

Schaaf, Marc Spautz, Charles Weiler (par Mme Stéphanie Weydert), Mme Stéphanie Weydert, MM. Claude Wiseler, Michel Wolter et Laurent Zeimet ;

Mme Barbara Agostino, MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mmes Simone Beissel, Corinne Cahen, MM. Luc Emering, Fernand Etgen (par M. Gérard Schockmel), Patrick Goldschmidt, Gusty Graas, Mmes Carole Hartmann, Mandy Minella, Lydie Polfer et M. Gérard Schockmel ;

M. Dan Biancalana, Mmes Taina Bofferding, Liz Braz, Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Paulette Lenert (par M. Yves Cruchten) et M. Ben Polidori ;

MM. Jeff Engelen, Dan Hardy, Fred Keup, Mme Alexandra Schoos et M. Tom Weidig ;

Mme Djuna Bernard, M. Meris Sehovic, Mmes Sam Tanson et Joëlle Welfring ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

MM. Marc Baum et David Wagner.

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

(Assentiment)

Dann ass dat esou decidéiert.

4. 8494 – **Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Da komme mer elo zum Projet 8494 iwwert d'Finanzéierung vum Kontrakt fir d'Gestioun vum der Eisenbunnsinfrastruktur. D'Riedezäit ass déi selwecht wéi virdrun, dat ass de Basismodell. Et hu sech schon ageschriwwen: den Här Marc Lies, den Här Gusty Graas, den Här Yves Cruchten, den Här Jeff Engelen, den Här Meris Sehovic an den Här Marc Goergen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Gusty Graas. Här Graas, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gusty Graas (DP), rapporteur | Merci, Här President. Hei zu Lëtzebuerg si jo d'CFL zoustänneg fir d'Schinnennetz, awer och den Hafen zu Mäertert. Doriwwer eraus gëtt et och nach zwou Linnen, déi éischter als eng Sakgaass ugesi ginn, dat heescht déi, déi op Volmerange-les-Mines geet, an déi, déi op Audun-le-Tiche op franséischem Territoire féiert.

Zu der Gestioun gehéieren eng Rei Punkten: éischstens den Ennerhalt vum Schinnennetz, zweetens d'Ausbildung vum Personal, wat d'Sécherheet ubelaangt, drëttens d'Sécherheet vum de Clienten an den Encadrement vum de Persounen à mobilité réduite, véiertens d'Ëmsetzung vum Kontrakter, wat d'Benotze vum Schinnennetz ubelaangt, fënneftens soll d'CFL och hëllef, Prozeduren anzehalen, wat d'Subventiounen aus europäeschen oder nationale Fongen ugeet, sechstens muss se natierlech och d'Inspektioun vum Schinnennetz maachen, a siwintens de Verkauf vun elektrescher Energie un Eisenbunnsentreprisen.

Dee Budget, deen elo haut hei presentéiert gëtt, dee virgesinn ass, dee gesäit eng annuell Hausse vum de Salaire vum 1,5 % vir. Da muss een natierlech och enger progressiver Augmentatioun vum der Mise en service vum zousätzlechen Installatioun Rechnung droen.

Dann ass och ze erwaarden, dass den Entretien vum de Gebaier, déi dem Fonds du rail gehéieren,

warscheinlech am Joer 2031 och wäert an d'Luucht goen. Et kann een also doraus schléissen, dass d'Entretienskäschten am Prinzipp alljoers wäerten ëm 3,28 % an der Moyenne steigen.

An esou wéi et am Regierungsprogramm jo och festgehale war, soll d'CFL och de Sécherheetsdëngscht op de Garen an Arrêten ausbauen. Duerfir ass fir 2026 eng Depense vu 6,3 Milliounen virgesinn. An déi geet dann och progressiv an d'Luucht, fir dann 2039 bei 8,82 Milliounen ze leien.

An dofir muss d'CFL och an deenen nächste 15 Joer 99 zousätzlech Leit rekrutéieren. Dat si sougenannt „ETP“, Équivalents temps plein.

Wat elo de Fuerpark ubelaangt, deen natierlech och eng gewëssen Dimensioun anhëlt an deem Budget hei, do mussen eng Rei Maschinnen zwëschent 2032 an 2038 ersat ginn. An zwar zéng Maschinne vum Typ Robel. Dat si Maschinnen, fir d'Gleiser ze ennerhalen. Frot mech awer elo net méi, well ech si kee Fachmann doran. Eng kascht de Moment ronn 4 Milliounen. Da soll eng nei Bourreuse fir 8 Milliounen 2038, 2039 kauft ginn, eng nei Regaleuse fir 3 Milliounen, aktuelle Präis – ech ginn dervun aus, dass Der alleguer Bescheid wësst, ëm wat datt et do geet – ...

(Hilarité)

Une voix | Natierlech!

M. Gusty Graas (DP), rapporteur | ... Horizont 2038/2039. An dann nach e Waggon, fir Ballast ze transportéieren, oder Waggonen. Déi sollen zwëschent 2026 an 2031 kaf ginn.

Déi Acquisitiounen gesinn eng duerchschnëttlech Erhéijung pro Joer vum 2,32 % iwwer 15 Joer vir. Awer des Erhéijung dréit och enger annueller Bewäertung vum der CFL Rechnung.

De Gesamtbetrag fir déi nei Gestionskontrakter – an elo muss der Iech awer unhalen! – zwëschent 2026 an 2040, also an den nächste 15 Joer, läit bei 4 Milliarden a 770 Milliounen!

Et ass also kee klengt Gesetz, iwwert dat mer de Mëten hei schwätzen, dofir wëll ech Iech och nach e puer Indikatiounen ginn, wat d'Prozedur vum deem Gesetz ubelaangt.

Et gouf de 7. Februar dëst Joer deposéiert. De 17. Juli gouf de Rapporteur nominéiert. Dann hate mer den Avis vum Conseil d'État, dee war den 13. Mee. Deen huet just proposéiert, den Zousaz, wat de Fonds du rail alimentéiert, ze sträichen.

Dann huet d'Chambre des Salariés hiren Avis de 14. Mäerz ginn. Déi war natierlech zefridden, well eeben och zousätzlech Personal age stellt gëtt, 99 Leit. Dat hat ech jo scho gesot. Se huet allerdéngs bedauert, dass d'Nordstreck tëschent Ettelbréck an Ëlwen elo awer net zweegleiseg amenagéiert gëtt.

An d'Chambre de Commerce zum Schluss nach: Déi bedauert, dass et keen Tableau récapitulatif gëtt iwwert déi eenzel annuell Budgetsposten.

Bon, wéi gesot, dat war alles zu deem Gesetz. Et ass ëmmer erëm erstaunlech, dass mer ganz weínege ze soen hunn iwwert e Gesetz, dass awer trotzdem 4,7 Milliarden duerstellt. Mee well et awer e ganz wichteg Gesetz ass, bréngen ech dann och gläichzäiteg den Accord vum der DP an ech wier och frou, wann d'Chamber am Interêt vum eiseffentlechen Transport op de Schinnen deem Projet de loi géif hiren Accord ginn.

Ech soen Iech Merci.

Une voix | Ganz gutt!

M. Claude Wiseler, Président | Merci, Här Graas, och fir Äre schrëftlechen a fir Äre mëndleche Rapport.

An den éischten ageschriwwene Riedner zu deemem Projet ass den Här Marc Lies. Här Lies, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

M. Marc Lies (CSV) | Jo, merci, Här President, fir d'Wuert. Ech soen och dem Rapporteur, dem Gusty Graas, Merci, deen eis dann effektiv och e bëssen duerch deen technesche Volet gefouert huet.

Bon, wéi de Rapporteur och gesot huet: E Gesetz vu 4 Milliarden a 770 Milliounen Euro, dass ass net näischt! An ech mengen, do géif et sécherlech vill derzou ze soen.

Ech ginn elo net méi op den Detail an, wat de Rapporteur gesot huet. Ech wëll et just an e Gesamtkontext setzen. Bon, d'Mobilitéit an eeben och den Invest an eis Mobilitéit ass an deene leschte Joren – scho virun enger ganzer Partie Joren – op e gewëssene Level gesat ginn. An dat ass elo entre-temps scho 15 Joer hier, dass ee gewëssene Bauteminister Wiseler mat dem Modu 2020 e Konzept op d'Bee gesat huet, fir dann dee Moment eeben d'Mobilitéit op een anere Punkt ze setzen, ob dat elo iwwer nei Garen ass, ob dat iwwer Pôle-d'échanges ass, ob dat iwwer Opfangparkingen ass et cetera. Duerfir ass et wichteg, och eng Kéier ervirzehiewen, dass eeben d'Mobilitéit viru Jore gekuckt ginn ass iwwer verschidde Konzepter, wéi dat Modu war.

De Meritt vum Minister Bausch an awer och elo vun der Madamm Backes ass, dass déi Projektionen, awer och déi Visiounen, virugefouert gi si mat dem Plan national de mobilité, deen d'Madamm Backes och elo nach wäert viruféieren. An et ass wichteg fir d'Attraktivitéit vum eiseffentlechen Land, dass mer weider an d'Schinn an och weider an aner Infrastrukturen investéieren, och den Tram, wéi virdu scho gesot.

An dann awer net ze vergiessen, wa mer vun der Mobilitéit schwätzen, ass och den Individualverkéier. Do gehéieren och d'Stroossen derzou. An duerfir ass et och wichteg ervirzehiewen, dass wann eist Land soll attraktiv bleiwen, verstärkt muss an all Zort vu Mobilitéit investéiert ginn.

Bon, wéi gesot, ech brauch elo net vill méi dozou ze soen. Ech kann Iech just soen, dass natierlech d'CSV-Fraktioun à cent pourcents hei hannendrusteet, eeben hannert verstärkten Investissementer an d'Mobilitéit. An duerfir ginn ech heimat och den Accord vum der CSV-Fraktioun.

Merci.

Une voix | Très bien!

M. Claude Wiseler, Président | Merci, Här Lies. Deen nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Yves Cruchten. Här Cruchten, Dir hutt d'Wuert.

Une voix | Très bien!

(M. Fernand Etgen prend la présidence.)

M. Yves Cruchten (LSAP) | Merci, Här President. Mat 86.000 Leit pro Dag, mat iwwer 31 Milliounen Passagéier am Joer ass den Zuch jo e Kärstéck vum eiseffentlechen Mobilitéit. Op eise Stroossen, dass wësse mer all, geet schon net vill, mee ouni Zuch géif eist Land komplett stëlstoen. Vergiesse mer och net, dass vill Leit op den effentlechen Transport ugewise sinn, fir sech ze deplacéieren, an déi si frou, dass mer hei zu Lëtzebuerg e korrekten Zuchreseau hunn.

De Lëtzebuurger Zuchreseau ze ennerhalen ass dofir eng Selbstverständlechkeet. A mat deem Gesetz gi mir desén Optrag da weider – op en Neits – un eis national Eisenbahngesellschaft fir d'Joren 2026 bis 2040. Déi gutt 5 Milliarden, déi eis dat wäert kaschten, sinn iwwert déi nächst Joren dofir ganz gutt ugeleucht. An den Detail huet de Rapporteur gemaach.

Erlaubt mir, just e Wuert ze soen. Ech mengen, mir hunn dacks d'Tendenz, an et ass och mënschlech, dass mer eis opreegen, wann en Zuch ze spéit kënt oder wann en Zuch ausfällt. A mer vergiessen heiansdo, eis och mol ze freeën, wann de Service gutt funktionéiert.

Dofir sollte mer haut, une fois n'est pas coutume, vun der Geleeeënheet profitéieren, fir eiser Eisebunn an all hire Mataarbechter Merci ze soen, dass si all Dag dru schaffen, déi 31 Milliounen Passagéier – dat sinn der awer vill – gutt, sécher a meeschtens och matzäiten duerch d'Land ze féieren a souguer doriwuer eraus.

Ech ginn heimadder selbstverständlech den Accord vun der LSAP.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Här Cruchten. An den nächsten ageschriwwene Riedner ass den honorablen Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

M. Jeff Engelen (ADR) | Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, selbstverständlech gi mir och eis Zoustëmmung zu dësem Gesetz hei. Et ass jo kloer, dass mer all Joer mussen an d'Eisebunn, an d'Eisebunnslinien investéieren, well soss komme mer an en Zoustand, wéi mer en elo an Däitschland hunn. Do hu ganz Linne missen zougemaach ginn. Ech mengen, et war gëschter Owend e Reportage am Fernsee, wann ech mech gutt erënnere, wou dorop higewise gouf. A gottseidank si mer net an deem Zoustand, wann ech esou däerf soen!

Erlaubt mer, dem Här Gusty Graas Merci ze soe fir säin ausféierleche mëndleche Rapport. En huet eppes gesot vun Ënnerhalt um Schinnennetz, an do wëll ech an deem Kontext awer och drop opmierksam maachen, dass mir viru Joren eng Rei Problemer am Norden hatten, well mer jo do nëmmen eng eegleiseg Streck hu vun Ettelbréck op Ëlwen. An do ware jo elo Problemer.

An ech wëll do nach eng Kéier eng Motioun deponéieren. Mir hunn Eisebunnstunnellen am Norden – ech weess elo net genau, wéi vill; et sinn der ëm déi 20 –, déi e beträchtlechen Alter vun iwwer 160 Joer hunn. An do war jo d'Astierze vum Tunnel Schieburg zu Kautebaach, quitte dass dat komm war duerch Aarbechten, déi am Tunnel duerchgefouert goufen, net duerch den Tunnel selwer. An et war jo och eng Fielsformatioun zu Bierde gerutscht. Dat sinn alles, wann ech emol esou däerf soen, Warnsignaler, dass esou Virfäll mol méi dacks kéinte virkommen.

An ech mengen, duerfir géife mir emol d'Regierung froen, esou séier wéi méiglech eng Etüd ze maachen, fir eng zweet Gleisspuer am Norden ze realisieren, sief dat nieft der aktueller Linn oder niewendrun. Dat muss dann d'Etüd erginn. Et geet hei nëmmen ëm d'Etüd, et geet elo net ëm d'Realisatioun, dat ass jo eppes aneres. Et geet hei just drëm, eng Etüd ze maachen, wéi, wou, wat kéint geluecht ginn.

Ech mengen, et sollt ee matzäit ufänken. Wann ech et emol aneschtens kucken: Wann een eng Etüd mécht, dauert dat bis zur Realisatioun – da sinn ech net méi – jo 20, 30 Joer, an ech mengen, da verstitt Der, dass dat awer zäitlech no ass.

Une voix | O!

M. André Bauler (DP) | Die Wege des Herrn sind unergründlich.

M. Jeff Engelen (ADR) | An ech géif da froen, déi Etüd ze maachen. Ech géif an deem Sënn eng Motioun deponéieren. An ech wëll och drop opmierksam maachen an déi Remark maachen: Och d'Chambre des Salariés huet an hirem Avis dodrop opmierksam gemaach.

Ech soen Iech Merci fir Är Opmierksamkeet.

M. Fred Keup (ADR) | Ganz gutt!

Motion 1

D'Chamber vun den Deputéierten

stellt fest, dass

– *d'Eisebunnstunnellen am Norde vum Land e beträchtlechen Alter vun iwwer 160 Joer erreicht hunn;*

– *d'Astierze vum Tunnel Schieburg en éischt Warnsignal war, dass ännlech Virfäll och méi dacks kéinte virkommen;*

– *de Rutsch vun der Fielsformatioun bei Bierden, déi hätt misse stabiliséiert ginn, e weidert Warnsignal war, dass ännlech Virfäll och méi dacks kéinte virkommen;*

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

ass sech bewosst, dass

– *deemools méintelaang Stabiliséierungsarbechte fälleg waren;*

– *et schwéier virauszegesi war, wéi laang dës Aarbechten dauere sollten;*

– *deemools bal de gesamten Zuchtrafick am Norden zesummegebrach ass, mat dramatesche Konsequenze fir all déi Leit, déi Dag fir Dag op den Zuch respektiv op den öffentlechen Transport ugewise waren,*

fuert d'Regierung op,

– *esou séier wéi méiglech eng Etüd ze maachen, fir eng weider Gleisspuer an den Norden ze realisieren, sief dat nieft der aktueller Linn, oder awer eng ganz nei Linn.*

(s.) Jeff Engelen.

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci, Här Engelen. An nächsten ageschriwwene Riedner wier den honorablen Här Meris Sehovic.

M. Meris Sehovic (déi gréng) | Merci, Här President. Madamm Ministesch, léif Kolleeginnen a Kolleegen, d'Gesetz iwwer d'Finanzéierung vun der Eisebunnsinfrastruktur bis 2040 ass natierlech e wichteg Gesetz an et schafft Planungssécherheet fir déi nächst 15 Joer a leet déi finanziell Basis, fir dass eist Schinnennetz bedriwwen, gutt ënnerhalen an och weiderhi moderniséiert ka ginn.

Mat engem Gesamtmontant vu 4,77 Milliarden Euro ass et ganz sécher e staarkt Bekenntnis zum Schinneverkéier an dowéinst ass et och ganz evident, dass mir als Gréng dëse Projet de loi wäerte matstëmmen.

Ech wëll profitéieren, fir vläicht op dräi Elementer vun dësem Reseau, iwwert dee mer haut schwätzen, spezifesch anzugeen, dräi Elementer, déi mir wichteg erschéngen an déi vläicht och grad fir meng Matbiergerinnen a Matbierger aus dem Süde wichteg sinn.

Eng Kéier d'Fro no der Gare Hollerech: Dëse Pôle d'échange ass och am Plan national, am PNM 2035, festgeschriwwen a soll eng wichteg Schlëssel-fonction erfüllen an Zukunft. Eng Kéier, fir déi nei Quartieren, déi do entstinn, performant un den öffentleche Reseau unzebannen, awer och, well en an Zukunft eigentlech e wichtegen Ëmstügpunkt soll sinn, fir de regionalen Zuchverkéier dann duerno op déi lokal Alternative vum öffentlechen Transport ëmklammen ze loosser.

Dëse Projet geet och Hand an Hand mat deem Sujet, dee mer virun ugeschwat hunn, nämlech den Ausbau vun Transreseau op der Escher Strooss, an ass carrement och eng wichteg Prekonditioun fir dësen Tronçon.

Madamm Ministesch, an Ärer Äntwert op eng Question parlementaire vu mir vum leschte Joer hat Der och annoncéiert, dass Der de Projet de loi de

financement am Januar 2026 wëllt deposéieren. An do géif ech gäre froen, ob do den Zäitplang nach stëmmt an ob et do Neies gëtt zu deem Projet.

Deen zweete Punkt, deen de Reseau betrëfft a grad och fir de Süde wichteg ass, ass de Gleisdräieck tëschent Déifferdeng a Käerjeng, deen och am Plan national de mobilité festgeschriwwen ass.

Mir hunn haut am Süden en infrastrukturelle Bottleneck, dee mécht, dass de Schinneverkéier grad a Richtung Déifferdeng eigentlech net optimal funktionéiert an dass och d'Zuchfuere fir d'Déifferdenger net ganz attraktiv oder net déi attraktivste Méiglechkeet ass, fir an d'Stad ze kommen, well et eebe laang dauert. Dee Gleisdräieck sollt engersäits dee Bottleneck ophiewen an dann anerersäits awer d'Fuerzäite massiv verkierzen – en Zäitgewënn vu bis zu 25 Minuten ass dran.

Wat ech mech gefrot hu bei der Lektür vum Projet de loi, ass, ob déi Infrastruktur elo hei an deem Plan de gestion, an deem Contrat de gestion scho matabezunn ass an ob d'Käschten dovunner hei dra sinn oder ob dat e ganz separate Finanzement ass.

An dann drëtens, e Sujet, deen och aus Escher Perspektiv immens wichteg ass an deen och an den Avisen zum Projet de loi thematiséiert ginn ass, dat ass d'Zuchstreck tëschent Esch an Audun-le-Tiche. Dir wësst, dass dat e Sujet ass, wou ech Iech ëmmer erëm drop uschwätzen, well e wierklech vun erausragender Bedeitung ass fir d'Stadentwécklung vun der Stad Esch, well do en neie Quartier entsteet a soulaang wéi déi Schinneninfrastruktur do ass, dee Quartier net kann organesch erawuessen an dat gewuessent Esch. Am Plan national de mobilité 2035 ass annoncéiert ginn, dass dës Streck soll stëllgeluecht ginn. Ech mengen och, wa mer eis de Besoin un öffentlechem Transport an der Groussregioun ukucken, deen duerch do ass, da brauche mer méi flexibel Léisungen. Dofir soll jo och déi dote Streck ersat gi mat engem Corridor à haut niveau de service fir d'Bussen.

An ech mengen, dass mer wierklech an der Groussregioun nach eng besser Busoffer brauchen, fir do eeben d'Leit mam öffentlechen Transport op Lëtzebuerg ze bréngen. Dowéinst wëllt ech gäre wierklech profitéieren vun der Occasioun, fir ze froen, ob et mëttlerweil e festen, e konkreeten Zäitplang gëtt fir d'Stëllleeung vun där Streck, woubäi ech nach eng Kéier wëll soen, dass dat wierklech wichteg ass fir d'Entwécklung vun Esch.

Ech hunn nach eng ganz Rei vun Iwwerleeungen, déi den internationale Reseau betreffen, deen natierlech och kruzial wichteg ass, wa mer iwwert den Zuchreseau zu Lëtzebuerg schwätzen. Do gëtt et eng ganz Rei Chantieren: d'Streck Lëtzebuerg–Bréissel, wou mer scho laang driwwer schwätzen, eng zukünfteg Streck Lëtzebuerg–Köln, wou et gutt wär, wa mer eng Direktverbindung hätten, mee wou mer awer vun däitscher Säit elo matkréien, dass déi Chantiere sech éiweg an d'Längt zéien. An dann och vläicht eng Streck Lëtzebuerg–Saarbrécken, wou mer haut just e Bus hunn a wou ech awer iwwerzeegt dovunner sinn a mir Gréng och iwwerzeegt dovunner sinn, dass et do duerch aus och Potenzial gëtt, dass dat eng performant Zuchstreck gëtt.

Abee, dass sinn alles Sujeten, op déi mer dann hoffentlech bei enger nächster Geleeeënheet nach eng Kéier méi am Detail kënnen agoen.

Fir haut bleift mer just nach ze soen, dass mer als Gréng dëse Projet de loi wäerte matstëmmen. Ech soen dem Rapporteur Merci an och der Ministesch fir hir Aarbecht a soen Iech alleguerte Merci.

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Här Sehovic. An da wier et um honorabelen Här Marc Goergen. Här Goergen, Dir hutt d'Wuert.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci, Här President. Och mir wäerten et matstëmmen, well och wann een oft alt de Geck mécht an e puer Witzer rappt iwwert den Zuch an iwwert d'CFL, muss een awer soen, dass mer trotzdeem de Privileeg hunn, an engem Land ze wunnen, wou d'Schinnennetz immens sécher ass a wou mer kënne berouegt den Zuch huelen, eraklammnen an erëm erausklammnen.

Wann een dat vergläicht mat anere Länner, wou dat Ganzt privatiséiert ginn ass, sinn ech houfreg, dass dat zu Lëtzebuerg net geschitt ass ...

Une voix | Très bien!

M. Marc Goergen (Piraten) | ... an dass weiderhin de Staat wäert d'Garantie ginn, dass eist Schinnennetz, well em dat geet et jo haut, qualitativ weiderhi ganz héichwäerteg wäert sinn, well do stinn och ganz vill Leit derhannert.

An ech hat eng Kéier d'Chance, d'CFL-Zentral kucken ze goen, wa se vun deem ganze Reseau mussen d'Gestioun maachen, an ech war zoufällegerweis och nach géint 17:00 Auer do. Also ech kann Iech soen, et ass och net deen einfachsten Job vun der Welt, wann een den Zuchsreseau zu Lëtzebuerg am Feierowendverkéier muss reegelen. Dofir ass dat heiten eppes ganz Wichtige.

Ech weess, et sinn immens vill Gelder, mee et muss een natierlech och gesinn, dass dat iwwer 15 Joer geet. Mee et ass wichtig fir eis Piraten, dass dat weiderhin a staatlecher Hand bleift. Ech weess, dass mer och, wat den Transport op der Schinn ugeet, also net de Reseau, mee wat drop ass, nach eng Exception bei der EU hunn. An ech géing och do d'Regierung bieten, déi weiderhin ze verteidegen, well et ass immens wichtig fir Lëtzebuerg, dass dee ganze Reseau staatlech bleift, dass Zuch, Bus an Tram alleguerte staatlech bleiwen, an dass mer déi Infrastruktur finanzéieren. Well just esou kënnen eis Bierger sécher vun A op B kommen.

Merci.

M. Sven Clement (Piraten) | Ganz gutt!

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Här Goergen.

D'Regierung huet d'Wuert, d'Madamm Mobilitéetsministerin Yuriko Backes. Madamm Backes, Dir hutt d'Wuert.

Prise de position du Gouvernement

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Dir Dammen an Dir Hären Deputéiert, fir d'éischt natierlech e ganz grouse Merci un den Deputéierte Gusty Graas fir all seng Aarbecht op deemem Projet a seng Rapporten. D'Schinn an den Ausbau vum Schinnennetz si wichtig fir d'Zukunft vun der Mobilitéit a vun der Wirtschaft vun eisem Land. Sou steet et – an dofir schaffe mer och weider drun – am PNM 2035 an och am Koalitionsaccord.

Säit Jore bedeit dat och ganz konsequent Investissementer an Depensen, mee ech mengen, wien a seng Infrastrukturen investéiert, muss och sécherstellen, dass sech och weiderhi gutt doréms bekëmmert gëtt.

Den aktuelle Kontrakt leeft Enn des Joers aus. Dat ass gesot ginn. Dat ass och iwwer e groussherzoglech Reglement iwwer 15 Joer assuréiert, dat heescht, dat ass also näischt Neits. Wat hei nei ass, ass, dass mer e Finanzéierungsgesetz maachen. Sou war dat och mat der Direktioun vum Contrôleur financier festgehale.

Dat ass wichtig fir d'Transparenz an dat ass wichtig fir d'Previsibilitéit.

De Gesamtmontant vum Kontrakt beleeft sech effektiv op 4,77 Milliarden Euro, wéi gesot, iwwer eng Zäit vu 15 Joer, sou wéi dee leschten och. Nach eng Kéier: Ech mengen, et bleift wichtig, dass d'CFL an hir Leit hei Previsibilitéit hunn, a mat deem Gesetzesprojet haut kënne mer dat maachen.

Also hei geet et em d'Erhale vun eisen Eisebunnsinfrastrukturen an also och eisem Eisebunnspatrimoine.

Mir hunn eng Croissance vum Reseau. Ech mengen, de Staat investéiert 300 Milliounen Euro d'Joer an d'Eisebunnsinfrastruktur an och an nei Projeten an an d'Erweiterung vum Netz. Da muss een och kucken, dass do gutt drop opgepasst gëtt.

Mir hunn eng Croissance vun der Zuel vun Usagèren an Usageren. Mir hunn eng Croissance also och vun den Entretienkäschten, wou eise Reseau wiisst. A mir investéieren och an d'Sécherheet. Ech mengen, och dat ass en essentielle Volet hei.

Hei geet et em d'Paie vun 1.800 Beschäftegten. An hei iwwert d'Finanzéierungsgesetz gi mer dann och d'Méiglechkeet, iwwer 15 Joer 99 nei Leit anzustellen. Dat heescht, dat si Leit, déi responsabel si fir den Ënnerhalt vun allen techneschen Installatiounen an d'Gestioun vum Zuchverkéier.

An ech wëll och vun deser Plaz alleguerten de Leit bei der CFL wierklech e ganz grouse Merci soen, well si maachen eng ganz weesentlech Aarbecht fir eis alleguerten.

Hei geet et och em d'Modernisatioun oder d'Moderniséierung vum Maintanencematerial. Ech ginn net an den Detail, den Här Graas huet dat schonn deelweis gemaach, mee duerchschnëttlech an insgesamt klammnen d'Käschte vun deemem Kontrakt em 2,32 % pro Joer iwwert déi nächst 15 Joer. An des Erhéijung ass wierklech néideg, well – nach eng Kéier – hei geet et em d'Qualitéit an och em d'Sécherheet vum Service.

An ech wëll wierklech op deser Plaz och den Deputéierte mat der Presidentin vun der Mobilitéetskommissioun e grouse Merci soen, well ech mengen, do gëtt eng ganz wichtig Aarbecht gemaach an dat wierklech op eng ganz konstruktiv Aart a Weis. Ech soen dofir der Chamber Merci fir d'Ënnerstëtzung fir dese Gesetzesprojet.

Et waren elo e puer Froe gestallt ginn, déi näischt direkt, vläicht awer indirekt mat CFL dann och ze dinn hunn. An ech kommen natierlech och gären an d'Chamberskommissioun, fir méi am Detail doriwier ze schwätzen. Fir awer vläicht op déi eng oder aner Fro anzegoen: D'Gare Hollerech bleift natierlech e ganz weesentlechen ...

(Brouhaha)

M. Fernand Etgen, Président de séance | Wannechgelift, et ass e bëssen ze vill Gejiips op deenen zwou Säite vum Sall ...

(Hilarité)

... an et wier gutt, wann et e bësse méi roueg géif ginn.

(Interruptions)

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Voilà. Duerch Äert Gejiips probéieren ech dann, nach op e puer Froen ze äntwerten. Wéi gesot, d'Gare Hollerech ass natierlech e weesentleche Projet. Den APD (ndlr: Avant-projet détaillé), kann ech Iech soen, ass fäerdeg. Haut de Mëtteg ass en och an der Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire um Ordre du jour. Mir kënnen also dann

um Gesetzesprojet schaffen an en och d'nächst Joer, wéi et virgesi war, deposéieren.

Une voix | Très bien!

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Den Dräieck Déifferdeng-Käerjeng: Eng regional Etüd mat allen Elementer eebe vum PNM 2035 wäert am Februar d'nächst Joer ofgeschloss ginn. A souwäit ech informéiert sinn, sinn d'Gemengen och iwwert d'Zäitschinn vun den Infrastrukturemesuren informéiert.

Audun-le-Tiche: En APS (ndlr: Avant-projet sommaire) vu Ponts et chaussées ass amgaangen, fir d'Schinnen eeben duerch de Corridor à haut niveau de service fir de Bus an och eng Vélospist ze ersetzen.

Wat och e bësse mentionéiert ginn ass, unni dass elo detailléiert Froe gestallt goufen, ass den internationale Reseau. Ech mengen, dat ass natierlech eppes, dat bleift ëmmer wichtig. Do kënne mer och weider an der Chamberskommissioun ganz gären driwwer schwätzen. Saarbrécken, jo, do lafe Gespécher. D'Iddi ass do, dat wär och faisabel, mee ech mengen, bei all deene Saache si mer natierlech och drop ugewisen, dass dat op där anerer Säit vun der Grenz, ob dat an Däitschland ass oder an der Belsch, finanzéiert gëtt. Mee fir mech ass et wichtig, mat deene Partner am Gespéich ze bleiwen, fir dass mer och do weiderkommen.

Ech soen Iech Merci.

Une voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Madamm Backes. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

Mir kënnen dann elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 8494 kommen. Den Text steet am Document parlementaire 8494⁴.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 8494 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmme fänkt un. Mir kommen elo zum Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

De Projet de loi ass mat 60 Jo-Stëmmen eestëmmegeg uegholl.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt (par Mme Stéphanie Weydert), MM. Maurice Bauer, Jeff Boonen, Alex Donnersbach, Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles (par M. Laurent Mosar), Mme Françoise Kemp, MM. Marc Lies, Ricardo Marques, Mmes Octavie Modert, Nathalie Morgenthaler, MM. Laurent Mosar, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Charles Weiler (par M. Jean-Paul Schaaf), Mme Stéphanie Weydert, MM. Claude Wiseler (par Mme Nathalie Morgenthaler), Michel Wolter et Laurent Zeimet;

Mme Barbara Agostino, MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mmes Simone Beissel, Corinne Cahen, MM. Luc Emering, Fernand Etgen, Patrick Goldschmidt, Gusty Graas, Mmes Carole Hartmann, Mandy Minella, Lydie Polfer (par Mme Corinne Cahen) et M. Gérard Schockmel;

M. Dan Biancalana, Mmes Taina Bofferding, Liz Braz, Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Paulette Lenert (par M. Yves Cruchten) et M. Ben Polidori;

MM. Jeff Engelen, Dan Hardy, Fred Keup, Mme Alexandra Schoos et M. Tom Weidig;

Mme Djuna Bernard, M. Meris Sehovic, Mmes Sam Tanson et Joëlle Welfring;

MM. Sven Clement et Marc Goergen;

MM. Marc Baum et David Wagner.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Motion 1

Da muss mer nach iwwert d'Motioun, déi den Här Jeff Engelen deposéiert huet, befannen, ier mer dese Punkt kënnen ofschléissen. Wie wëll nach d'Wuert zu dëser Motioun? Den Här Graas.

M. Gusty Graas (DP), rapporteur | Jo, merci, Här President. Ech soen der ADR och Merci fir déi Motioun, déi se hei virgeluecht huet. Effektiv, ech mengen, dat ass eis alleguerte bekannt, dat déi Verbindung an den Norden natierlech ausbesserungsfäeg wier, woubäi een awer natierlech net dierf vergiessen, dat dat vum geologesche Standpunkt hier net ëmmer esou evident ass. Dat ass eng Decisioun, déi een net einfach esou kann huelen.

Dir fuerdert hei, eng Etüd ze maachen. Jo, mir gesinn dat mat Sécherheet och net negativ. Also ech géing Iech proposéieren, dat mer déi vläicht géinge mat an d'Kommissioun huelen, dat sech dann do vläicht eng Kéier kéint méi echangéiert ginn, och en présence vu Fachleit vun der CFL, well fir elo einfach esou stante pede awer eng Decisioun hei ze huelen, dierft vläicht net esou evident sinn. Duerfir géing ech Iech bidden, vläicht domadder d'accord ze sinn, dat mer se géingen an d'Kommissioun verweisen.

Ech soen Iech Merci.

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci, Här Graas. Dann huet nach den Här Marc Lies d'Wuert gefrot.

M. Marc Lies (CSV) | Jo, merci, Här President, fir d'Wuert. Bon, ech mengen, mir kënnen eis effektiv nach alleguerten drun erënneren, wéi den Tunnel agestierzt ass am Norden, dat dat ganz penibel war fir alleguerten déi Leit, déi aus dem Norden a Richtung Zentrum komm sinn. Duerfir mengen ech jo och, wéi den Här Graas et gesot huet, dat et wichteg wär, dat doten eng Kéier ze analyséieren – an do soll sech effektiv d'Kommissioun domat befaassen –, dat effektiv den Zuchtransport natierlech a Richtung Norde wichteg ass an dat och duerno gekuckt soll ginn.

Merci.

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Här Lies. Da froen ech den Här Engelen, ob hien d'accord ass, d'Motioun an d'Kommissioun ze verweisen.

M. Jeff Engelen (ADR) | Jo, Här President, ech sinn domadder d'accord. Ech mengen, da kritt se vläicht eng Suite. An dat ass jo dat, wat mer wëllen. Et soll net ageschränkt sinn, well ech mengen, wéi den Tunnel agestierzt war – ech hat éinescht vergiess, et ze soen –, war dat jo awer ee Joer, wou een Drëttel vun der Fläch vum Land quasi ofgeschnidde war vum Zuchsreseau. A wann elo nach eng Kéier esou eppes virkënt – ech wëll der Däiwel net un d'Wand molen –, wier et awer gutt, wa mer Alternativen hätten.

Et wär jo och wichteg am Hibleck op déi eenzel Gemengen, déi et betrëfft, well et kéint jo emol sinn, dat wann eng Etüd gemaach géif ginn a se da gemaach wier, déi eenzel Bauperimeetere vläicht liicht ugepasst misste ginn. Dat wier awer vläicht elo nach méi liicht wéi an 20 Joer oder an 10 Joer.

An ech mengen, duerfir wier et wichteg, dat mer géifen esou séier wéi méiglech den Accord kréien, mee ech sinn awer selbstverständlech d'accord, se mat an d'Kommissioun ze huelen.

Merci.

(Interruption)

M. Fernand Etgen, Président de séance | Merci villmools, Här Engelen.

Da kënnen mer, mengen ech, elo ofstëmmen, ob Der d'accord sidd, dës Motioun an d'Kommissioun ze verweisen.

Vote sur le renvoi de la motion 1 en commission

Wien d'accord ass, soll d'Hand an d'Luucht hiewen?

Wien ass dergéint?

Wien enthält sech?

Dat heescht, d'Mobilitéitskommissioun soll sech esou séier wéi méiglech mat där Motioun befaassen.

(La motion 1 de M. Jeff Engelen est renvoyée à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.)

5. 8517 – Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Als nächste Punkt um Ordre du jour steet de Projet de loi 8517 iwwert den Ëmbau vun der Beetebuenger Gare.

Plusieurs voix | A!

(Brouhaha)

M. Fernand Etgen, Président de séance | D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. A Rapporteur ass den honorabelen Här Gusty Graas. Här Graas, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gusty Graas (DP), rapporteur | Merci, Här President. Beetebuerg gëtt am Volleksmond Eisebunnersstad genannt, ...

(Interruptions)

... obwuel Beetebuerg offiziell keng Stad ass. Mee dat huet awer historesch Erklärungen, well zu Beetebuerg awer an der Zäit ...

M. André Bauler (DP) | Dir fuert op jiddwer Fall vill mat der Eisebunn, Här Graas. Chapeau!

M. Gusty Graas (DP), rapporteur | ... praktesch an all Haus eng Persoun war, déi direkt oder indirekt mat der Eisebunn ze dinn hat. Haut ass dat natierlech net méi de Fall. Haut hu mer eng aner Populationsstruktur zu Beetebuerg. Mee trotzdem ass dat awer nach ëmmer hänke bliwwen an d'Eisebunn ass nach ëmmer dominant an där schéiner Uertschaft Beetebuerg.

Den 11. August 1859 ass den éischten Zuch hei zu Lëtzebuerg gefuer, an zwar vun der Stad hei a Richtung Diddenewen an noutgedrongen awer och duerch Beetebuerg, soudatt deemools am Fong geholl scho festgehalde ginn ass, dat Beetebuerg awer eng ganz wichteg Positioun an dem Eisebunnsreseau géing anhuelen. Ech soen awer net „gefuert“, mee déizäit ass e gerattert. Firwat gerattert? Mee well dunn u sech just Dampmaschinne gefuer sinn – dat war bis 1964, wéi se dunn ersat gi sinn.

Wat natierlech Beetebuerg och ëmmer ausgezechent huet – net onbedéngt am positive Sënn –, dat war déi berüümt-berüchtigt ominéis Barriär, eng Barriär, déi ëmmer fir ganz vill Stau gesuergt huet, eng manuell Barriär. Dat war eng ganz grouss

Barriär. An 1874 war am Fong schon en éischte Projet, fir eng Bréck iwwert d'Eisebunn ze bauen. Deen ass awer deemools verworf ginn. An et huet gedauert bis den 2. Abrëll 1976, bis datt du konnt eng Eisebunnsbréck zu Beetebuerg ageweit ginn, déi dann och spéider den Numm krut vum fréiere Buergermeeschter Émile Hammerel, een Numm, deen Iech vläicht entre-temps e bësse bekannt ass, well jo eng nei Bréck gebaut ginn ass, déi och deen Numm dréit an déi jo awer deelweis elo vill an der Press war, eng fonkelnei Bréck, déi iwwregens de 4. Abrëll dëst Joer och a Presenz vun der Ministesch zu Beetebuerg ageweit ginn ass.

Jiddefalls huet Beetebuerg sech ganz séier zu engem Dréipunkt vun der nationaler Eisebunn entwéckelt. Haut muss ee soen, dat Beetebuerg no der Stad déi zweetgréissten Eisebunnsinfrastruktur am Land huet. Mir, elo soen ech scho mir ..., mee Beetebuerg huet véier Linnen, an zwar a Richtung Esch, a Richtung Diddeleng a Volmerange-les-Mines, a Richtung Stad natierlech an och a Richtung Metz. Dat ass natierlech ganz wichteg.

Da kënn awer och natierlech de Fret derbäi. An do ass zum Beispill de Fretkorridor vun Amsterdam/Antwerpen, deen erfökent iwwer Beetebuerg, fir a Richtung Süde bis un d'Mëttelmiergrenz vu Frankräich ze fueren. An dann natierlech den Triage Beetebuerg-Diddeleng, deen natierlech och fir d'Industrie a fir d'Ekonomie hei zu Lëtzebuerg eng ganz grouss Bedeitung huet. Deen ass am Oktober 1982 ageweit ginn.

No där neier Bréck, déi jo dann, wéi gesot, elo am Abrëll ageweit ginn ass, ass dann elo de Moment komm, fir sech och Gedanken ze maachen: Muss net och d'Gare mat deem ganzen Alentour erneiert ginn? Ech mengen, wann een déi Gare e bësse kennt, da weess een, dat dat net vu Muttwëll ass.

Et ass eng Gare, déi net onbedéngt clientsfrëndlech ass. Ee Beispill: Een, deen am Rollstull ass, huet Schwierigkeeten, duerch de Souterrain op déi eenzel Quaien ze kommen. Et ass zwar am Dezember 2021 och eng Passerell gebaut ginn, wou e Lift dran ass, mee nach wie vor ass dat awer e ganz grouse Problem.

D'Architektur vun där Gare ass awer ouni Zweifel erhalenswäert. An et kann een nëmme frou sinn, dat jiddefalls déi Gare net dat selwecht Schicksal erleit wéi d'Gare zu Ettelbréck. Dir déi, déi sech nach kënnen drun erënneren: Dunn hate mer grouss Diskussiounen och heibannen iwwert d'Erhale vun der Struktur vun der Architektur vun der Gare Ettelbréck. Aus enger Rei vu Grënn konnt déi dann net konservéiert ginn. Dat geschitt awer elo zu Beetebuerg net.

De Moment, wéi gesot, setzt sech d'Gare aus verschiddene Gebaier zesummen. Et sinn der am Ganze véier. Mir hunn och véier Quaien. An dat sinn natierlech Saachen, déi awer elo mussen onbedéngt erneiert ginn.

Aktuell gëtt jo awer och äifreg un deem neie Gleis zwëschen der Stad a Beetebuerg geschafft. An deen, deen dee Chantier nach net gesinn huet, deem kann ech nëmme recommandéieren, dat emol eng Kéier kucken ze goen. Dat ass wierklech impressionant, wat do entsteet. Dat ass, wéi gesot, e Chantier, dee passt an de Kader vum Modu-Konzept, dee bis 2030 ausgeschafft ass. Mee deen ass awer elo vum Plan national de mobilité 2035 iwwerholl ginn.

Dat bréngt natierlech mat sech, dat nach zousätzlech Zich an d'Gare Beetebuerg erakommen, déi elo schon iwwerlaascht ass. An dowéinst ass et och wichteg, wéi gesot, dat déi Gare elo hei ausgebaut an och verbessert gëtt.