginn, beweist zum Beispill de kollektiven Transportsystem zu Karlsruhe, wou vum Manager ugefaangen, all Personal privat-rechtlech agestellt gëtt.

Den ADR kann also dëse Projet net oflehnen. E bréngt dach - mat vill Verspéidung - eng Rei vu Verbesserungen fir de Schinneverkéier, besonnesch um Gebitt vun der Sécherheet.

Anerersäits vermësse mir awer eng laangfristeg Virausplanung, besonnesch ënnert der Berücksichtigung vun den europäesche Gegebenheiten. Mir kënnen d'Noutwendegkeet an d'Wichtigkeet vum Investitiounsprogramm net am leschten Detail jugéieren, virun allem wësse mir net ob en a global Iwwerleeung fir d'Zukunft erapasst.

Op alle Fall léisst de Plang vun der CFL, dat heescht hir Visioun fir d'Zukunft, net drop schléissen, datt hei dat richtegt Konzept virliit.

Fir den ADR sinn d'Prioritéiten déi hei:

1. Bannen am Land brauche mir e rapid, onofhängegt a performant Schinnevernetz.
2. Ausserhalb kënne mir eis Bypäss vum auslänneschen Netz virstellen, mä mir brauchen awer virun allem

rapid an effikass Ueschlëss un dat internationalt Netz. Beispiller, wéi den Ueschloss un de TGV a Frankräich an eventuell och un den TGV nördlech vum Land an d'Belsch an an Däitschland si scho genannt ginn.

Et bleift nach vill zu dësem Thema ze soen. Ech wëll zum Beispill un de Problem vum Schinneverkéier am Zentrum a rondrëm d'Hauptstad erënnere. Mä do wäerte mir nach sécherlech drop zréck kommen.

Ënnert deene virgenannte Konditiounen gëtt den ADR seng Zoustëmmung zu dësem Projet.

Merci fir d'Nolauschteren.

M. le Président.- Als leschten Diskussiounsriedner ass den Här Bausch agedroen. Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, an deene leschten 10, 15 Joer ass - wann ee reng chifférméisseg kuckt - vill an eist Schinnevernetz hei am Land investéiert ginn. Virun allem an deene leschte 5 Joer - géif ech soen - ass extrem vill investéiert ginn. Wéi dee Projet vun haut et beleet, gëtt och nach weider vill an eist Schinnevernetz investéiert.

Ech wëll awer duerch e ganz kuerzen Historique beleechen, datt eigentlech déi vill Milliarden, déi hei um Pabeier stinn, quasi d'Impressioun ginn, wéi wann hei géif an eist Schinnevernetz iwwerinvestéiert ginn. Dat ass awer ganz staark ze relativéieren, wann een d'Geschicht kuckt, déi eise Schinneverkéier an de leschten 30, 40 Joer kann huet.

Ech géif soen, datt d'Investissementer bis haut an souguer en Deel vun den Investissementer déi elo hei an dësem Projet virgesi sinn - virun allem déi vun der Sécherheet - als Ursaach hunn, datt eigentlech bis Ufanks den 80er Joren iwwerhaupt näischt méi an d'Schinnevernetz investéiert ginn ass. Au contraire, et ass net nëmme dat, wat bestanen huet, esou ze soe verfaule gelooss ginn, mä et si permanent Strecken ofgebaut ginn.

Ufanks den 80er Joren ass e gewëssenen Drock entstanen, engersäits duerch d'Gewerkschaften an anerersäits duerch d'Ëmweltorganisatiounen, déi no bausse konkretiséiert a kloer gemaach hunn, wat fir eng Wichtigkeet dat huet. Wa mir an Zukunft eng Mobilitéit wëllen, a Mobilitéitsbesoine ginn et an eiser Gesellschaft bekannterweis jo net manner, mä ëmmer méi, da musse mir de Schinneverkéier ausbauen, well mir soss net zu enger nohalteger Entwécklung vun eiser Mobilitéit kommen.

Ufanks den 80er Joren, wéi den Drock ugefaangen huet ze entstanen, huet eist Schinnevernetz zu Lëtzebuerg éischter un e Jangli an un e Charly erënnert, wéi un e modernt öffentlecht Verkéiersnetz, wéi eent wat ee schonn Ufanks den 80er Joren och onbedéngt benéidegt hätt a wat an enger Rei aneren europäesche Länner ugefaangen huet sech ze konkretiséieren. Deemools war et nach en CFL-Netz an huet hir integral gehéiert, well déi

Trennung wéi mir se haut kennen, dunn nach net existéiert huet.

Déi vill Investissementer déi an de leschte Joren an de Schinnentransport gemaach gi sinn, waren eigentlech nëmmen noutwendeg fir deen desolaten Zoustand, an deem eist Schinnennetz war, ze behiewen an d'Eisebunn-gesellschaft à même ze setzen, fir iwwer e Réseau hei am Land ze verfügen, deen dat Wuert "modern" iwwerhaapt verdéngt huet.

Als Beispill wëll ech d'Nordstreck erausgräifen, well déi jo och zum Deel hei am Projet behandelt gëtt. Dir kënnt Iech erënneren, dass Enn de 70er Joren net d'Moderniséierung zur Debatt stung, mä d'Zoumaache vun der Nordstreck. Nëmme well immens vill Leit ugefaangen hunn op de Problem an op d'Konsequenzen opmierksam ze maachen - wa mir op dee Wee géife goen -, ass eigentlech déi Streck deemools net zougemaach ginn.

Enn de 70er Joren, Ufanks den 80er Joren, wéi déi Streck sollt zougemaach ginn, du war déi an engem Zoustand, dass mir nach gréisstendeels mechanesch Stellwierker haten. Fir déi, déi sech näischt ënner engem mechanesche Stellwierk virstelle kënnen, bedeit dat, dass d'Weichen nach mat den Hiwelen ëmgeluegt gi sinn. D'Transmissiounen vun de Bléck sinn nach iwwer eng Kierp manuell gemaach ginn. D'Signalisatioun vun der Nordstreck war zu engem groussen Deel mol nach net elektresch. Do sinn nach Pëtrolsluten an d'Signaler erop gedréit ginn.

Wéi gesot, ech schwätzen hei vun Ufanks den 80er Joren. Dat war jo awer schonn zu engem Zäitpunkt wou eis modern Industriegesellschaft e gutt Stéck weider war. Déi Streck do war deementspreechend erofgewirtschaft ginn, dass wann ee se erhale wollt, een huet missen en enormen Effort un Investitiounen maachen, soss wär et besser gewiescht et hätt een d'Streck zougemaach. Si hätt a kengem Sënn kënnen als öffentlecht Verkéiersmëttel dëngen, esou wéi mir dat haut wëllen an och ëmmer méi realiséieren.

D'Investitiounen vun deene leschte Jore ware mat Sécherheet haaptsächlech fir den Nohuelbedarf ze kompenséieren. Och e gudden Deel vun deene vun haut ginn an déi Richtung. Ech géif hei just eng Ausnahm maachen. Et ass fir d'éischte Kéier, dass mir hei mat engem Projet konfrontéiert sinn, wou et net nëmmen drëm geet fir d'Sécherheet an d'Feeler aus der Vergaangenheet ze kompenséieren, mä et ass carrément en éischte Schrëtt a Richtung Ausbau vum Schinnennetz. Et gëtt ugefaangen eegleiseg Strecken ze dédoubléieren. Am Fall vun der Beetebuerger Streck gi jo carrément nei Gleiser geluegt. Dat ass schonn en historiesche Moment am schinnegebonnene Verkéier.

(M. Niki Bettendorf prend la Présidence)

Wat mir an deenen nächste Joren awer brauchen, dass ass sécherlech e qualitative Sprong dee vill méi wäit geet an och en Ausbau vum Schinnennetz dee vill méi wäit geet. Ech muss och soen, dass bei deem Plang, dee mir

vun der Eisebunn virgeluegt kritt hunn, nach vill Saachen dobäi sinn, déi erklärungsbédürfteg sinn. Dee Plang weist awer och eng ganz Rei interessant Pisten op, wou mir och als Gréng fannen, dass et noutwendeg ass fir an déi Richtung ze goen.

Ech wëll och an deem Kontext dem Här Greisen - deen hei en zimlech verwuerelten Discours gehalen huet - soen, dass hie menger Meinung no net verstanen huet wéi déi gesetzlech Grondlag haut vun der Eisebunn-gesellschaft ass, well soss hätt hien eng Rei Saachen, déi hien hei gesot huet, net kënnen soen, well déi ware manifestement falsch. Ech hoffen, dass hien déi vill Froen, déi hie sech hei iwwer d'Investitiounsvorhabe vum Stat an iwwer d'Nécessitéit vun deem, wat hei soll geplangt ginn a wou et him net kloer ass, ob dat gutt duerchduecht ass oder net, och da stellt, wann déi nächste Kéier iwwer eng nei Strooss diskutéiert gëtt. Hien huet Recht, wann hien déi Froe stellt, dass ass ëmmer berechtigt.

Ech hoffen, dass dem ADR seng Fraktioun - wa mir déi nächste Kéier iwwer nei Stroossen diskutéieren - sech déiselwecht Froe stellt. Ech hunn dat bis elo op alle Fall vermësst. Ech muss soen, dass hei Erklärungen dra sinn, déi mir op alle Fall vill méi plausibel erschéngen par rapport zu deem, wat hei geplangt ass fir ze investéieren. Wéi esou oft, wou Saachen - menger Meinung no - an d'Blannt era par rapport zum Stroosseverkéier hei decidéiert ginn.

Déi 12,23 Milliarden, wéi gesot, déi elo hei virgesi sinn, gesinn no vill aus, mä wann een dat an deem historiesche Kontext kuckt, dann ass dat vill méi relativ. Ech mengen och, dass ee sech muss bewosst sinn, dass wann et ëm d'Zukunft vum Schinneverkéier geet, dass een da mol muss en Ënnerscheed tëschent deenen Investissementer maachen, déi mir an d'Netz vum schinnegebonnene Verkéier um Territoire vun eisem Land maachen a wou menger Meinung no d'Notioun vum Service public eng wichteg Roll spillt a wou een dann net iwwer Rentabilitéitskritären diskutéiere kann, an zum Beispill deenen, wann een iwwer den internationale Verkéier diskutéiert, wou ganz aner Prémissen am Vierdergrond stinn.

Et muss een déi zwou Saachen ganz kloer vuneneen ënnerscheeden. Leider ass et esou, dass den Intérieurstrafic ubelaangt, dass mir hei an deem Projet, ausser de Sécherheetsgeschichten, net vill méi Klorheet kréien. Wat awer natierlech als Ursaach huet, dass mir de Projet BTB op Äis leien hunn a keen am Moment weess - mir hunn dat eréischt virun e puer Deeg diskutéiert - a wat fir eng Richtung déi nei Regierung an deem do Projet an Zukunft wëllt goen.

Den Trafic transfrontalier, dass heescht dat, dass mir fir d'Frontaliere wëllen nei schaffen, fir si op méi eng ekologesch Aart a Weis op hir Aarbechtsplaz ze féieren, gehéiert och zu deem Trafic. Anerersäits hu mir Investissementer, déi wéinst dem internationalen Trafic musse gemaach ginn, wou déi kommerziell Iwwerleeungen och ganz anerer musse sinn. Et gëtt sécherlech do eng Rei Intérëten, wou och fir eist Land en Intérêt um Spill steet

fir gutt ugebonnen ze sinn. Et muss een natierlech och do kommerziell Iwwerleeungen ustellen, déi ganz anescht sinn.

Do komme sécherlech och gréisser Erausfuerderunge finanzieller Aart op eis zou. Ech ginn e puer Stéchwierder: Dat sinn den Uschloss a besser Verbindungen, déi mir eis fir Bréissel wënschen. Mir hunn eng Motioun gestëmmt, déi d'Majoritéitsparteien eraginn hunn, déi deen do Problem och enthält. Dat ass unanime ugeholl ginn, wat eigentlech dem Transportminister Réckendeckung gëtt, fir an den Négociatioune mat de Belsch kënnen eng Garantie ze hunn, dass an Zukunft och d'Chamber déi néideg Kreditter an de Fonds du rail aschreiwe wäert, wann et drëm geet eng gréisser Participatioun ze entaméieren.

Da kënnt Frankräich, wou de Prozess mam TGV scho leeft. Do wäerte mir en anere Problem misse léisen. Mir wëssen, dass d'SNCF mat der DB - Frankräich mat Däitschland - en intensive Kontakt a Projeten huet, fir vu Metz aus iwwer Saarbrécken de Süde vun Däitschland an iwwerhaupt un de Süde vun Europa duerch d'Schinn vum TGV a vum internationale Schnellverkéier unzabannen. Mir müssen als Lëtzebuerger oppassen, dass mir den Zuch net verpassen, an dass mir eis do aklinnen, fir och vu Lëtzebuerg aus deen néidegen Accès ze kréien. Dat ass extrem wichteg. Et ass wahrscheinlech déi lescht Chance déi mir hunn, fir gutt Verbindungen zum Süde vun Däitschland ze hunn.

Da stelle sech natierlech eng Rei Froen zum Norde vun Däitschland, wou ee mat de Fransousen a mat de Belsch muss versiche fir Léisungen ze fannen. Wahrscheinlech geet dat iwwert déi Nordstreck, déi mir jo elo moderniséiert hunn a wou an der Zwëschenzäit och deen Deel an der Belsch moderniséiert ginn ass, wou awer en Effort muss gemaach ginn, an dat beim Material wat an Zukunft do fuere wäert.

Et muss een awer och nach ënnerscheeden tëschent dem Gidder- an dem Persounentransport. Do stellt sech net d'Fro vum Bypass an der Belsch oder wou och ëmmer, mä do stellt sech d'Fro éischter am europäesche Kontext an am iwwerregionale Kontext. Mir sollen eis näischt virmaachen. De Gidderverkéier huet zwar op der Schinn zougeholl, mä dat huet awer méi domat ze dinn, dass de Giddertransport insgesamt zougeholl huet, an dat méi duerch déi ekonomesch Entwécklung, wéi duerch de Fait, dass elo vill vun der Strooss op d'Schinn verlagert gi wär.

Den Effort muss gemaach ginn, fir dass mir endlech vun där Laascht vum ville Stroossegidderverkéier befreit ginn. Deen ass evident. Dofir mussen mir eis Strategien ausdenken. Do ass et fir mech awer kloer.

Do mussen mer iwwer eisen Nuebel erauskucken. Mir müssen dat zesumme maache mat de Belsch, mat de Fransousen a mir kënnen net nëmmen d'Interesse kucken vum eise eegenen Territoire. Et geet eigentlech drëm Strategien ze entwerfen, dass mer innerhalb vun Europa an Zukunft e Maximum vu Gidder op d'Schinn kréien an

dat kann nëmme méiglech si wa mer gutt Konzepter hunn, déi an engem europäesche Kontext duerchduecht sinn.

Dëse Projet huet zwee Elementer, engersäits d'Sécherheet, mä awer och den Ausbau vum Schinneverkéier. Dofir wäerte mer de Projet och stëmmen.

Ech wëll ofschléissend eigentlech soen, dass mer bei ganz villen, fir net ze soe bei bal alle Gesetzter, déi hei duerch d'Chamber ginn, op der Tribün soen, dass mer hoffen, dass mer fir deeselwechte Projet net méi brauchen zrëckzekommen, well mer dovun ausginn, dass déi Projeten, déi mer hei stëmmen, gutt Projet sinn, déi net müssen nogebessert ginn.

Bei deem heite Gesetz ass dat e bëssen anescht. Mir als Gréng hoffen, dass mer fir dat hei Gesetz nach oft müssen erëmkommen, dass mer nach oft müssen nobesseren, well wann dat de Fall ass, dann heescht dat, dass mer eiser Meenung no op där richteger Schinn sinn, fir dem öffentlechen Transport dee Quantespronk ze ginn, deen en eiser Meenung no verdéngt.

Dofir wënsche mir eis, dass den Transportminister eis nach e puermol an dëser Legislaturperiod mat interessanten neien Investissementer befaasst an e Projet wäert abréngen, deen dat Gesetz hei ofännert, dat mer haut wäerte stëmmen a wou ech och eisen Accord dozou wëll bréngen.

Ech soen Iech merci.

M. le Président.- Wa soss keen Orateur méi ageschriwwen ass huet d'Regierung d'Wuert.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ech wollt all deenen Deputéierten, déi an dës Debatt agegraff hunn, a ganz besonnesch dem Rapporteur, dem Här John Schummer, merci soe fir déi breet Zoustëmmung, déi dëse Projet an dëser Chamber schéngt ze fannen.

Ech wollt net mam honorablen Här Zanussi an eng Polemik eragoen, ob dee Projet elo excellent ass an deenen Elementer, déi déi viregt Regierung déposéiert hat a schlecht an deenen Elementer, déi déi aktuell Regierung mat afléisse gelooss huet, well dat war eigentlech dat wat ech zum Schluss vu senger Interventioun e bësse verstannen hunn. E war bis zum Schluss ganz positiv zum Projet an herno ass e méi kritesch ginn. Ech hu mech einfach nëmme gefrot, ob dat op d'Tatsaach zrëckzeféiere wier, dass mer e puer Amendementer gemaach hunn.

Ech wollt der Chamber soen, dass ech d'Iwwerzeegung hunn, dass mer dëse Projet nach wäerten des öftere müssen amendéieren, vläicht dës Regierung, vläicht nächst Regierungen, mä dass dat hei nom aktuelle Wëssensstand dat ass, wat mer raisonnablement an deenen nächste Jore kënne realiséieren, wann nei Erkenntnisser kommen. A mir hu jo als Regierung d'Eisebunn invitéiert fir eis dee Plan-directeur fir d'21. Joerhonnert, deen d'Eisebunn am Mee virgeluegt huet, an och déi strate-

gesch Visiounen, déi derhannert stiechen, ze explizéieren. Ech hunn dat schonn duergeluegt an der zoustänneger Chamberskommissioun. Bis elo hu mer déi Äntwerthen nach net kritt.

Selbstverständlech, wann déi Visioun bis do sinn a mir als Regierung eis emol eng Meenung iwwert dee Concept stratégique gemaach hunn, si mer och erëm bereet an d'Chamber ze kommen.

Et ass natierlech schwiereg, Här President, wann een ëmmer erëm op där enger Säit d'Regierung an eng Chamberskommissioun komme léisst an op där anerer Säit d'Eisebunn. Well d'Entreprise Eisebunn gehéiert zu 96% dem Lëtzeburger Stat an eigentlech, wann déi Entreprise net d'accord ass mat där Strategie, déi de Stat huet, da gëtt et zwou Méiglechkeeten. Entweder de Management geet vum selwen oder e muss goen. Et gëtt keng aner Méiglechkeet. Den Haaptactionnaire décideiert nach ëmmer wat an enger Entreprise geschitt. Ech wëll dat emol eng Kéier mat aller Däitlechkeet hei gesot hunn.

D'Eisebunnsentreprise leeft net ofgenuebelt vum Stat, leeft net ofgenuebelt vum Transportminister an et kann och net esou sinn - dat wëll ech grad esou mat Nodrock soen -, dass déi e Wonschkatalog opstellt an dass dann d'Regierung verpflichtet wier, alles dat wat si sech afale gelooss huet ze realiséieren.

Mir wëllen eng offensiv, eng dynamesch Transportpolitik maachen. D'Sécurité ass eis éischt Prioritéit an dofir huele mer och all déi Projeten, déi d'Sécurité verbessern, vir. Mä et kann awer net esou sinn, dass hei egal wat gefrot gëtt an dass dann d'Regierung an Zuchzwang wier, dat heescht net emol d'Regierung, mä de Steuer-zueler an Zuchzwang wier, fir all déi gutt Iddien, déi eventuell een hätt, ëmzesetzen. Dat wier wéi wann de Bauteminister misst all Projet, deen den Automobile Club op säi Wonschziedel schreift, realiséieren. Esou kann et net sinn an esou ass et och net.

Ech wëll awer hei, well déi Problematik ugeschwat ginn ass, d'Ubannung vum Lëtzeburger Réseau un deen internationale Réseau explizéieren. Et ass eng Suerg, déi dës Regierung absolut deelt an et war och eng Suerg vu viregte Regierungen. Dofir hu mer zum Beispill esou insistéiert a mir hunn och finanziell participéiert, dass d'Nordstreck sollt moderniséiert an elektrifizéiert ginn. An et ass déi Nordstreck, déi herno de Maillage ka maachen tëschent dem TGV-Est zu Metz mam TGV-Nord zu Léck. Mir müssen also dann och bereet sinn déi Streck deementspreechend ze notzen, wëssend dass dat dann net e Bummelzuch ka sinn, mä dass dat eng Verbindung ass mat dräi Arrêten: Metz, Lëtzebuerg a Léck. Aner Arrêt gëtt et net, well soss mécht déi Ligne de maillage kee Sënn.

Mir sinn och bereet als Regierung eis Participatioun zur Realisatioun vum TGV-Est ze ginn. Eng viregt Regierung, an et war deemools den Här Goebbels als Transportminister, deen Uganks den 90er Joren den Engagement geholl hat fir d'Lëtzeburger Regierung, fir fi-

nanziell um Bau vum TGV-Est ze participéieren mat engem Montant vu 450 Milliounen franséisch Frang. Mëttlerweil duerch d'Deirecht ass dee Montant op eppes méi wéi 500 Milliounen an d'Luucht gaangen.

Mä déi aktuell franséisch Regierung envisagéiert, Lëtzebuerg 770 Milliounen franséisch Frang als Kontributioun zur Realisatioun vum TGV-Est ze froen. Mir sinn nach amgaang doriwwer ze verhandelen a mir musse jo och mat deem Projet, wa mer op en Accord kommen, an d'Chamber zrëckkommen, well et ass net, dass ee 770 Milliounen franséisch Frang kann ausginn ouni den Accord vun der Chamber.

Ech wëll haut an hei just soen, dass dës Regierung bereet ass finanziell un deem Projet ze contribuieren, à condition, dass mer awer och e Minimum vu Garantie kréie wat de Service ugeet. Wann et nëmme drëm geet, dass am Frankräich en TGV-Est gebaut gëtt ouni dass de Lëtzeburger Client eppes direkt dovunner huet, dat heescht, dass mer och eng Qualitéit vun Dëngschtleeschung kréie wéi mir eis se virstellen, da maache mer selbstverständlech net mat. Et ass nëmme wa mer déi Garantie kréien, wou d'Regierung bereet ass an d'Chamber ze kommen an ze froen, dass eng Lëtzeburger Participatioun bei deem Projet erfollegt.

Ech wëll och soen, well dat ugesprach ginn ass, dass aner, méi kleng Projeten, net hei dra stinn, wéi zum Beispill d'Ubannung vu Volmerange-les-Mines. Dës Regierung ass bereet an déi Richtung ze goen, mä et muss een awer och wëssen, dass d'Kontabilitéitsgesetz, esou wéi et modifizéiert ginn ass, virgesäit, dass een net fir all Projet, dee manner wéi 302 Milliounen héich ass, brauch en extrat Gesetz ze maachen, sou dass dee Projet, sou wéi anerer och, net méi an der Lëscht opgezielt ginn ass. Dann heescht dat awer net, dass deen net soll an deenen nächste Jore realiséiert ginn, wann dat iergendwéi méiglech ass. Mir brauche jo den Accord vu méi Partenaire. Mir brauchen den Accord vun der franséischer Regierung, mir brauchen den Accord vun der Région lorraine, mir brauchen den Accord vun de Propriétaires vum Terrain. Dat ass an deem Fall d'ARBED an da musse mer kucke wéi séier mer dee Projet kënne realiséieren.

Ech mengen also, dass déi international Verbindungen eng vun eise Prioritéite sinn.

Ech sinn och, Här President, mam Här Bausch der Meenung, dass een net soll nëmme op den Nuebel kukken, mä dass ee muss iwwert d'Landesgrenzen erauskucken. Ganz oft gëtt jo dee Projet vum Bypass Éibeng-Mont-Saint-Martin als eng Katastroph ugesi fir d'Lëtzeburger Eisebunn. Et wier och eng Katastroph fir d'Lëtzeburger Eisebunn, wann doduerch kee Gidderverkéier méi géif iwwert de Lëtzeburger Réseau aus der Belsch no Frankräich kommen.

Mir sinn amgaang an deene Verhandlungen, déi mer mat der franséischer Regierung a mat der belscher Regierung féieren, ze ucken, dass mer Garantie kréien iwwert de Volume vum Trafic, deen iwwert de Lëtzeburger

Réseau soll och nach an Zukunft goen. Mä et muss een awer déi belsch Partner verstoen, déi Problemer hunn.

An dëser Debatt ass et och erëm ageklot ginn, dass mer eng Verbesserung tëschent Lëtzebuerg a Bréissel kréien. Fir eng Verbesserung tëschent Lëtzebuerg a Bréissel ze kréie brauch een och méi Plaz oder méi Méiglechkeeten op der Linn Lëtzebuerg/Bréissel. Et muss een also och Gidderverkéier kënnen do erofhuelen. Et ass eigentlech de Konzept vun der belscher Säit fir d'Streck iwwert d'Meuse ze moderniséieren a fir de schwéiere Gidderverkéier ze reservéieren an déi aner Streck iwwer Namur fir de Persounentransport ze huelen.

Wann dann deen Trafic zu Éibeng ukënnt, da stellt sech d'Fro, ob mir als Lëtzebuerger bereet sinn oder capabel sinn deen nach an deene Gréissenuerdnungen ofzehuelen oder net. Ech sinn der Meenung, dass déi Kapassitéiten do sinn an dofir ass net d'Streck Péiteng/-Lëtzebuerg wichteg, mä d'Streck Rodange/Péiteng/Esch ass wichteg an et ass jo déi Streck, déi an deene leschte Jore moderniséiert ginn ass. Déi Streck ass fir 1,5 Milliard moderniséiert ginn, fir ebe Kapassitéiten ze hunn, fir den Trafic aus der Belsch ofzehuelen an e via Esch op Beetebuerg an duerno op Zoufftgen weiderzeleeden.

Et geet zum Beispill net duer, dass een tëschent Lëtzebuerg a Beetebuerg d'Gleise verduebelt. Et muss een och sécher sinn, dass op där anerer Säit am Frankräich den Trafic kann ofgeholl ginn, well et huet kee Wäert dass mer e performante Réseau hei zu Lëtzebuerg hunn, wann en an den Nopeschregiounen net méi klappt.

Mir hunn dofir insistéiert, fir dass op franséischer Säit och d'Streck esou moderniséiert gëtt, wéi mir se elo schonn amgang sinn a wéi de Projet et och weider virgesäit tëschent Zoufftgen an Diddenhewen, wéi mir se tëschent Lëtzebuerg/Beetebuerg an Zoufftgen moderniséiert hunn duerch d'Realisatioun vu Bléck, déi et erméiglechen, dass méi Zich an der Stonn kënnen iwwer e gewëssene Réseau goen.

Här President, ech mengen, et war den Här Greisen, deen hei monéiert huet, dee sech de Kriticke vum Conseil d'Etat ugeschloss huet. Ech verstinn déi Kriticken, mä ech wëll awer hei nach eng Kéier ënnersträichen, dass ech als Transportminister der Transportkommissioun komplett Dossieren iwwert déi 12 Projeten dohinner geluegt hunn. Ech wollt der Chamber net zomudden all Deputéierten dat ze schécken, well et awer méi Classeure wieren. Mä am Greffe vun der Chamber leien detailléiert Elementer, Projet fir Projet, an et hätt d'Visibilitéit vum Projet net verbessert, wa mer 12 verschidde Projeten erabuecht hätten. Mir waren der Meenung, dass déi hei Aart a Weis awer korrekt wier an dass d'Chamber kënnt domadder liewen, besonnesch wou se all Dokumentatioun kritt huet, déi den eenzelnen Deputéierten et erméiglecht, Projet fir Projet ze ënnersichen.

(Interruption)

Här President, ech wollt just der Chamber soen, dass mer duerch déi Aart a Weis fir 12 verschidde Projeten an engem Projet de loi ze bréngen näischt wollt verstoppen, mä dass mer awer iwwert de Greffe vun der Chamber an der Chamberskommissioun all Deputéierten d'Méiglechkeet ginn hunn, fir déi Projeten alleguer en détail ze studéieren an dass et der Transparenz an dem Matsproocherecht vun der Chamber näischt bruecht hätt wa mer 12 verschidde Projete gemaach hätten.

Une voix.- Fir eng Kéier hutt Der Recht!

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Här President, et ass een och frou, wann een d'Zoustëmmung vun där gréisster Oppositionspartei kritt, sou wéi ech frou sinn, Här President, dass sämtlech Fraktiounen hei erklärt hunn, dësem Projet hir Zoustëmmung ze ginn. Ech soen dofir der Chamber fir dat massiivt Vertrauen am Viraus villmools merci.

M. le Président.- Domat ass d'Diskussioun ofgeschloss.

Ech wollt Iech nach Folgendes soen. Ech proposéieren der Chamber, dass mer dëse Projet fäerdeg maachen an dass mer driwwer ofstëmmen. D'Ofstëmmung iwwert deen nächste Projet maache mer haut net, well verschidde Leit vun eis den Owend mussen an de Palais goen. Ech wëll deene Leit d'Méiglechkeet gi fir muer iwwert deen nächste Projet ofzestëmmen.

Mir kommen elo zur Lecture vun den Artikelen vum Projet de loi 4563 a stëmmen driwwer of.

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

D'Artikelen I-IV si gelies an ugeholl.

Mir stëmmen dann elo of iwwert de Projet de loi 4563.

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

Déi fir de Projet sinn, stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder enthale sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg mat 59 Jo-Stëmmen ugeholl.

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

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes (par M. Xavier Bettel), Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul

Helminger (par Mme Simone Beissel), Alexandre Kriepps, Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. Claude Meisch), John Schummer et Théo Stendebach;

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

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

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

Ass d'Chamber d'accord, d'Dispens vum zweete Vote ze ginn?

(Assentiment)

Et ass esou décidéiert.

Mir kommen elo zur Diskussioun vum Projet de loi 4643, deen d'Amendementen zu der Konventioun vun der Organisation Maritime Internationale guttheescht.

D'Riedezäit ass nom Modell 0 festgeluegt, an deem folgendermoossen opgedeelt: De Rapporteur huet 5 Minutten. D'CSV, d'DP an d'LSAP hunn och jeweils 5 Minutten. Den ADR an déi Gréng hunn 2 Minutten, den Här Hoffmann huet 1 Minutt an d'Regierung huet 5 Minutten.

Et hu sech schonn ageschriwwen: déi Hären Ady Jung, Jeannot Krecké, John Schummer, Fernand Greisen a François Bausch.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vun deem Projet de loi, den honorabelen Här Claude Meisch.

6. Projet de loi 4643 portant approbation

- des amendements à la Convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale, adoptés par la dix-septième Assemblée des Parties le 7 novembre 1991;

- des amendements à la Convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale, adoptés par la dix-huitième Assemblée des Parties le 5 novembre 1993

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

M. Claude Meisch (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi Dir richteg gesot hutt geet et bei dësem Projet de loi drëm, déi aktuell Versioun

vun der Konventioun iwwert d'Kreatioun vun der Organisation Maritime Internationale, esou wéi se 1991 an 1993 amendéiert ginn ass, ze approvéeieren. D'Konventioun fir d'Kreatioun vun der OMI ass 1948 ënnerschriwwen ginn an ass 1958 a Kraaft getrueden.

D'Ziler vun der Organisation maritime internationale sinn et fir Konventiounen à jour ze halen, respektiv nei auszeschaffen, fir d'Sécuritéit am Schëffstransport an am Mierestransport ze garantéieren, ze verbesseren an awer och ëmmer méi fir d'Preventioun vun der Pollutioun vum Milieu marin duerchzeféieren.

D'OMI huet am Moment 5 Organer. Dat sinn d'Assemblée, de Conseil, de Comité juridique, de Comité de la sécurité maritime an de Comité de la protection du milieu marin. Mat deenen Amendementen déi mir haut wëllen approvéeieren, kënnst e sechst Organ dobäi, an zwar ass dat de Comité de la simplification des formalités, deen als Zil huet - wéi den Numm et scho seet - fir déi Formalitéiten ze eliminéieren, déi iwwerflësseg gi sinn, respektiv ze vereinfachen.

E weideren Amendement dee mir approvéeiere wäerten, ass datt d'Zuel vun de Memberen am Conseil vun der OMI vun 32 op 40 erop geet. Déi 40 setze sech wéi folgt zesummen: Dat sinn der 10 aus deene Staten, wou e groussen Intérêt do ass fir international Servicer an der Navigation maritime ze liwweren. Et sinn der 10 aus deene Staten, déi e groussen Intérêt am Commerce international maritime hunn an et sinn 20 vun deene Staten, deenen hiren Intérêt éischter am Transport maritime an an der Navigatioun läit.

Dat garantéiert dann och, datt sämtlech grouss Welt-regionen an deem Conseil do vertruede sinn.

De Conseil d'Etat hat zu dësem Projet de loi keng weider Remarken ze maachen, wat de Fong betrëfft, an d'Kommissioun kann der Chamber och nëmme proposéieren dëse Projet ze stëmmen.

Ech soen Iech merci.

M. le Président.- Als éischte Riedner ass den Här Jung ageschriwwen.

Discussion générale

M. Ady Jung (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Schëfffaart ass eng vun deenen internationalste Fortbewegungs- an Handelsmethoden. Fir d'Sécherheet um Mier ze garantéieren, geet et awer net aleng duer wann e Land oder e kleng Grupp vu Länner aleng agéieren. Grad op dësem Gebitt ass eng international Kooperatioun e wichtegt Instrument.

Vun der Mëtt vum 19. Jorhonnert u gëtt et international Verträge mat Regeln iwwert d'Schëfffaart an d'Sécherheet um Mier.

D'Entwécklung vum Trafic an d'Augmentatioun vun de Schëffsregister huet d'international Gemeinschaft