

gutt wär, wann nëmmen deen een Deel vum Monde commercial an dësem Gremium vertruede wär, sou dass mer en neie Gremium geschaaft hunn. Deen heescht elo net méi Conseil des Consommateurs, mä Conseil de la Consommation. An deem sinn dann och elo d'Acteure vun de professionelle Vendeure a Producteure vertrueden.

Mir sinn der Meinung, dass dat eng gutt Léisung ass. D'Chambre professionnelle ass expressis verbis frou iwwert dës Ëmännerungen. Ech wëllt och zitieren, dass d'Chambre du Commerce an hirer neier Publikatioun expressis verbis hiren Accord zu dësem Gesetzes-text gëtt, ëmsou méi, wou deen Délai de dénonciation, dee vun der Regierung op dräi Joer gesat war, an dee vun eis, der Kommissioun, erfogesat ginn ass op zwee Joer, op der Base vun der Argumentatioun vun der Chambre du Commerce eben zréckbehale ginn ass.

Voilà, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dat waren déi Explicatiounen, déi ech wollt zu dësem Gesetzestext ginn. Ech kann nëmmen hoffen, dass dësen Text wäert am Intérêt vun de Consommateure sinn. En ass op alle Fall esou gewënnscht, a wann déi Evaluatioun, déi op europäescher Basis da wäert gemaach ginn, dann och an déi Richtung geet, da wäert dës Gesetzestext bleiwen. Stellt et sech eraus, dass en nach Verbesserungsbedürftig ass, wäert wahrscheinlech eng nei Direktiv kommen, duerch déi mir d'Texter mussen adaptieren.

Ech wollt op alle Fall recommandieren als Plénière dësen Text ze adoptieren, sou wéi mir en als Kommissioun virgeschloen hunn. Ech wollt lech och soen, dass meng Fraktioun wäert dësen Text stëmmen.

Ech soen lech merci fir d'No-lauschteren.

M. le Président. - Als éischte Riedner ass den Här Marcel Sauber agedroen. Den Här Sauber huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Marcel Sauber (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi vill Gesetzter gëtt och dësen Text zum Deel wéinstens zréckgefuert op eng europäesch Direktiv. Dobausen freet ee sech vläicht: Firwat këmmert sech Bréisel dann elo ëm d'Garantie vun de Wueren respektiv ëm de Konsumenteschutz? Bei der Garantie de conformité geet et hei haaptsächlech ëm d'Realiséiere vum europäesche Bannemaart. Munchee wäert sech wonnen: Bannemaart, dat war dach 1993! Richtig ass zweifellos, dass deemools eng ganz Partie grouss Schrëtt gemaach gi sinn a Richtung Bannemaart. Richtig ass awer och, dass net alles ugepasst gouf an dass déi eng oder aner Saach nach opsteet, fir an d'reell Harmoniséierung eranzekommen. De Bannemaart ass nunemol bal wéi eng Blumm, e muss gefleegt a weiderentwéckelt ginn, wann d'Noutwendegkeet ginn ass.

An enger Etüd vu Gallup Europe vu September 2001 hate 75% vun den Entrepreneuren uginn, dass ënnerschiddlech Konsumenteschutzlégislatiounen an deenen eenzelne Länner hir Käschten onnéideg an d'Luucht driewen, a 60% vun den Entrepreneuren hu gemengt, dass déi verschidde Gesetzgebungen am Konsumenteschutz Konsequenzen op hir Kompetitivitéit hätten. Dës puer Zuelen ënnersträichen zweifellos d'Bedeutung, déi dësem Gesetzesprojet zoukënn, dee mir elo hei diskutieren, deen haaptsächlech déi minimal Garantieeschtungen harmoniséiere soll.

Här President, ech wëll elo am Detail op den Inhalt vum Gesetzesprojet net agoen. Dat huet meng Kolléegin, d'Madame Durdu, ganz gutt gemaach. Heifir wëll ech hir och merci soen a se félicitieren fir

dee gudde schrëftlechen a mëndleche Rapport. Ech wëll mech dofir op eng grondleeënd Ännerung beim Conseil des Consommateurs beschränken, deen am Gesetz vum 25. August 1983 iwwert de Konsumenteschutz virgesinn ass. Déi Ännerung, déi am meeschten opfällt, ass d'Zesummesetzung.

Bis elo waren an deem Conseil des Consommateurs vertrueden: de Ministère de l'Économie, de Mëttestandsministère, de Familljeministère, de Justizministère a sechs Delegierte vun de representativë Konsumenteschutzorganisatiounen. Et fällt also op, dass an dësem Gremium Vertrieeder vum Stat a vun de Konsumente waren, awer keng Vertrieeder vun de Geschäftsleit oder vun dem Patronat. Dat war scho bei der Schafung vum Conseil kritesch vun dem Statsrot deemools gesi ginn, dee geschriwwen huet, an do zitieren ech: „Il ne peut dès lors qu'émettre de nettes réserves à l'égard de la formule actuellement retenue, qui à son avis ne saurait conduire qu'à une cristallisation du seul point de vue des consommateurs et aggraver les conflits avec les professionnels au lieu de contribuer à une conciliation des positions des uns et des autres.“

Et ass elo eng gutt Saach, wann d'Regierung mam virleiende Projet d'Zesummesetzung ännert. Et soll net méi nëmmen eng Plattform sinn, wou Konsumenten hir Positioun duerleeë kënnen, neen, de Conseil des Consommateurs soll sech zu engem Forum entwéckelen, wou duerchaus wuel kontrovers diskutiert ka ginn, mä wou awer och e konstruktiven Dialog soll stattfannen. Et solle konkret an dësem neie Gremium véier Vertrieeder vun de Konsumenten, vum Patronat a vum Stat siéigieren. Dëst Organ huet och dann e konsultative Charakter.

D'Regierung huet och richtig erkannt, dass deementspriedend den Numm misst ëmgeännert ginn, dee bis elo Conseil des Consommateurs war, awer no der neier Zesummesetzung net méi glécklech wär, well et effektiv net méi e rege Forum ass fir d'Konsumenten. Fir der neier Dimensioun da Rechnung ze droen, soll en deemnächst ëmgedeeft ginn a Conseil de la Consommation.

Awer d'Regierung ass net einfach bei der Zesummesetzung a beim Ëmdeefe stoe bliwwen, si huet och d'Aufgaben definéiert, d'Missiounen vun dem Conseil de la Consommation nei ënnert d'Lupp geholl, an dee Gremium, dee soll jo dann haaptsächlech d'Zesummenaarbecht bréngen tëschent deenen zwou Parteien am Kader vum Konsumenteschutz selwer. Hie kann och vun der Regierung oder vum Ekonomieminister ugefrot gi fir Avisen ze maachen iwwert déi eng oder aner Fro.

Ech gesinn et als positiv, dass duerch dës Projet en Équiliber um Niveau vun der Zesummesetzung vum Conseil de la Consommation erbäibruucht gëtt. Et ass och e wichteg Zeechen no baussen, dass heiduerch den Dialog vun deenen zwou concernéierte Parteien am Konsumenteschutz gefördert gëtt. Iwwregens gëtt dës Modifikatioun vum bestehende Gesetz souwuel vum Conseil d'État wéi och vun der Chambre professionnelle an der Konsumenteschutzorganisatioun guttgeheescht.

Här President, zum Schluss wëll ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet ginn, well doduerch net nëmmen de Konsumenteschutz profitéiere kann, mä och d'Geschäftsleit, déi sech net méi no verschiddene Garantieregelungen an deenen eenzelnen EU-Memberstate richte mussen an am Fall vu Problemer mam Konsument mat um Dësch setzen an hei am Dialog hir Problemer kënnen léisen.

Merci.

M. le Président. - Als nächst Riednerin ass d'Madame Mady Delvaux-Stehres agedroen. D'Madame Delvaux huet d'Wuert.

Mme Mady Delvaux-Stehres (LSAP). - Merci, Här President. No där excellenter Beschreibung vun der Madame Durdu, déi d'Gesetz jo hei a Rekordzäit an allen Detailler erkläert huet, an no den Ausféierung vum Marcel Sauber ass et eigentlech fir mech elo ganz einfach.

Dat Gesetz huet zwee Voleten. Éischtens gëtt e Conseil de la Consommation geschafe mat enger neier Zesummesetzung. Mir begrëssen dat a mir wënschen deem Conseil de la Consommation, wéi nennt een dat, e konstruktiven Dialog, a mir hoffen, dass dat dann zu engem gudde Klima tëschent Konsumenten a Professionnelle bäidréit, well et jo a ganz ville Fäll am Intérêt och vun de Konsumenten ass, dass eng Léisung fonnt gëtt, ouni dass jiddferree muss op d'Gericht goe fir ëmmer säi Recht anzekloen.

Deen zweete Volet vun deem Gesetz ass d'Transpositioun vun enger Direktiv vun 1999, déi ganz bestëmmt am Intérêt vum Consommateur ass. Jiddferreen heibannen ass jo e Consommateur, an ech mengen et ass fir esou Leit wéi mech, déi vun Zäit zu Zäit eppes kafen, sech dat da liiwere loosse, an da si se frou wann et do steet doheem an da kuckt een net alles an dann op eemol mierkt een, hei do ass awer eppes net esou wéi et hätt solle sinn. Am aktuellen Zoustand konnt ech dann net méi vill maachen, well dat ass jo meeschtens e „vice apparent“ gewiescht, ech hätt dat missen direkt mierke wéi d'Luucht oder d'Fotell oder de Stull geliiwert ginn ass. Ech hunn et awer net gemierkt an e Mount duerno war et dann ze spéit.

Mat deem neie Gesetz ass et elo esou, do ass eng nei Notioun agefuert ginn, dat ass d'Non-conformité, dat heescht wann déi Luucht oder dee Stull, deen ech do kaaft hunn, wann deen net esou ass, wann ech dat no 14 Deeg oder no dräi Wochen eréischt mierke wéi en hätt solle sinn, dann hunn ech nach ëmmer Zäit fir dann ze kloen. Mir hunn also en Délai vun zwee Joer elo. Also fir zerstreete Konsumenten oder fir net grad esou disziplinéiert Konsumente fannen ech dat eng ganz formidabel gutt Saach, sou dass ech dat Gesetz hei begrëssen, a selbstverständlech bréngen ech och den Accord vun der sozialistescher Fraktioun.

Ech fanne mir maachen esou vill Guddes fir de Konsument, an hei ass et jo erëm esou, wann de Konsument dat net weess, dass mer him esou vill Guddes maachen, dann hëlleft dat em jo net vill, an dofir wëll ech nach eng kéier soe wéi wichteg dass et ass, dass mer e Code du Consommateur kréien an dass all déi Moosnamen ënnert d'Leit kommen, fir dass se kënnen vun hire Rechter profitéieren.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix. - Très bien.

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här Jacques-Yves Henckes agedroen. Den Här Henckes huet d'Wuert.

M. Jacques-Yves Henckes (ADR). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech muss haut och nach eng kéier zu dësem Projet mäi Fraktiounskolleeg Fernand Greisen ersetzen, esou datt ech wollt hei den Accord vun onser Fraktioun zu dësem Projet bréngen.

Ech wëll ervirsträichen, datt et eng ganz positiv Initiativ vun der Kommissioun ginn ass, déi den Délai,

wou ka reklaméiert ginn, den Délai de garantie vun dräi op zwee Joer erfogesat huet, wat den Avantage huet, datt deen Ablack eng Uniformitéit besteet tëschent deenen Dispositiounen, déi et hei zu Lëtzebuerg ginn, an deene vun den Nopeschlänner notament. Dat évi-téiert, datt ons Lëtzebuerger Commerçante benodeelegt wiere wa si misste fir dräi Joer e Risiko droen a si kéinte sech net géint déi, déi hinnen déi Wuere geliwwert hunn, retournéieren.

Et ass positiv, datt mer eng Direktiv op dësem Gebitt kritt hunn, well ee gesäit, datt ganz vill Saachen elo aus dem Ausland bestallt ginn, och iwwert den Internet, an datt mer also dofir mussen uniform Gesetzgebungen hunn, mat verschiddene minimalë Rechter, fir datt all Consommateur weess, wat déi Basisrechter sinn, déi him zoustinn. Dat gesot, nach eng kéier den Accord vun der ADR-Fraktioun zu dësem Gesetzesprojet.

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

M. Henri Grethen, Ministre de l'Économie. - Jo, Här President, sämtlech Fraktiounen, déi d'Wuert ergraff hunn, si mat dësem Projet d'accord. D'Regierung félicitéiert sech doriwwer. Ech weess, dass d'Madame Delvaux de Souci huet vum Code du Consommateur. Ech deelen hire Souci, weess leider net wien ech soll, bei deene puer Beamten, déi ech am Ministère hunn, mat där Aufgab beoptragen. Et ass keen, dee sech fräiwëlleg bis elo gemellt huet. Ech wäert awer versichen, falls dat mer méiglech ass, fir de Budget 2005 déi néideg Kreditter ze kréien, fir dass ech kann en externen Expert mat där Aarbecht beoptragen, fir dass mer deem Souci kënnen nokommen.

M. le Président. - D'Diskussion ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen vum Projet de loi 5193 a stëmmen driwwer of.

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

D'Artikelen 1 bis 13 si gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert dee virleiende Projet 5193.

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

Déi derfir si stëmmen mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si ent-hale sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg ugeholl mat 56 Jo-Stëmmen.

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

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

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

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

MM. François Bausch, Camille Gira (par Mme Dagmar Reuter-Angelsberg), Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener (par M. Jean Huss);

M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5192 iwwer eng Eisebunnsverbindung tëschent Esch-Belval a Bieles. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Sonnen, Zanussi, Graas, Jaerling, d'Madame Reuter, den Här Urbany an d'Madame Mutsch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

4. 5192 - Projet de loi autorisant la construction d'une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

M. John Schummer (DP), rapporteur. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5192 betrëfft d'Konstruktioun vun enger Antenne ferroviaire tëschent Belval-Usines a Belval-Märei an ännert esou d'Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestioun vun der Infrastructure ferroviaire of. Dës Projet gouf de 6. August 2003 vum Transportminister déposéiert. Den 21. Juli 2003 ass dës Projet dem Conseil d'État ënnerbreet ginn. D'Chambre de Commerce huet hiren Avis den 2. Oktober 2003 ofginn.

An der Sitzung vum 15. Dezember 2003 huet d'Transportkommissioun mech als Rapporteur genannt an eng éischte kéier huet d'Kommissioun sech mat dësem Projet den 18. Februar 2004 befaasst, wou och den Avis vum Conseil d'État diskutéiert ginn ass. An der Sitzung vum 8. März 2004 gouf och dunn de Rapport zu dësem Projet de loi ugeholl.

Geplangt ass eng Eisebunnsliasion, déi vun der Ligne Péiteng-Esch op der Héicht vum jëtzege Arrêt Belval-Usines fortgeet an ënnerhalb vum Zentrum vu Bieles ukënn fir esou d'Schinn un d'Fiches industrielles Belval-Ouest och unzebannen. Dëst soll an zwou Phase geschéien. Déi éischt Phas besteet doranner fir op Belval-Usines en neien Arrêt ze realisieren. Dësen Arrêt soll all Stonn duerch zwee klassesch Zich an een Train-tram bedéngt ginn. An de Spëttestonne soll dës Kadenz duerch klassescht Zuchmaterial erhéicht ginn.

Wa bis an Zukunft d'Materialisatioun vun enger Ligne directe Lëtzebuerg-Esch oder Esch-Lëtzebuerg an den Dédoublement vun der Ligne Beetebuerg-Lëtzebuerg méi Capacitéit fräi mécht, da wäert och d'Frequenz vu Belval-Ouest sensibel kënnen eropgoen. D'Verbesserung vun der Ligne Lëtzebuerg-Beetebuerg, de Réaménagement vum Dräieck Fenteng an d'Revisioun vun der Signalisatioun duerch d'Verkierzung vun de Sektionsbléck wäert erlaben ab dem Joer 2005 d'Capacitéit ëm 20% kënnen ze hiewen. Eensou wäerten d'Automotricen, déi nei bestallt sinn, mat zwee Niveauen ab 2004 30% méi Plaze mat sech bréngen.

Déi zweet Phas gesäit vir d'Antenne ferroviaire tëschent Belval-Usines a Belval-Märei an den Aménagement vun zwee weideren Arrêten der Antenne Belval-Lycée a Belval-Märei. Ze bemierken ass ebenfals, dass an enger weiderer Perspektiv eng Verlängerung vun der Antenne Belval-Usines a Belval-Märei a Richtung Uewerkuer duerch en neien Tunnel, deen ënner Bieles verleeft, geplangt ass.

Wat den Opfangparking ugeet, esou ass virgesinn, dass een an enger éischter Etapp 1.620 Plaze virgesäit. An enger weiderer Extension kann dat bis op 2.500 Plazen op franséischem Territoire weidergoen.

De Minister huet hei an der Kommissioun in extenso déi ganz Problematik vun deem Parking erkläert. Ze soe bleift nach, an dat ass wuel dat Wichtigst, dass de Coût total vun deemem Projet sech op 95,45 Milliounen Euro beleeft. De Conseil d'État an och d'Chambre de Commerce kënnen hiren Accord mat klenge Remarquë ginn. Eis Chamberkommissioun kann den Avis vun den Auteurs vum Projet deelen an ënnersträicht wat am Exposé des motifs steet an ech zitieren: „Cette approche a l'avantage de donner une vue globale de tous les projets d'adaptation et de développement du réseau ferré que le législateur a approuvés, tout en assurant à l'ensemble des projets approuvés l'application des modalités de financement et d'exécution que la loi susmentionnée prévoit par ailleurs.“

Voilà, Här President, Dir Dammen an Dir Härën, dësse Projet ass e weidere Stee vum Mosaik wat den Ausbau vun eiser Eisebunn betrëfft, deen dës Regierung sech virgeholl huet an och amgaangen ass ëmzesetzen an ech géing lech bieden dësse Projet massiv ze ënnerstëtzen.

Ech soen lech merci fir d'No-lauschteren.

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

Discussion générale

M. Fred Sunnen (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Härën, fir d'éischt wollt ech dem Rapporteur, dem honorablen Här John Schummer, merci soe fir säin ausféierleche schrëftlechen a mëndleche Rapport.

Den Ausbau vun der Eisebunnsliinn Péiteng-Esch/Uelzecht tëschent Bieles-Usines a Bieles-Gemeng ass onëmgängelech wann een iwwert d'Revalorisatioun vun der Industriebrooch vu Belval/Ouest schwätzt. Dësen Ausbau ass ëmsou méi wichteg, wann ee bedenkt, datt an Zukunft bis 20.000 Leit hei schaffen an iwwer 5.500 op deemem Terrain wunne sollen. Den öffentlichen Transport soll an deemem Kontext eng ganz wichteg Roll spillen. Dës nei Eisebunnsliinn tëschent Bieles-Usines a Bieles-Märei ass noutwendeg, fir datt Belval-Ouest optimal un dat bestehend Eisebunnsnetz ugebonne ka ginn. D'Erreeche vum Site Belval-Ouest duerch den öffentlichen Transport reit sech och an d'Strategie „mobilité.lu“ an, déi d'Zil huet fir 25% vum Gesamtverkéiersopkommes duerch den öffentlichen Transport ofzedecken.

Déi éischt Phas vun deemem Projet de loi besteet doranner eng nei Gare op Belval-Usines ze bauen. Dës Gare soll och d'Haaptentrée fir de Standuert Belval-Ouest sinn, wou zum Beispill a gewësser Zäit elo d'Dexia-BIL a wou och ënner anerem d'Statsarchiven, de Centre de recherche public Gabriel Lippmann an de Centre national de la Culture industrielle gebaut solle ginn. Dës Gare ass noutwendeg wann ee bedenkt, datt schonn am Joer 2005, also d'nächst Joer, an direkter Noperschaft vun der Héichwien A a B déi nei Rockhal opgoe soll, déi jee no Concert bis

zu 4.000 Spectateure Plaz bitt. Wann dës 4.000 Leit wëlles hunn alleguerte mam Auto op de Site ze kommen, da gëtt et wuel öfters bei ausverkaafter Hal e Verkéierschaos zu Bieles an an der Ëmgéigend. Dës nei Gare dréit dozou bäi, datt d'Leit an aller Rou a bequem dës Site erreeche kënnen, ouni datt se mussen onendlech duerch d'Géigend fuere fir eng fräi Parkplaz ze fannen.

Ech sinn der Meenung, datt vill Leit vun dëser neier Offer vum öffentlichen Transport Gebrauch maache wäerten, well vun dëser neier Gare aus hunn d'Concertsvisiteurs nach just 150 Meter bis an d'Hal zréckzeleeën. Esou no, einfach a bequem kënn ee mat engem Auto op kee Fall dohinner. Dës nei Eisebunnsliinn dréit sécherlech dozou bäi, datt och nach aner Entreprisë sech op deemem Site niddlerloosse wäerten. Mir wësse jo, datt e Kinoskomplex an direkter Noperschaft mat enger Capacitéit vun 1.800 Plaze schonn am Gespréich ass.

Vill Leit am Land hunn haut nach ëmmer eng schlecht oder guer keng Ubannung un den öffentlichen Transport. Fir datt och si vun deenen neien Attraktiounen vum Site Belval profitéiere kënnen, gëtt e Parking mat 1.620 Plazen an direkter Noperschaft vun der Gare gebaut. Dësse Parking ass selbstverständlech net nëmme fir déi zukünftige Concertsvisiteure geduecht, mä och fir dass déi franséisch Berufspendler, déi hir Aarbechtsplaz an der Stad oder zu Esch hunn, kënnen hei bequem a schnell op den Zuch ëmklammen. Dofir gëtt et en neie Rond-point. Dee gëtt aménagéiert op franséischem Statsgebitt an deen huet en direkten Zougank op de Parking a bei d'Gare. Dësse Park and Ride, deen op 2.500 Plazen ausgebaut ka ginn, dréit sécherlech dozou bäi eist Autobunnsnetz an de Moies-an Owesstonnen ze entlaaschten.

An enger zweeter Phas sollen nei Schinne bis bei d'Bieleser Gemeng geluecht ginn, wou och en neien Arrêt mat engem Échangeur Zuch-Bus entstoe soll. Vun do aus kënnen d'Leit dann op déi bestehend Busverbindungen ëmklammen. Op dëser neier Streck gëtt awer och en neien Zwëschestopp gebaut an dat bei deem geplangte Lycée technique. Hei kritt den zukünftege Schüler eng Méiglechkeet gebuede séier a sécher an d'Schoul ze kommen, ouni moies mat engem Bus am Stau stoen ze mussen.

Här President, Dir Dammen an Dir Härën, et ass geplangt, wéi ech scho gesot hunn, datt 20.000 Leit all Dag op de Site Belval-Ouest schaffe solle kommen. Fir datt dës Leit an deene beschtméigleche Konditiounen hir Aarbechtsplazen erreeche kënnen, sief dat mam Auto oder mam Zuch, muss mer hinnen déi adequat Infrastrukturen ubidden. Dësse Projet de loi, d'Ubannung vu Bieles an Ëmgéigend un de bestehenden öffentlichen Transportréseau duerch Tram a Bunn ass e wichtige Bausteen an engem integrierte Konzept fir e performanten öffentlichen Transport an der Minett-region.

Här President, wann ech dës Projet als Buergermeeschter vun der Gemeng Suessem analyséieren, da muss ech soen, datt d'Zuchstreck Bieles-Schmelz, Bieles-Lycée a Bieles-Gemeng schonn e gudden Ufank ass, mä duerch d'Tatsaach, datt net weider gebaut gëtt a Richtung Uewerkuer bis eventuell a 15 Joer, se wahrscheinlech keng Akzeptanz bei de Schüler fanne wäert, déi a Richtung Uewerkuer, Déifferdeng an Nidderkuer fueren. Ech erkläre mech.

Vum Lycée bis bei d'Gemeng, dat si fënnf Minutten am Zuch. Hei muss een den Niveau wiessele fir op de Bus ëmzeklammen. Datselwecht och moies wa se an d'Schoul kommen. Ech fäerten, datt mer hei dee Phenomeen erliewe wäerten, dee mer bei ville Lycéeë feststellen. E Student kënn

mam Papp sengem Auto oder e fiert mat Kolleeegen. Ech ka verstoen, Här Minister, datt de Präis vun engem Tunnel héich ass, mä dësen Tunnel dierft d'Evakuatioun a Richtung Déifferdeng no engem Concert erhieflech méi séier maachen an dat ass net ze vernoléisseg. D'Lieuesqualitéit vun de Bieleser Leit géif sech verbessern, well d'Zuchstreck, déi matsen duerch d'Uertschaft verleeft, kënn suppriméiert ginn. D'Gemengen Esch a Suessem hu sech vun Ufank un agesat, fir dass den öffentlichen Transport en Tromp op deemem Site gëtt an datt een net de Feeler maache soll eng iwwerdrüwen Zuel vu Parkingen ze installéieren.

D'Gemenge waren eigentlech der Meenung, datt een net nëmme mam Zuch oder Train-tram um Bord vum Site fuere soll, mä éischer duerch de Site, datt déi vill Leit, déi mol hei wunne sollen, besser un den Transport en commun ugebonne wäeren. Et ass gemengt ginn, en Train-tram, deen hei derduerch géif fueren, géif ze vill Plaz ewechhuelen. Et géifen och technesch Schwierigkeete ginn, fir nees un de Lycée erunzekommen. Ech sinn awer der Meenung, dass een dës Méiglechkeet ganz grëndlech prüfe soll, well hei hu mer eng eemoleg Chance en öffentlichen Noverkéier optimal ze organiséieren. Dësen Appel riichten ech och un d'AGORA als Entwicklungsgesellschaft, fir de Belval wierklech als Pilotprojet ze entwéckelen.

Ech wëll zum Schluss awer soen, dass meng Fraktioun positiv zu deemem Projet de loi steet an ech bréngen heimat och den Accord vun der CSV.

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 Härën, mir féieren haut d'Diskussion iwwert de Projet 5192, deen als Zil huet d'Industriebrooch Belval-West a senger Peripherie mat engem Gleis un d'Schinnennetz unzebannen. Iwwert d'Bedeitung vun deene Frichë fir de Süde mat sengem Entwicklungspotenzial, mat deem Modellcharakter, deen ëmmer an de Vierdergrond gestallt gëtt, hu mer hei an der Chamber an op anere Plaze scho vill diskutéiert. Mir hunn an der Chamber hei schonn eng Rei vu Projekte gestëmmt, déi an déi do Industriebrooch solle kommen. Héichuewen, Centre culturel, Rockhal an ähnlech Projekte goufen hei diskutéiert, an d'Tatsaach, dass elo déi Schinnenubannung do realiséiert soll ginn, soll jo och vum Zäitplang hier esou organiséiert ginn, dass parallel dozou mat der Fäerdegstellung vun der Rockhal och d'Ubannung mat der Schinn méiglech muss sinn.

Dass dës Ubannung mat der Schinn vun der grousser Industriebrooch eng gutt Saach ass, steet, eiser Aschätzung no, ausser Zweifel. Eigentlech bräicht een net méi vill driwwer ze diskutéieren, well dat misst eigentlech normal sinn, dass e Gebitt vun 120 Hektar, wou dausende vu Leit herno schaffen, wunnen, léieren a studéiere ginn, un d'Schinn ugebonne gëtt, dat ëmsou méi, wann et een onëmstriddend Zil ass vun dëser Regierung a vun deene Regierung virdrun, fir e „modal split“ vu 25% vum öffentliche Persounennoverkéier ze erreechen.

Et ass och richtig, dass de Rapporteur virdrun a sengem Rapport drop higewisen huet, dass et weiderhin eng Noutwendegkeet gëtt, nei Infrastrukturprojeten am Beräich vun der Schinn ze realiséieren a bestoender auszebauen, mat der Iwwerzeegung, dass déi Aus-

bauten an Neibauten noutwendeg si fir d'Capacitéit um Schinnereseau ze erhéijen an de Succès, deen an deemem Projet an dëser Plaz dem Rapporteur merci soe fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport. Ech géing och hei deklaréieren, dass mir als LSAP-Fraktioun selbstverständlech dësse Rapport och wäerte stëmmen an dëst Gesetz wäerte stëmmen.

Ech wëlt awer vun dëser Geleeenheet profitéieren, fir op eng Rei vu Messelen, eiser Aschätzung no, hinzewiesen. Ech denken, dass et mat deemem Projet net méiglech ass, deen an den Etüde gewünschte „modal split“ vu 40% fir den öffentlichen Transport ze erreechen. Déi aktuell Verkéiersplanung, déi dee vill zitierte Modellcharakter soll hunn, huet en eiser Aschätzung no net, ausser et versteet een ënner Modellcharakter ënnerschiddlech Saachen. A wann ech mech un de Grondtenor vun deem aktuelle Verkéierskonzept erënneren, dee vun der AGORA erstallt ginn ass, da geet deen dovunner aus, dass d'Brooche mat engem Stroossennetz sollen auséquipéiert ginn, dat et deene Leit, déi dohinner wunnen a schaffe ginn, zu 60% erlabe soll mam Privatauto dohinner ze fueren an dass déi reschtlech 40% dem öffentliche Verkéier zougeschouert solle ginn.

Mir hunn als TICE eis selbstverständlech Gedanken iwwert d'Entwécklung vun deene Verkéiersflëss gemaach gehat. Mir hunn och de Minister gefrot gehat an déi Verkéiersplang agebonnen ze ginn, wat och geschitt ass. Mir hunn, wou mer eis mat der Dokumentatioun ausenaner gesat hunn, festgestallt a bedauert, dass d'Erschléissung vun deem Gebitt do net virgesinn ass mat engem Tram ze maachen. Mir hunn eis als TICE driwwer ënnerhalen an eis e Rapport erstelle gelooss a mir hunn, fir auslännesche Sachverstand erbäizeien, de Professor Brändli invitiert gehat, eis bei dem Gutachten, dat mir als TICE erstallt hunn, ze begleeden. De Professor Brändli huet dat och gemaach. Déi Konklusiounen, déi mir als TICE eigentlech iwwert dee geplangte Verkéierskonzept haten, goufen dann och zu engem Deel vum Professor Brändli konfirméiert.

Ech wëlt hei e puer Zitater aus sengem Ofschlossrapport virdoen. De Professor Brändli huet geschriwwen: „Das Ziel von 40% öffentlichem Verkehr resultiert nur aus der Differenz zwischen Nachfrage und möglichem Angebot für den Individualverkehr, das heißt als reine, an sich nicht gewünschte Hochwasserentlastung (eigentlich müsste der „modal split“ für Belval-West von 40% als unterste Grenze angesehen werden).“

A wann ee vu „modal split“ a Méiglechkeete vun öffentlichen Transport schwätzt, konnt ee sech gëschter Owend op der Konferenz vum Professor Kagerbauer aus Zürich, deen Direkter vum Zürcher Verkéiersverband ass, iwwerzeegen loossen, dass e „modal split“ vu méi wéi 40% an enger Agglomeratioun wéi Zürich zum Beispill méiglech ass. Zürich huet 60% Bedeelegung um öffentliche Persounentransport am Beräich vum Berufsverkéier, wat remarquabel ass, mä fir dat Resultat ze erreechen, muss een natierlech aner Moossnamen ergräife wéi déi, déi vun dëser Regierung bis elo geplangt gi sinn.

Fir déi 40% an den Industriebroochen ze erreechen, brauch een eng wierklech richtig attraktiv a leeschungsfäeg Ubannung vun der Eisebunn, an déi ass mat deem virleiende Projet, eiser Aschätzung no, net ze erreechen. Ech deelen do d'Aschätzung an d'Suerg vum Här Sunnen, dee jo och dorobber higewisen huet.

D'Erschléissung mat engem Tram vun där Industriebrooch do ass vun engem Büro vun der AGORA ofge-

lehnt ginn aus Käschtgrënn, wéinst infrastrukturelle Problemer, déi sech offensichtlech weisen, an aus der Tatsaach eraus, dass et vläicht schwiereg wär oder dass et net gönschteg wär esou eng breet Trace engem Tram ze reservéieren, well déi Flächen, déi jo fir den Tram genotzt musse ginn, net kënnen als Bauland valoriséiert ginn. Déi Argumenter, déi do vun der AGORA oder vun deem Büro géint d'Uschlësse vun engem Tram virbruecht gi sinn, sinn net vun eis gedeelt ginn - si ginn och net vum Här Brändli gedeelt. Si ginn awer, wéi ech gelies hunn, vum Transportminister gedeelt.

Ech wëlt och just heizou den Här Brändli zitieren. Hien huet geschriwwen: „Die Ablehnungsgründe für eine direkte Trassenführung für den öffentlichen Verkehr sind unter Beachtung der Zielsetzung und des Aufwandes für den Individualverkehr lächerlich. Das öffentliche Verkehrsangebot wird dem angestrebten Ziel von 40% „modal split“ in keiner Weise gerecht. Es ist gegenüber dem Individualverkehr nicht wettbewerbsfähig. Eine Leistungsberechnung fehlt völlig.“ An zum Schluss schreift den Här Brändli: „Das vorgeschlagene Konzept ist für den öffentlichen Verkehr in verschiedener Hinsicht nicht brauchbar.“

Dat heescht also ganz konkret, dass och hei an de Broochen den ugestriefte „modal split“ vu 40% net erreecht ka ginn, gradsou wéineg wéi déi 25% vum „modal split“ op Landesplang kënnen erreecht ginn, wann net déi noutwendeg infrastrukturell Viraussetzunge geschaaft ginn, fir dat kënnen ze maachen.

An deene leschte Wochen a Méint hu mer hei an der Chamber eng ganz Rei vun Infrastrukturprojeten diskutéiert a gestëmmt, déi mat Eisebunn ze dinn hunn. Mir hunn als Fraktioun gesot, an ech hunn dat och an eenzelnen Interventiounen an a menger Interpellatiounen schonn e puermol widderholl gehat an ech maachen et och hei nach eng Kéier, dass bei alleguerten deenen Infrastrukturprojeten do mir vermëssen, dass et vu Säite vun der Regierung keng Prioritéitelëscht fir d'Realiséierung vun deem dote Projet gëtt. Dat ass eng Kritik, déi mir net eleng maachen, mä déi ebenfals och am Avis vum Conseil d'État zu deene Projeten, déi mer haut diskutéieren, all Kéier erëmze-fannen ass.

A wann de Rapporteur virdru gesot huet, dass et Avisë gëtt a llicht Kritiken un deene Projeten, da wëilt ech awer trotzdem op déi Kritiken nach eng Kéier agoen. Well de Conseil d'État huet ebenfals der Regierung nogeluecht ganz kuerzfristig eng Prioritéitelëscht virzeleeën iwwert déi Projeten, déi geplangt sinn, eng Prioritéitelëscht, déi och de finanziellen Disponibilitéit vum Stat Rechnung soll droen. An de Conseil d'État grad wéi mir hunn Zweifel dorunner, wat d'finanziell Ofsecherung vun alleguer deenen dote Projeten ubelaangt. De Conseil d'État rechent zesummen, dass d'Ausgabe fir alleguerten déi dote Projekte bei 1.375.000.000 Euro ouni TVA leien. A wann e weess, dass de Fonds du rail am Joer 2004 nëmme mat 90 Milliounen Euro dotéiert ass, a fir déi nächst fënnf Joer ledeglech all Kéiers eng Enveloppe vu 70 Milliounen soll dobäikommen, da kann een aus deene Chiffren do ofliesen, dass effektiv déi finanziell Ofsecherung vun deene Projeten net garantéiert ass.

Här President, Dir Dammen an Dir Härën, et huet een also den Androck, dass d'Majoritéit mat deene Projeten, déi se virun d'Plénière bréngt an ofstëmme léisst, eigentlech soss nâischt wëllt maache wéi hire politesche Bilan ze verbesseren duerch eng Lëscht vu Projeten, déi gestëmmt ginn, wëssend dass bis zum Dag vun haut nach bis zum Dag vun de Wahlen de „modal split“ am öffentliche Verkéier emol net ëm 1% während der Mandats-

period vun dëser Regierung an d'Luucht gaangen ass. Dat ass de Bewäis. Och d'Presentatioun vum IVL-Dokument beweist et nach eng Kéier, dass déi 25%, déi vun der Regierung ugestriift sinn, am öffentliche Verkéier mat der aktueller Politik a mat „mobilitéit.lu“ net ze erreeche sinn. Dat soen net mir, mä dat geet aus deem Dokument IVL kloer an däitlech ervir.

Ech wëilt ofschléissend nach eng Kéier bedauern, dass bei der Erstellung vun dem Dokument IVL d'Ubannung vun dem Stadzentrum mat der Schinn an d'Ubannung vun de Frichë mat der Schinn eigentlech emol net gepréift gi sinn. Wahrscheinlech huet dat net an d'politescht Konzept vun dëser Majoritéit erapass.

Op jidde Fall hunn ech an enger vun deene Sätzungen, wou offensichtlich den Dialog mat de Gemenge stattfonnt huet, gefrot, firwat déi dote Méiglechkeeten net mat analyséiert géife ginn, an do hunn d'Büroe mer geäntwert, dat léich net an hirem Optrag.

Ech stellen awer fest, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dass bis zum Dag vun haut ganz vill Zäit erëm eng Kéier mat Etüde verluer gaangen ass, an ech bleiwen der Iwwerzeegung, dass wann dës Regierung net de Projet vum BTB viru fënnef Joer gekippt hätt, mir haut mam Tram kéinte fueren a vill méi no bei deem ugestriefte Resultat vu 25% „modal split“ wären. Mir ginn d'Hoffnung net op, dass déi zwou Parteien, déi dofir responsabel sinn, dach zu enger besserer Asiicht kommen.

Ech soen lech merci fir d'Opmierksamkeet.

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

M. Gusty Graas (DP). - Här President, et ass wuel keen Dossier, dee mir an deene leschte Joren esou intensiv hei an der Chamber diskutéiert hu wéi d'Revaloriséierung vun de Friches industrielles Belval-Ouest. Dat ass jo och kee Wonner, well mer et hei mat engem ambitiësen an och ganz zukunftsorientéierte Projet ze dinne hunn. An deenen nächsten zéng bis föfzéng Joer wäert jiddefalls de Minett säi Bild komplett verännere.

D'Frichen op Belval erlaben eis u sech en neie Modell ze entwerfen, wou wunnen, schaffen a Fräizäitgestaltung kënnen openeen ofgestëmmt ginn. Niewent villen ekonomeschen Aktivitéite mat sëllege Betriber wäert och neie Wunraum geschafe ginn. Och deen neie Lycée technique Belval wäert iwwer honnerte vu Schüler Plaz bidden. Da gëtt et jo awer och nach eng Rei vu kulturellen Infrastrukturen. Ech denken un d'Rockhal, déi lues a lues wiisst. Ech denken un de Kinokomplex, deen och e Magnéit wäert duerstelle fir op dee Site Leit unzezéien.

Am Kloertext: An deenen nächste Joren ass do all Dag mat dausende vu Leit ze rechnen. Dat bréngt onweigerlech nei Problemer, virun allem am Stroosseverkéier mat sech, well déi Leit sech jo awer aus ville Richtungen op dee Site wäerten déplacéieren. D'Gefor ass grouss, dass sech en neien nevragesche Verkéiersknuet entwéckelt, an dofir ass et wichteg, dass een och e Konzept entwerft, fir dass déi Mass vu Leit kann op eng adequat Aart a Weis op Esch-Belval dee Moment geféiert ginn. Dass alleng do Stroosseninfrastrukturen net duerginn, dat ass evident. Dofir ass et och ze begrëssen, dass e Maximum gemaach gëtt fir den öffentlichen Transport ze organiséieren, an dat natierlech un éischter Linn duerch eng gutt Schinneninfrastruktur.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, zum Projet selwer ass ze soen, dass et natierlech wichteg ass, dass elo en neien Arrêt Belval

Usines gebaut gëtt. Dat erlaabt niewent dem classeschen Zuchmaterial mat engem Train-tram, besonnesch an de Spëtzenzäite kënnen ze fueren. Dat féiert och dozou, dass d'Frequenze kënnen erhéicht ginn.

Dëse Projet reit sech nahtlos an d'Konzept „mobilitéit.lu“ an. Am IVL kann ee liesen, dass déi intern Erschließung vun der Südregioun unhand vun zwou Ënnerlinne soll geschéien. Déi éischt geet vu Kärjeng iwwer Déifferdeng op Biereng, an déi zweet Ënnerlinn pendelt tëschent Rodange a Beetebuerg. Och d'Ubannung tëschent dem Süden an der Stad Lëtzebuerg soll iwwer zwou Ënnerlinne geschéien.

Doniewent begrësse mir an deem Kontext, dass d'Konzept vun den Opfangparkinge weider ausgebaut gëtt. Esou ass an enger éischter Phas virgesinn, fir e Parking mat 1.600 Plazen ze aménagéieren, deen an enger zweeter Phas op 2.500 soll ausgebaut ginn, an dat deelweis souguer op franséischem Territoire. Et ass also eng gutt a richtig Fortsetzung vun der Strategie fir ronderëm eis Grenzen esou vill wéi méiglech Opfangparkinge ze aménagéieren, dass d'Frontalieren do hire Privatauto kënnen ofstellen, fir dann iwwert de Wee vun der Schinn op hir Aarbechtsplaz sech ze déplacéieren.

D'Zesummenaarbecht mat eise franséischen Nopere klappt gutt, esou gutt dass Iddië gebuer goufen, fir dass en Industriepark soll op franséischem Territoire geschafe ginn, deen ënner Lëtzeburger Regele funktionéiere soll. Dëse Projet, deen iwwer 95 Milliounen Euro kascht, belaascht natierlech eise Budget an deenen nächste Joren. Et ass nëmmen ze hoffen, dass mer déi néideg finanziell Situation dann nach wäerte virfannen, fir dës wichteg Projekte kënnen ze realiséieren.

Ech sinn erstaunt iwwert déi Aussoen, déi de Vertrieeder vun der sozialistischer Aarbechterpartei gemaacht huet, dee sech driwwer wonnert, dass dës Regierung géng u sech nëmme legislativ Texter verabschieden, ouni dass do duerch eng Verbesserung géif antrieden. Mengem Wëssen no ass et jo awer esou, dass fir d'éischt muss emol legislativ Aarbecht geleescht ginn ier een iwwerhaapt um Terrain eppes Konkretes kann emänneren. Wann also d'Kolleege vun der sozialistischer Aarbechterpartei hir Aarbecht an de leschte Jore besser gemaach hätten, dann hätte mer dat hei scho kéinten iwwersprangen. Et ass virun allem awer dëser Regierung ze verdanken, dass iwwerhaapt emol konkret legislativ Aarbecht geleescht ginn ass.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir wëlle jo och de „modal split“ op 25/75 erhéien, wat ouni Zweifel en ambitiëst Zil ass. Dat mannst wat ee jiddefalls ka soen ass, dass grad ënnert dëser Regierung gewaltig Ustrengungen ënnerholl goufen, fir dat Zil ze erreechen. Ouni nach eng Kéier am Detail op all déi Gesetzer anzegoen, déi mir schonn an deene leschte Wochen a Méint gestëmmt hunn, muss een agesinn, dass vill wäertvoll Aarbecht geleescht ginn ass, fir eng Verbesserung vun der Schinneninfrastruktur zu Lëtzebuerg ze erreechen, an dat besonnesch am Süden. Een, deen de Contraire seet, dee belitt sech selwer.

Niewent deene sëllege Gesetzer ass weider eng Gesamtentveloppe vun iwwer 1,3 Milliarden Euro elo zur Verfügung gestallt ginn. Da si jo awer nach aner Projeten an der Maach, déi scho wäit fortgeschritt sinn. Ech denken zum Beispill un eng Liaison ferroviaire tëschent Esch an der Stad Lëtzebuerg, wou de Projet dach schonn ufängt méi konkret Konturen unzehuelen a wou och wäert an deenen nächste Wochen, wéi et ausgesäit, den definitiven Tracé arrêtiert ginn, och wann dat natierlech net ëmmer esou einfach ass.

Et gesäit een also, entgéint deem wat hei eenzel Leit fälschlecherweis behaupten, dass ganz vill um Niveau vun der Schinneninfrastruktur realiséiert gëtt a mer wichteg Viraarbecht an d'Wee geleet hunn. Och dee Projet vun haut reit sech an dat ganz Konzept an, an dofir ass et evident, dass d'Demokratesch Partei dëse Projet wäert ënnerstëtzen. Ech wëll ofschléissend awer nach mengem Kolleeg John Schummer merci soe fir seng ausféierlech Berichter.

Ech soen lech merci.

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

M. Aly Jaerling (ADR). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als Süd-Deputéierten an Escher sinn ech frou zu deem Infrastrukturprojet, dee mir haut hei solle stëmmen, schwätzen ze dierfen. Ech wëll awer uganks den Här Rapporteur félicitéiere fir säi guden awer dach komplizéiert technesche Rapport, deen en hei virbruecht huet.

Den ADR huet sech scho méi laang mat der Verkéiersproblematik am Süden an am Südweste vun eise Land ausenanergesat, a mir hu keen deiere Professor Brändli gebraucht fir erauszefanne wou de Schong dréckt. Mir hunn och net den TICE gebraucht, mä mir hunn et selwer erausfonnt an hunn och selwer versicht Léisungen ze fannen.

Wéi du séier d'Neibeliewung vun den Industriefrichen am Süden decidéiert gouf, huet eis Partei, an dat nach virun dëser Iwwergangsregierung, dat éischt Verkéierskonzept fir de Süden a Südweste vum Land ausgeschafft, well mir eis bewosst waren, dass, wann alles esou weiderleeft wéi bis elo, d'Awunnerzuel am Minett géng staark uklammen genausou wéi d'Zuel vun de Pendler och. Sollten d'Frichen an deem Rhythmus wéi geplangt revitaliséiert ginn, da si séier massiv Investitioune besonnesch an déi öffentliche Verkéiersmëttel an -infrastrukturen néideg, well elo schonns leit de Süden ënnert engem massive Verkéiersopkommen an un deementsprechend iwwerlaaschte Stroossenachsen, besonnesch a Richtung Haaptstad.

Ech brauch hei just d'Beispill vun der Route de Longwy ze nennen. Besonnesch moies an owes ass de Verkéier hei méi wéi zéiflësseg a regelméisseg kënnt et hei zu Stauen. Och nach grad an den Dierfer, esou datt d'Liewensqualitéit vun den Awunner op dëser Streck, sief et zu Dippech, Schuller oder Kärjeng, schwéier gestéiert ass.

Den 13. am Wantermount 2001 huet den ADR-Süden säi Verkéierskonzept SABB (Shuttle, Auto, Bus, Bunn) der Öffentlechkeet virgestallt. Mir hunn och an enger Rëtsch vun Informationsversammlungen de Kontakt zu deene betroune Bierger gesicht, an eist Konzept ass op grouss Zoustëmmung gestouss. Déi Zuchlinn, vun där mer haut schwätzen, war an ass och en Deel vun eise Konzept. Mir haten deemools och op dee schonns existéierenden Zuchtunnel vun der ARBED ënnert der Bieleser Gemeng higewisen a gefuerdert, datt gepréift gëtt awërfen sech dësen Tunnel fir de Persounverkéier kënnt notze loosse. Dat huet d'Regierung elo gemaach. D'Wiel ass, aus verschiddene Grënn, op de Bau vun engem neien Tunnel gefall, deen an enger spéiderer Phas soll realiséiert ginn.

De Käschtepunkt fir deen allen ARBED-Tunnel op d'Sécherheetsbestëmmunge vum Persounentransport unzepassen, steet a ken-

gem zefridde stellende Verhältnis mam Bau vun engem modernen Tunnel. Dësen neien Tunnel wäert och eng grouss technesch Erausforderung duerstellen. Ech wëll awer elo schonns drop insistéieren, datt dësen Tunnel vun Ufank un zweegleiseg gebaut gëtt fir ze verhënneren, datt do en Engpass entsteet. Virun allem awer fuerdere mer den Transportminister op, elo schonns ze präiwen ob et net méiglech wär dann och de Gidderverkéier Richtung Déifferdeng, Péiteng, Rodange duerch dësen Tunnel ënnert Bielese erduerchezeeeden. Dat géif d'Liewensqualitéit vun deene Bielese Awunner massiv verbessern.

Da muss ech leider awer och hei eng Kritik ubréngen. Dës duebelgleiseg Zuchlinn mat hiren dräi Halten: Belval-Lycée, Belval-Usines a Belvaux-Mairie, soll 95.000,45 Milliounen Euro kaschten. Dës Zomm soll iwwert de Fonds du rail finanzéiert ginn.

(Interruptions diverses)

Gelift? 95 Milliounen Euro. Entschëllegt. 95 Milliounen Euro, jo. Ech hat nach ëmmer Problemer mat den Zuelen. Mä et war e Lapsus, et war keng Absicht. Dës Zomm soll iwwert de Fonds du rail finanzéiert ginn. Wéi dat Geld iwwerhaapt an dëse Fong soll kommen, déi Fro muss ee sech awer emol stellen. De Fong ass nämlech elo scho völeg ausgeblutt an iwwerfuert. An de leschte Méint hu mer zeg esou Infrastrukturprojete gestëmmt, an haut soll d'Chamber nach esou e Projet stëmmen. Den neien Nordausgank vun der Gare Lëtzebuerg kascht op d'mannst 180,7 Milliounen Euro. Fir dat se, verdäitlechen, dat si 7.290.000.000 eiser aler Frang! Fir den TGV-Usschloss kënnen ze realiséieren, hate mer am Heemount d'lescht Joer 141 Milliounen Euro gestëmmt, alt erëm bal sechs Milliarden aler Frang.

Fir eng Klamer opzemaachen: Och dat hat den ADR a sengem Transportkonzept scho virgesi fir deen Usschloss do ze maachen. Do virdrun, am Mee, huet d'Chamber schonns iwwer 50 Milliarden aler Frang fir Schinneninfrastrukture verplangt, déi net am Fonds du rail ermëzefanne waren. Dofir ginn ech de Verdacht net lass, datt d'Regierung amgaang ass hei d'Vollek e bësse fir domm ze verkafen. Nëmme déi mannst vun all deene Projeten, déi elo op eng Kéier am Virwahlféier hei zur Ofstëmmung kommen, wäerten iwwerhaapt mëttel- oder laangfristeg kënne finanzéiert ginn.

Dofir alt erëm eng Kéier den Appel vum ADR: Leet wann ech gelift dem Lëtzeburger Vollek emol eng Prioritéiteléscht vir! Wat gëtt tatsächlech kuerz- a mëttelfristeg gebaut? Schenkt och de Lëtzeburger wann ech gelift klore Wäin an, well virdru sinn d'Sozialisten hei elo ugegraff gi well si net genuch gemaach hätten. Elo hu mer de Paibeier do leie wou alles drop steet, elo géife mer awer och gär wëssen, wou déi Suen hierkommen, mat deenen dat do soll bezuelt ginn.

Sot eis endlech emol wéi et wierklech ëm d'Finanzlag vun eise Stat bestallt ass a waart net domadder bis d'Wahlen, well dee Verdacht gi mer net lass, datt dat soll d'Absicht si fir elo iwwert d'Wahlen ze kommen an dann nei Projekte virzestelle fir sech de schéine Männchen ze maachen, an dann herno mussen anerer kucke wou se d'Suen hierkréien. D'Glafwierdegkeet vun der Politik kënnt nëmmen doduerch gewinnen, wann endlech emol hei kloer Kaarten op den Dësch kéimen.

Well bei de Budgetsdebatten fir den aktuelle Statsbudget huet et sech schonns erweisen: 2006 sinn d'Fongen allegueren, also och de Fonds du rail, eidel. 2007 si mer esouguer 600 Milliounen am Defizit! Dofir haalt wann ech gelift op, de Leit Sand an d'Aen ze streeën, well elo scho mussen Emprunten opgeho-

gi fir d'Fongen ze alimentéieren. Leet eis och wann ech gelift endlech e kompletten, realistesch an zäitlech definéierte Finanzéierungsplang fir allegueren dës Bauprojeten op den Dësch a sot eis wat Är wierklech Prioritéiten an deem Beräich sinn!

Dës betount, muss ech awer soen, datt mir mat deem do geplangten Deelstéck averstane sinn, well et jo och an eise Konzept ass.

(Interruptions diverses)

Mir wäer frou, wann et och weider an eis Richtung géif lafen, well dat heescht, datt den Transportminister op eise Wee geet an eng Aart öffentliche Persounenzuch-Kreesverkéier an der Süd-Südwest-Regioun vum Land opbaut. A mir hunn dat an eise Konzept.

(Interruptions diverses)

Mir hunn dat Shuttle-Schleef gedeelt. Am ADR-Transportprogramm géif déi nei Stad Belval mam ganze Süden a mat der Stad verkéierstechnesch vernetzt ginn. Dat géif mat dëser Streck, déi mer haut stëmmen, ugoen a géif weider duerch den Tunnel bis Suessem-Kronospan lafen, an do iwwert d'Industriezon PID-EST/am Woeller, direkt laanscht d'Collectrice du Sud, fir dann op d'bestehend Zuchlinn Péiteng-Stad ze stoussen.

Dës Linn Stad-Péiteng-Longwy muss laut ADR-Transportkonzept onbedéngt a prioritär zweegleiseg ausgebaut ginn. Ech hunn op dës Problematik schonns a verschidde Questions parlementaires higewisen. Mat deem ADR-Konzept wär en héichtakteschen Zuchkreesverkéier tëschent der Stad, op der Héicht vum P&R Bouillon, deen zu engem neie Persounverkéiersknotepunkt géif ginn, an Esch/Uelzecht wéi och der ganzer, net nëmmen op de Frichen nei opstrierender Südregioun méiglech.

Mir hate fir de Lien Stad-Esch-Belval ze maachen de Bau vun enger Persounenzuchlinn direkt laanscht d'Escher Autobunn virgesinn, an dat fir d'Landschaftszerschneidung ze minimiséieren. Dat ënnerscheet eist Konzept am Fong vum Här Transportminister senge Pläng. En Deel géng och hei bis op d'Héicht vun Esch-Lalleng iwwer eng scho bestehend ARBED-Streck lafen. Ausserdeem handelt et sech bei deem Deel vun eiser Shuttle-Schleef ëm eng direkt Verbindung Stad an déi reaktivéiert Frichen, an dat ouni Ëmwëer.

An enger zweeter Phas kënnt een esou e Kreesverkéier och iwwert d'belsch Grenzgebitt eraus organiséieren. Do géng eise Shuttle amplaz no riets Richtung Kärjeng a weider an d'Stad, no lénks a Richtung Péiteng-Rodange fueren, fir da weider - alles iwwert nach bestehend Zuchlinnen - bis erop tëschent Hondelange an Autelhaut, op der Héicht vun Arel op déi bestehend Zuchlinn Arel-Lëtzebuerg ze stoussen. Groussraimeg kënnt esou e séieren a komfortabelen Transport vu Frontalieren, net nëmmen an d'Stad, mä och op déi nei Aktivitéitszonen am Süden organiséiert ginn. Dat wär eng innovativ a modern Léisung vu Stau- an Ëmweltproblemer.

An deem Kontext sief och nach drun erënnert, datt den ADR-Konzept och d'Reaktivatioun vun der Zuchlinn Stengefort-Klengbetten fir de Persounentransport virgesinn hat an och weiderhi virgesäit. Esouguer d'Sozialiste koumen och kierzlech op eng Kéier mat dëser Iddi. Ech wëll do dem Här Spëtze-kandidat, dem Här Asselborn, dem Stengeforter Buergermeeschter, jo näischt ënnerstellen, hei awer an aller Däitlechkeet drun erënnere, datt den ADR-Süden d'Reaktivatioun vun der Streck Stengefort-Klengbetten schonns zënter dem Joer 2001 formell gefuerdert huet an dat och a sengem Konzept mat dran huet.

Mat där genannter, méi genereller Nuance wat d'Finanzéierung an déi

weiderhi feelend Prioritéiteléscht vun deene sëllegechen Infrastruktur-problemer betrëfft, déi elo hei gewässeremoossen an enger Aart Torschlusspanik virun de Wähle gestëmmt ginn, kann ech awer zu dësem absolut noutwendegem Projet mat guddem Gewëssen den Accord vu menger Fraktioun ginn. Dat esouguer, wéi ech dat scho virun ugedeit hunn, mat enger gewässer perséinlecher Satisfaktioun, an hei louch a läit den ADR och nach ëmmer richteg, an ech hunn eist Verkéierskonzept nach emol hei am Detail misse virstellen, fir wann d'Regierung nach eng Kéier sollt higoen an Deelstécker vun eisem Konzept kopéieren, wa se elo gutt nogelauschtert huet...

(Interruptions diverses)

Wann ech gesinn, wéi Dir hei amgaange sidd, d'Lëtzebuerger Vollek fir domm ze verkafen, da vergeet net nëmme mir hei d'Laachen, mä och nach aneren. An Zukunft, wann Der eppes vun eis kopéiert, da maacht et wann ech gelift anstänneg, da klappt et och.

Ech soen lech merci.

M. le Président. - Als nächst Riednerin ass d'Madame Dagmar Reuter-Angelsberg agedroen. D'Madame Reuter huet d'Wuert.

Mme Dagmar Reuter-Angelsberg (DÉI GRÉNG). - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, och ech soen dem Rapporteur merci fir säi schrëftlechen a mündleche Bericht. Als Suessemer Gemengeréitinn sinn ech ganz frou, datt mer haut dëse Projet stëmmen. Et ass, wéi dat scho méi oft hei ugeklungen ass, e Projet, deen net nëmme d'Gesicht vun der Uertschaft Bieles wäert verännere, mä deen nei Akzenter setzt fir de ganze Süden an och fir d'ganz Land.

Et mësche sech an déi positiv Gefiller awer och Bedenken a Sueren. Bei dësem Projet de loi geet et op den éischte Bléck nëmme ëm eng Eisebunnsantenne, déi gebaut soll gi vun enger bestehender Gare op eng aner nei Gare. Dorun huet och kee Mënsch eppes aussetzen. Wat eis méi beschäftegt ass dat wat an Zesammenhank mat dëser Antenne sech soll weiterentwickelen a wou hei an dësem Projet schonn éischt Jaloné gesat ginn.

Wichtig ass, dass d'Gare Belval-Usines ganz schnell funktionsfähig ass, well d'Rockhal jo 2005 hir Diere wëllt opmaachen. Och d'Antenne bis bei d'Gemeng ass ze begräissen a virun allem och de spéidere virgesinnene Tunnel ënnert der Gemeng fir de Balkan duerch Bieles ze eliminéieren. Problematesch ass awer Folgendes:

D'Gemengen hu fir en Train-tram matsen duerch de Site plädéiert, net an der éischter Phas, mä mëttelfristeg wann de „square mile“ gebaut ass. D'Zil vun dësem Train-tram ass et, dass een all Infrastrukturen erreeche kann ouni ëmzeklammen op de Bus oder aner Moyenen. Den Train-tram duerch de Site soll also virun allem d'Desserte interne garantéieren, dat heescht d'Beweeglechkeet innerhalb vum Site.

Op Grond vun enger AGORA-Studie verzicht den Transportministère op déi Léisung, haaptsächlech aus finanziellen Ursaachen. Dofir ass et wichtig, dass amplatzen vum Train-tram elo e performante Busservice kënnt. Dobäi gëtt natierlech op d'Wichtigkeet vun der Abannung un d'regional Bussen higewisen, wat jo selbstverständlech ass. D'niement geet awer dältlech ervir, dass dat Konzept ouni Train-tram matsen duerch de Site nëmme funktionéiert wann och e performanten interne Shuttlesystem opgebaut gëtt. Dee Shuttlesystem soll am Fënneminutterhythmus funktionéieren. Dat heescht, wann een op Belval-Usines erausklëmmt, oder op där geplangter Busgare bei Belval-Mairie, dass een all fënnf Minutten e Bus kritt fir sech intern

um Site fortzubewegen, zum Beispill vu Belval-Mairie fir bei d'Dexia-BIL oder d'Archiven oder vu Belval-Usines fir an de Lycée technique.

Wann d'Léisung vum Train-tram duerch de Site also net realiséiert gëtt - d'Gemengen hunn allerdings iwwer hire PAG eng Trace reservéiert fir zu engem spéideren Zäitpunkt nach en Train-tram duerch de Site ze féieren -, da muss effektiv esou e performante Shuttlesystem déi intern Mobilitéit garantéieren. Mat deem interne Shuttlesystem fällt a steet d'Funktioniéiere vum öffentlechen Transport op deem Site.

Et muss een ënnersträichen, dass et also net un éischter Linn d'Leit aus de Gemengen Esch a Suessem sinn, déi sech esou fortbewegen, mä Leit vun ausserhalb dem Site, déi heihinner schaffe kommen oder hei hir Fräizäit verbréngen. Dofir si mer erstaunt Folgendes am Projet de loi ze liesen: „Dans ces conditions la proposition d'AGORA a été retenue d'assurer la desserte de Belval-Ouest par des autobus selon un schéma d'exploitation, dont la mise en oeuvre reposera notamment sur le réaménagement et le renforcement des lignes régionales TICE et RGTR susceptibles d'être déviées pour transiter via le site.“

A weider: „Ce schéma d'exploitation laisse toute liberté aux communes pour assurer en sus une desserte du site par City-Bus, qui devra cependant être financée intégralement par la ou les communes concernées.“

Wat bedeit dat elo am Klortext? Aus Käschtegrënn gëtt op eng intern Train-tram-Léisung verzicht. D'AGORA-Verkéiersstudie seet kloer, dass de Moment muss e performanten interne Shuttlesystem am Fënneminutentakt funktionéieren. Dee Shuttlesystem ass net duerch déi regional Linnen ze assuréieren, déi jo aus den Nopeschgemenge just duerch de Site fueren. Am Projet de loi gi just regional Linnen ugeschwat, déi vum Transportministère iwwerholl ginn.

An deen interne Busservice vum Site, wa mer den Text vum Projet de loi richteg verstinn, muss vun de Gemenge bezuelt ginn a sou genannte City-Bus-Linnen. Et ass evident, dass weder d'Suessemer Gemeng nach Esch, nach déi zwou Gemengen zesummen esou e Shuttlesystem am Fënneminutentakt bezuele kënnen a wëllen. Dat heescht also, wann den Transportministère aus Käschtegrënn den Train-tram duerch de Site, also déi ideal intern Bedingung fale léisst, da missten elo d'Gemenge stattdessen dësen interne Shuttlesystem bezuelen. Dat wäerten d'Gemenge kaum maachen, an da brécht dat ganz Konzept vum öffentlechen Transport zesummen, well een eng Desserte interne eleng duerch regional Bussen net assuréiere kann. Wann dës Interpretatioun falsch ass, da feelt am Projet de loi e kloren Hiwäis drop wéi déi Desserte interne soll funktionéieren, a virun allem wie se soll bezuelen.

Dee Shuttlesystem erfüllt ganz kloer keng reng lokal Aufgab als Service fir d'Awunner vun zwou Gemengen, mä ganz kloer eng regional, jo national mat der Verdeelung iwwert de Site vun de Leit, déi vu bausse kommen. De Problem vun der Desserte interne muss also geléist ginn, well et jo e ganz wichtigen Deel an dem Konzept ass, ouni deen et net funktionéiert.

Meng Virriedner hu scho ganz vill Kritiken hei ubruecht. Ech wëll awer soen, datt mir mat dësem Projet d'accord sinn. Ech bréngen och d'Averständnis vu menger Fraktioun a mir hoffen, datt mer deen Train-tram nach net begruewen hunn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech soen lech merci.

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här Serge Urbany

agedroen. Den Här Urbany huet d'Wuert.

M. Serge Urbany (déli Lénk). - Also mat Sécherheet war deen net vu Suessem - dat muss ech awer och soen.

Ech soen lech merci, Här President, fir d'Wuert. Wat mer hei beschléisse sollen, dat ass eng Eisebunnsliin duerch d'Industriebrooch bis erop bei d'Gemengenhäuser vu Bieles. Dee Projet soll déi bestehend Zuchliin Péiteng-Esch ubannen un d'Industriebrooch an dat ass sécherlech eppes wat vu Virdeel ass. Interessant ass och den Opfangparking, deen niewent d'Halte Belval soll kommen, fir déi franséisch Frontalieren, déi do den Zuch an d'Stad kënnen huelen.

Wouer ass awer och, dass d'Uertschaft Bieles selwer weiderhi vum direkten Accès un d'Streck Esch-Déifferdeng-Péiteng wäert ausgeschloss bleiwen. An dee Problem wäert eréischt geléist gi wann déi drëtt Phas och realiséiert gëtt, déi hei am Projet net mat dra virgesinn ass. Eréischt da ginn déi Haier zum Beispill entlaascht, déi a Bieles laanscht d'Bunn leien an déi do engem zimlech grouse Kaméidi ausgesat sinn, och well d'Bunn do eng gewësse Steigung huet, a wann do Gidderzich kommen, dat mécht en zimleche Kaméidi, deen d'Leit elo scho jorzéngtelaang plot. Bieles huet bekanntlech keng Haltestell selwer. Bieles profitéiert also och net vun där Linn, déi do dee Kaméidi bréngt. Déi zwou eenzeg Haltestellen op Gemengenterrain leien op deenen zwou Extremitéite vun der Uertschaft Bieles, kilometerwäit vuneneen ewech. Dat sinn engersäits d'Gare Zolwer-Scheierhaff an anerersäits d'Halte Réiden.

D'Viraussetzung fir eng Léisung vun deene Problemer do wat d'Uertschaft Bieles ugeet wier also ouni Zweifel d'Weiderféierung vun där neier Streck duerch den Tunnel bei der Gemeng ënnert dem Bierg erduerch an en Schloss un Héicht vum Scheierhaff un deen aktuellen Tracé vun der Eisebunn, mat gläichzäitegem Astelle vun der aktueller Streck duerch Al-Bieles. Mä déi Léisung fir d'Uertschaft Bieles gëtt hei nëmme an d'A gefaasst. Si gëtt technesch preparéiert, mä autoriséiert gëtt esou eng Streckféierung mat deem heite Gesetz net.

Ech hunn iwwerengs och meng Bedenken, wat d'Finanzéierungsméiglechkeeten vun esou engem zukünftigen Ausbau, deen awer absolut noutwendeg wier, ugeet. Ech wëll do zitieren aus dem Avis vum Statsrot, dee seet: „Le Conseil d'État est toutefois à se demander si tous ces projets ferroviaires, qui, comme il a été relevé, présentent chacun pris individuellement un intérêt certain, pourront être réalisés à court ou à moyen terme avec des moyens financiers qui ont tendance à diminuer en raison de la situation financière de l'État, qui est en voie de se dégrader sensiblement.“

E schwätzt do bei deene finanzielle Schwierigkeeten nach nëmme vun deene Projekten, déi elo scho beschloss gi sinn, net vun dem Ausbau vun der Streck, eleng also vun deenen décidéierte Projekten an e seet, déi hätten e Käschtepunkt, wat elo de ganze Projet vum Ausbau vun den Eisebunnsliinnen am ganze Land ugeet, e Käschtepunkt, deen de Statsrot estiméiert op 1.375.000.000 Euro.

E seet awer, et wäeren nëmme 124 Milliounen Euro de Moment am Fonds du rail. An do sollten nach 70 Milliounen an deenen nächste fënnf Joer dobäikommen. Och d'Chambre de Commerce geet op déi Problematik an, ech zitieren och do d'Chambre de Commerce: „...attire également l'attention des autorités sur le fait que le projet de

revalorisation des friches en général et le projet de construction de l'antenne ferroviaire en particulier s'inscrivent dans un contexte de dégradation des finances publiques, et ceci sur un horizon de plusieurs années.“ „D'un point de vue financier,...“, soen se e bësse weider, „...il est ainsi primordial que l'État, en concertation avec les acteurs économiques concernés,...“, dat si si dann natierlech selwer, „...fixe des priorités sur base d'une analyse stricte de coût-opportunité des projets, faisant abstraction de considérations politico-politiciennes“.

Wat d'Patronsverrieder do soen an hirem Beitrag, strotzt jo vun Arroganz, well mat Politique politicienne ass gemengt, eng Politik och am Interesse vun de Leit zum Beispill. Wat d'Patronsverrieder domat wëlle soen, dat ass: Well d'Bereiber elo trotz grouse Profitter ëmmer manner Steieren an d'Statskeess erabezuelen, sinn net méi genuch Suen do, fir Projekten ze realiséieren, an dofir wëlle si och selwer matdécidéieren, wat fir Projekte vun deene wéinege Suen, déi nach wäerten iwwreg bleiwen, dierfe realiséiert ginn. An zu deene wichtege Projekte gehéiert ouni Zweifel den ekonomeschen Deel vum Projet Belval, déi ekonomesch Ausnutzung vum Projet Belval, dee gëtt bezeechent vun der Chambre de Commerce am selwechten Avis als eng Opportunité unique.

Mä dozou gehéiert awer mat Sécherheet net fir d'Chambre de Commerce d'Liewensqualität vun de Leit, déi an deene bestoenden Uertschaften wunnen, an déi jo wesentlich zum Räichtum vum Land bäigedroen hunn, an dozou gehéieren och sécherlech net esou Froe wéi elo vu menger Virriednerin opgeworf gi sinn, wat eng optimal Ubannung vun deene verschidde Quartieren vun deem neie Projet Belval un d'Schinnennetz, un d'Tramnetz zum Beispill betrëfft. An ech froe mech, ob net déi an dëser Fro hei schlussendlech wäerte Recht behalen, déi virdu gewarnt haten, dass de Projet Belval Mëttele ofzéie wäert, déi fir d'Revaloriséierung vun deene gewuessenen Uertschaften a Stied wéi Bieles an Esch zum Beispill herno feele wäerten. Zu deene Warner hunn op jidde Fall och déi Lénk gehéiert, vun Ufank un, esouwuel hei an der Chamber, wéi och an deenen zwee betraffene Gemengeréit.

Fir nach eng Kéier hei wéi bei alle Projekte bis elo, déi de Projet Belval betreffen, menge Bedenken Ausdrock ze ginn, an och fir dogéint ze protestéieren, dass déi Phas 3, dat heescht d'Weiderféierung vun der Linn Richtung Déifferdeng, net hei matbeschloss gëtt, fir deem Protest Ausdrock ze ginn, wëll ech mech hei bei deem Projet nach eng Kéier enthalten.

Ech soen lech merci.

M. le Président. - Als lescht Diskussionsriednerin ass d'Madame Lydia Mutsch agedroen. D'Madame Mutsch huet d'Wuert.

Mme Lydia Mutsch (LSAP). - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, esou wéi mä Virriedner et scho gesot huet, huet d'LSAP bis elo all Schinneprojet gestëmmt, a wäert och weiderhin all Schinneprojet stëmmen, also och deen heiten, deen dofir positiv ass, well en eng Ubannung vun de Frichen un de Rescht vun der Südregioun bréngt a well en och mëttelfristeg eng Ubannung un d'Stad Lëtzebuerg an un de Findel wäert erlaben, wann déi nei Zuchstreck kënnt.

Ech wëll awer, well de Gros vun de Saache scho gesot ass, mech nach eng Kéier konzentréieren op déi Fro vum „modal split“. Also, mir hu jo gesot, mir wëlte landeswäit e „modal split“ vun 25 zu 75, dat heescht 25% öffentlechen Transport. Et ass ëmmer esou abstrakt. Wann een emol kuckt, wat dat eigentlech am Moment heescht, dann hu mir am ganze Bassin mi-

nier e „modal split“ am Moment vun 12,6%. Dat läit 2% ënnert der nationaler Moyenne. Bei de Frontalieren hu mer just e „modal split“ vun 8%, dat heescht just 8% vun de Frontaliere gräifen op den öffentlechen Transport zrëck.

Elo hu mer schonn an engem Dokument iwwert den État d'avancement vun der Rekonversiou vun Esch-Belval, e gemeinsaamt Dokument vu Finanzministère, Finanzinspektioun, Transports, Intérieur, Ponts et Chaussées, Fonds Belval, AGORA an esou weider, also net suspekt fir do net d'Regierungsmeinung ze verrieden, hu mer drastoen: „Dans la perspective de l'objectif d'un „modal split“ de 25%, l'utilisation des transports en commun devra doubler dans le bassin minier, et tripler en ce qui concerne les frontaliers.“ Dat ass also eng relativ héich Lat, déi mir eis do geluecht hunn, zemools wou ee weess, dass mir hei vun 399.000 Trajete schwätzen, wann ee vum Grenzverkéier schwätzt, dass iwwer 85.000 vun deenen Trajeten an der Südregioun sinn, an dass alleng 39.000 vun eise Frontalieren aus der Lorraine eriwuerkommen, aus Frankräich.

Elo hu mir och dee Parking longue durée, deen eng positiv Saach ass, kuerzfristeg 1.620 Plazen, mä eigentlech geet deen emol net duer, fir déi aktuell Situatioun och nëmme hallef oder een Drëttel an de Grëff ze kréien.

Mir hunn dann, wéi de Minister Wolter eis den IVL-Projet presentéiert huet, geschwat kritt, dass de Professor Brändli maassgeblech och matgeschafft huet un deem Dokument. Bon, wéi ass et op Belval zu deem „modal split“ vu 40 zu 60% komm, also 40% fir den öffentlechen Transport a 60 fir den Autoverkéier, wat jo sécherlech eng gutt Saach ass? Ma jo, ech soen lech éierlech, aus Verzweiflung si mir dohinner komm, aus Verzweiflung, well ebe ganz einfach d'Logik war, an dass d'AGORA funktionéiert huet, fir ze soen: Ma jo, wat kënnen mir fir den Auto op deem Site maachen, wat packe mir, a wat musse mir dann nach an den öffentlechen Transport steechen? Dat war d'Logik an där mir waren, a vun där ware mir ganz schnell of, well mir hunn einfach festgestallt, dass mir eigentlech mat deenen aktuelle Capacitéite scho vir bäi an hanne widder waren.

Dat heescht, mir hu gesot, mir mussen e „modal split“ vu 40 zu 60 ustriewen. A mir sinn trotzdem op alle Fall an der AGORA - quitte dass den Här Sonnen an ech selwer Spectateur an deem Gremium sinn - an der Logik bliwwen vun engem „modal split“ mat Maximum vu 40%. Fir eis Gemenge war et ëmmer esou, 40% ass eigentlech e Minimum fir dohinner ze kommen, wou mir wëllen.

Bon, wéi komme mir dohinner? Dat ass schonn hei oft gesot ginn. D'Offer muss stëmmen, et muss ee méiglechst, wann et nëmme iergendwéi geet, net mussen ëmsteigen op nach en zousätzlecht öffentlecht Transportmëttel, well dat mécht déi Saach direkt 30% manner attraktiv. Dat kenne mir, dat hu mir gesot kritt. Et muss zentral Ubannunge ginn, et muss komfortabel sinn an esou weider.

Bon, elo kéint ech gesot kréien, hei am Moment ass déi dote Saach an dësem Projet nach net dran, wann net deen Artikel do géing drastoen am Gesetz bei der Explikatioun, dass déi Desserte interne vum Site Esch-Belval vum Dësch wär. An zwar ass gesot ginn, dass de Verkéierskonzept vun der AGORA ze deier wär, mä ëmmerhi musse mir hei awer nach eng Kéier widderhuelen, schwätze mir awer vun de grouse Modellprojeten hei vun eise Land, wou gesot gëtt an enger ganzer Rëtsch Dokumenter, ech erspueren lech elo d'Zitater, „des projets d'aménagement majeur pour le développement futur du Grand-Duché“, 20.000 Aarbechtsplazen, 5.000 nei Awunner, op 105

Hektar staatlech Investitiounen an esou weider.

Am IVL gëtt gesot: „Der weitere Verlauf der Entwicklung und konkreten Umsetzung im Sinne des IVL soll als Beispiel für weitere Planungen vorgeführt werden.“ Da wësse mir jo awer, wou mir dru si mat deem heite Projet. An da soe mer lech éierlech, si mir awer paff, wann dann do steet, d'Desserte interne géif herno just iwwert de Busverkéier geschéien, an dat wär dann eng innergemeindlech Geschicht, well et gëtt nämlech do gesot: „Ce schéma d'exploitation laisse toute liberté aux communes pour assurer en sus une desserte du site par „city bus“ qui devra cependant être financée intégralement par la ou les communes.“ Wéi wann et drëm goe géif, fir 50 Leit an d'Uelzechtsstrooss ze bréngen!

Mir schwätzen hei vun engem nationale Projet, wou 20.000 nei Aarbechtsplaze kommen, wou 5.000 nei Awunner kommen a wou mer elo an der aktueller Situatioun, well mir hu jo nach ëmmer keng Garantie, dass dat wierklech geschitt, scho mat allem vir bäi an hanne widder sinn. Dofir si mir eigentlech där Meenung, wéi se hei schonn artikuliert ginn ass, iwwert den Här Zanussi, wéi och de Professor Brändli se artikuliert huet als Reaktioun op déi Aussoen, dass den Train-tram géing ze deier ginn. D'Oflehnungsgrënn fir eng direkt Trasseféierung duerch de Site sinn ënnert der Bëuechtung vun der Gesamtzilsatzung, also deem „modal split“, dee mir gären hätten, an dem Opwand fir den Individualverkéier, also dem Autosverkéier, lächerlech. Lächerlech!

Bon, ech wëll ganz gären zougestoen, dass mir net direkt muer alles kënne maachen, wat mir eis wënschen - dat wësse mir och -, mä et muss awer zumindest méiglech sinn, fir bei der zweeter Phas, an d'Madame Reuter huet et gesot, dat doten nach eng kéier ze reconsideréieren. Mir hunn eist gemaach als Gemengen, well an deene PAPen, déi vun eis erausgoungen, sinn déi méiglech Gleiser reservéiert. Se si reservéiert, dat heescht, et ass nach näischt verschass.

Och wa gesot gëtt, dass déi aktuell Parkplazsituatioun kéint kontraproduktiv sinn zu esou enger Entwécklung, da wëll ech ganz einfach lech virliesen, wat am Ëmsetzungs-gesetz vun de Gemengen drasteet a wat och an der Konventioun mat der AGORA, wou de Stat awer 50% huet, och drasteet: „La réalisation des infrastructures réservées aux transports en commun est impérative. Toutes les mesures nécessaires pour atteindre un modal split de 40/60 sont à privilégier par rapport aux autres aspects de la viabilisation.“

An dann: „Les maxima de parking à réaliser pourront être dépassés ponctuellement pendant une période transitoire, notamment avant et pendant la mise en place d'infrastructures de transports en commun performantes. La quote-part dépassant les maxima réglementaires devra être diminuée au fur et à mesure de la mise en oeuvre de la planification relative aux transports et à la circulation.“

Dat sinn déi Engagementer, déi d'Gemenge betreffen, mä dann ass et awer Schluss, da mussen aner Acteure mat erakommen an dee Programm. Mer mussen och kucken, dass een och llicht bei déi vill national Projekten, déi mir do wëllen implantéieren: Rockhal, Archiven, Centre national de la culture industrielle, engem Kino, eng Dexia, d'Héichiewen, de Lycée, eng Ubannung un d'Märei vu Suessem, hikënnt an d'Chance net verpasst gëtt fir iwwert deen dote Projet, mat deem mir eis wëlle bretze goen, eng kéier op eisen nationalen „modal split“, deen nach net héich ass, kommen, a mir wëinstens dee „modal split“ am Süde faerdg bréngen, wou mir et am Zentrum scho verpasst hunn.

Ech géif dofir eng Motioun an deem Sënn wëllen déposéieren, Här President, déi d'Ënnerschrëften dréit vum Här Sunnen vun der CSV-Fraktioun, vun der Madame Reuter-Angelsberg vun deene Gréngen, vum Här Urbany vun deene Lénken, vum Här Jaerling vum ADR, vum Här Zanussi a vu mir selwer vun der sozialistescher Fraktioun. Ech soe merci.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- considérant que selon l'étude IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) le but préconisé par la stratégie „mobilité.lu“ d'atteindre un modal split de 25% en faveur des transports en commun d'ici 2020 ne pourra pas être atteint en suivant les projets actuels;

- étant donné que, toujours selon l'IVL, le modal split de 25% en faveur des transports en commun pour tout le pays ne pourra être atteint d'ici 2020 que si le modal split en faveur des transports en commun dépasse les 25% dans les grandes agglomérations;

- considérant que le développement de la friche industrielle de Belval-Ouest prévoit un modal split de 40% en faveur des transports en commun;

- constatant qu'avec le concept de transport actuellement prévu pour la friche industrielle de Belval-Ouest le modal split de 40% ne pourra pas être atteint;

- connaissant la position des communes concernées et celle du syndicat intercommunal TICE au sujet du concept de mobilité présenté par la société AGORA;

invite le Gouvernement

- à réétudier la possibilité de prévoir une desserte interne par train-tram sur le site de Belval-Ouest.

(s.) *Lydia Mutsch, Aly Jaerling, Dagmar Reuter-Angelsberg, Fred Sunnen, Serge Urbany, Marc Zanussi.*

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

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'éischt merci dem Rapporteur fir säin ausféierleche Rapport.

Wann ech richteg verstanen hunn, Här President, wäerte mat Ausnahm vum Här Urbany all déi aner Membere vun der Chamber, op d'mannst hunn hir Fraktiounsspriecher dat gesot, dëse Projet stëmmen. Doriwwer félicitéieren ech mech, an domadder kéint ech jo dann der Chamber merci soe fir déi Zoustëmmung zu deem Projet an erëm erfgoen, mä et sinn awer eng Rei Froe gestallt ginn an ech wëlt op déi Froen elo an och nach zum Deel beim nächste Projet agoen, wéi och iwwert d'Zukunft vun der Lëtzebuerger Eisebunn iwerhaapt.

Mir presentéieren hei e Projet, dee sech areit, Här President, an eng Strategie. D'Strategie war déi vun der „mobilité.lu“, wou mir eis als Regierung d'Zil gesat hunn, esou wäit wéi méiglech am Landesduerchschnitt e „modal split“ vu 25/75 ze erreechen. E „modal split“ iwwregens, Här President - an dat als Reaktioun op dat, wat d'Madame Mutsch, Buergermeeschter vun Esch, elo just gesot huet -, deen an der Stad Lëtzebuerg scho laang erreecht ass, mä deen awer do erreecht ginn ass op Käschte vun de Bierger vun der Stad Lëtzebuerg. Ech ginn net midd ze ënnersträichen, dass d'Stad Lëtzebuerg am Intérêt vun hire Bierger, mä awer och vun de Bierger vum Rescht vum Land, am Moment fir den öffentliche Transport méi wéi 25 Milliounen Euro pro Joer ausgëtt. Aner Gemenge lappen do nach wäit hannendran a sinn elo amgaang Konzepter vu Citybus ze entwéckelen an auszebauen, déi

an der Stad Lëtzebuerg scho praktesch iwwer 100 Joer bestinn. Dat muss ee mat aller Däitlechkeet soen, fir ze wësse wou Verschidde-ner stinn a wou anerer wëllen hkommen.

Dann, Här President, hunn ech d'Engagement geholl op dëser Tribün, wéi de Projet vun der Rockhal zum Vote gestallt ginn ass, dass zäitlech mam Opgoe vun där wichtiger, an den Ae vun Einzelnen wichtiger, Infrastruktur, dann och den öffentliche Transport géif klappen. Ech hat deemools, Här President, misse schonn erklären, dass een och haut scho kéint mam Zuch vu Péiteng iwwer Déiferdeng, Belval-Usines op Esch fueren, an dass een och kéint vun Élwen erfokomme mam Zuch, wa bis dohinner en Zuch direkt duerchfiert, dass also do net de Problem wier, mä dass et e Problem wier vun Infrastruktur fir en Arrêt ëmzebauen als Gare, fir kënnen e puer honnert voire e puer dausend Leit beieneen ze empfänken.

Déi Infrastruktur wäerte mir an den Délaie bauen, an ech wëll och all déi berouegen, déi mengen hei géif elo e Projet op den Instanze- we geschéckt gi kuerz virun de Wahlen nëmme fir sech de schéine Männchen ze maachen. Je vous prends au défi, well an der nächster Regierung hoffen ech och nach Transportminister ze sinn, da kënnt Dir mech do op de Grill huelen, wann déi Salle de musiques amplifiées opgeet, an da wäert Der feststellen,...

(Interruptions)

...dass een do ka mam Zuch hifueren, an dass een nëmme brauch e puer Meter zu Fouss ze goe bis een an déi sou genannte Rockhal kënnt.

Da bleift déi laszinant Fro, déi vun Einzelnen ëmmer erëm opgeworf gëtt, tatkräfteg ënnerstëtzt vum Professor Brändli. Ech kennen de Professor Brändli perséinlech net, dat schéngt mäi Feeler ze sinn, hie war nach ni bei mir an ech hat och nach net de Bedarf him ze begéien, mä an deem Mooss wou dee Mann praktesch schonn iwwert d'Séilegsprechung eraus ass, en huet de Robert Schuman elo schonn dépasséiert, deen ass nämlech nach net esou wäit, dee wäert elo geschwënn, besonnesch a sozialisteschen an a grénge Kreesser helleg gesprach ginn...

(Interruption)

Mag sinn, ech kennen de Mann net. Et ass bestëmmt en dichtege sympathesche Mann. Ech wëll just hei soen, dass dee Mann den Expert an den Ae vun Einzelnen ass, an dass dee, wéi soll ech soen, lassgeléist vun alle finanzielle budgetären Zwäng natierlech optimal Léisunge fënnt a sicht, an dass fir dee Mann, sécherlech well en en Zil huet, eng Visioun huet, d'Ham an der Mëllech kache kee Problem duerstellt.

Et muss een awer wëssen, Här President, well ech hei ëmmer erëm gefrot ginn, kënnt Der dat och finanzéieren, dass ech der Chamber kee Projet presentéieren, wou ech net d'Gewëssheet hunn, dass en och à terme ze finanzéieren ass, an dass ech d'Chamber net mat Projekte saiséieren, wou ech d'intime conviction hunn, dass se am Moment net ze finanzéiere sinn. Dofir proposéieren ech och keng Léisung fir e sou genannten Tram duerch de Site Belval-Ouest am Moment ze fördern.

M. le Président.- Här Minister, den Här Fayot wëllt lech eng Fro stellen.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Den Här Fayot excitéiert sech!

M. Ben Fayot (LSAP).- Absolut net. Ech wëll awer d'Wouerecht steieren an den Här Brändli a Schutz huelen. Ech wëll just rappeléieren, Här Grethen, Dir hat deemools héchstwahrscheinlech nach näischt mat Transport ze dinn, dass d'Stad Lëtzebuerg vun 1983 bis 1989 de Professor Brändli chargéiert hat fir hire Busservice ze reorganiséieren. Et ass also kee Mann, deen an de Wolleken ass. Et ass e Mann, dee ganz konkret Léisunge fir d'Problemer vun der Stad Lëtzebuerg entworfen huet, an dofir ass d'Stad Lëtzebuerg him haut nach dankbar.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- D'Stad Lëtzebuerg huet sech also vun deem Expert berode gelooss, huet en, weess ech net, 100% suivéiert, oder? Toujours est-il, dass d'Stad Lëtzebuerg e performante Service am Intérêt vu senge Bierger huet, a genau deeseweichte performante Service am Intérêt vun de Leit am Süden hätt ech och gären, mä ech weess awer, dass bei där zum Deel katastrophaler Gestiouen vun Einzelnen, dat net méiglech ass, well haut schonn hu vill Gemenge Krempes fir den Découvert vum TICE ze bezuelen.

Den Här Zanussi, Här President, dee jo eng führend Roll an deem Club spilt, weess wéi irritéiert eenzel Gemenge sinn, an dass se net bei him, mä bei mir laanschtkommen a soen: Kënnt Der net dofir suergen, dass mir aus deem Syndikat kënnen erausgoen?

(Protestations)

M. Marc Zanussi (LSAP).- Wat fir eng Gemeng?

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Et ass net Rëmeleng an et ass net Diddeleng, Bee-tebuerg wollt net dra goen.

(Hilarité)

Här President, ech hätt gären e performanten Transport an dofir hunn ech och menge Mataarbechter d'Instruktioun ginn dofir ze suergen, dass op Belval-West e performanten öffentliche Transport kënnt, deen awer och ze bezuelen ass. An ech hu menge Mataarbechter gesot, well et jo e Glawenskrich ginn ass hei zu Lëtzebuerg BTB versus Gott weess wat, si sollen och d'Infrastrukturen esou plangen, dass à terme en Tram och kéint duerch dat Gebitt fueren, pour autant dass e Besoin vun engem Tram do wier.

Dat zur Berouegung vun der Madame Buergermeeschter, där ech awer soen, dass ech net eng Opfuerderung brauch „de réétudier la possibilité de prévoir une desserte interne par train-tram sur le site de Belval-Ouest“. Mir reservéieren d'Siten. Wann dat eng kéier noutwendeg ass am Joer 2020 dorëmmer, da wäerten dann déi, déi dee Moment d'Responsabilitéiten droen, da kënnen déi Décisioun huelen.

Dofir brauch een, Här President, déi Motioun, déi vun der Madame Mutsch hei proposéiert ginn ass am Numm vu fënnef aneren Deputéierten, och net unzehuelen.

Här President, dat gesot félicitéieren ech mer fir déi breet Zoustëmmung an dëser Chamber.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- D'Diskusioun ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vum Article unique vum Projet de loi 5192 a stëmmen driwwer of.

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

Den Article unique ass gelies an ugeholl

Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen elo of iwwert de Gesetzesprojet 5192.

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

Déi derfir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si ent-hale sech.

De Projet de loi ass ugeholl mat 59 Jo-Stëmmen an 1 Abstentioun.

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

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

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, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

MM. François Bausch, Camille Gira (par Mme Dagmar Reuter-Angelsberg), Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wa-gener (par M. Jean Huss).

S'est abstenu: M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Motion 1

Da komme mer elo zur Motioun. Dir hutt se virleien an den Här Minister huet Stellung dozou geholl.

Stëmme mer of par main levée?

(Négation)

E Vote électronique ass verlaangt.

Mir stëmmen of iwwert d'Motioun 1.

Vote

Déi derfir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si ent-hale sech.

D'Motioun 1 ass verworf mat 33 Nee- a 27 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: M. Fred Sunnen;

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, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

MM. François Bausch, Camille Gira (par Mme Dagmar Reuter-Angelsberg), Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wa-gener (par M. François Bausch);

M. Serge Urbany.

Ont voté non: Mme Nancy Arendt (par M. Lucien Clement), M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar,

Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz (par M. Laurent Mosar), Lucien Weiler (par M. Nico Loes) et Claude Wiseler (par M. Théo Stendebach);

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

Elo komme mer zum nächste Punkt. Et ass d'Diskussioun iwwert de Projet de loi 5233 iwwert de Bau vun engem Eisebunnviadukt zu Lëtzebuerg. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Haupt, Fayot, d'Madame Durdu, den Här Jaerling an den Här Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

5. 5233 - Projet de loi autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5233, deen de Bau vun engem neie Viadukt mat zwou Spuere bei dem Nordausgang vun der Gare Lëtzebuerg, de Raccordement vun enger vun deenen zwou Spueren un en neien eebunnegen Tunnel an den Nordkapp vun der Gare Lëtzebuerg erlaabt, gouf den 11. November am Joer 2003 hei an der Chamber déposéiert. Den 23. Oktober am selwechte Joer huet de Conseil d'État e kritt pour avis an de 27. Januar dëst Joer huet de Conseil d'État säin Avis eraginn. D'Chambre de Commerce wuel hiren Avis den 23. Januar 2004 ofginn an den 18. Februar 2004 huet d'Kommissioun vum Transport hei an der Chamber mech als Rapporteur bestëmmt an och de Projet esouwéi den Avis vum Conseil d'État ënnert d'Lupp geholl. De Rapport gouf den 8. Mäerz vun dësem Joer an der Kommissioun ugeholl.

Wéi gesot geet et hei ëm de Bau vun engem neie Viadukt, de Réaménagement vum Nordkapp vun der Gare Lëtzebuerg esouwéi de Bau vun engem neien eebunnegen Tunnel. Et gëtt proposéiert och dëse Projet, genau wéi déi aner Projeten, déi säit 1999 ënnert dëser Regierung gestëmmt gi sinn, an den Artikel 10 vum modifizéierte Gesetz vum 10. Mee vun 1995, wat d'Gestion ferroviaire betrëfft, ze incorporéieren.

Dëse Projet soll an zwou Phasë realiséiert ginn. Déi éischt Phas betrëfft de Bau vun engem neie Viadukt iwwert de Stadgronn, parallel zur jëtzege bestehender Bréck, souwéi verschidden Aménagement am Norde vun der Gare Lëtzebuerg. Dës éischt Phas kascht 110,35 Milliounen Euro. Dovu si 75 Milliounen fir deen neie Viadukt a 35,5 Milliounen fir den Aménagement vun der Gare Lëtzebuerg.

Déi zweet Phas betrëfft de Bau vun engem neien eegleisegen Tunnel. Sou kënnen mer da véiergleiseg aus der Gare fueren an zweemol zweegleiseg an den Norde respektiv an den Oste vun eiem Land weiderfueren. De Käschtepunkt vun dëser zweeter Phas betrëfft 53,92 Milliounen Euro. Dobäi komme fir déi zwou Phasë bien entendu d'Planungskäschten an esou weider nach derbäi, wat eis dann en Totalkäschtepunkt vun 180,75 Milliounen Euro zum Index vum 1. Oktober vum Joer 2002 mécht.

Wat elo déi reng technesch Detailen vum Bau betrëfft, verweisen ech op de schrëftleche Rapport. Dat kënnt Der do in extenso alles noliessen, fir déi, déi et interesséiert. Dëse Projet reit sech an d'Strategie „mobilitéit.lu“ an, Strategie, déi vum Conseil de Gouvernement den 22. Mäerz am Joer 2002 ugeholl a fir gutt emfonnt ginn ass. De Conseil d'État ass bis op eng kleng Remarque betreffend d'Methodologie mat dësem Projet d'accord, an ech géing lech bidden dëse Projet och ze ënnerstëtzen an ze stëmmen a wëll och vun der Geleeënheet profitéiere fir hei den Accord vun der demokratescher Fraktioun matzebréngen.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

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

Discussion générale

M. Norbert Haupt (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll gläich virauschécken, dass et mech guer net stéiert, dass den Transportminister esou kuerz virun de Wahlen nach eng Rei vu Projeten hei virleet, well mir brauchen am Fong geholl d'Gesetzer fir iwwerhaupt Projete kënnen ze realiséieren, an ouni esou eng legal Basis kënnen mer iwwerhaupt näischt maachen, an den zukünftigen Transportminister - et ka jo och vläicht den Här Grethen selwer sinn - wäert an zwee oder dräi Joer oder vläicht och virun den nächste Wahle mat vill Stolz a vill Freed d'Bändchen duerchschniden, wann en déi Strecken all kann aweien. Well et ass méi interessant, esou Strecken anzeweie wéi hei dréche Gesetzer ze presentéieren.

Här President, fir dann awer zum Projet selwer ze kommen, de Rapporteur, de John Schummer, huet et scho gesot, dee reit sech an an déi Gesetzer, déi mer scho viru kuerzem hei gestëmmt hunn, eng Serie vu Gesetzer, déi sech eben an d'Gesamtkonzept vun der Strategie „mobilitéit.lu“ areien. Dat Strategiekonzept huet als Zil éischten fir méi Leit op den öffentlichen Transport ze kréien, andeems dass ee mol higeet an den öffentlichen Transport méi interessant, méi komfortabel, awer och - an dat dierf een net vergiessen - vill méi sécher mécht.

Deen heite Projet gesäit zwou Phasë vir. Eng éischt Phas ass déi fir de Viadukt iwwert d'Polvermillen ze dedoubliéieren. Mir hu jo virun zwee Méint hei e Gesetz gestëmmt fir am Fong geholl d'Streck Lëtzebuerg-Waasserbëlleg op der Deelstreck Lëtzebuerg-Éiter zweegleiseg ze maachen. Dëse Viadukt féiert am Fong geholl op déi zwou Strecken: d'Nordstreck fir iwwer Dummeldeng an den Norde vum Land an dann d'Oststreck fir iwwer Éiter a Waasserbëlleg no Däitschland.

Dee Viadukt gëtt also vun zwou Strecke bedéngt, wat natierlech éischten emol zu engem Engpass op deem Viadukt féiert an zweetens och besonnesch d'Sécherheet vun den zwou Strecke guer net méi garantéiert. Dofir ass geplangt fir do en zweete Viadukt ze bauen, deen dann d'Méiglechkeet gëtt, fir dass déi zwou Strecke mat deen zwou verschiddenen Trassen iwwert d'Polvermille kënnen bedéngt ginn.

Déi zweet Phas ass dann de Bau vun engem Tunnel, fir dass een dann an d'Gare Lëtzebuerg erakënnt, wou an engems geplangt ass fir d'Lëtzebuerger Gare méi modern ze maachen, méi accessibel fir d'Leit an och besonnesch méi behënnertegerecht. Et ass virun allem dru geduecht fir déi eenzel Quaië mat Rolltrapeen an d'Gare mat engem Lift ze verbanne. Et ass och geduecht fir déi Passerelle fir op Bouneweg ze réaménagéieren a besonnesch dann och den Accès zu deenen eenzelne Quaien ze ginn.

Voilà, dat ass de Projet an deene grouse Linnen. E stellt also eng Verbesserung fir den Transport a besonnesch fir den öffentliche Verkéier hei zu Lëtzebuerg duer. E mécht dee méi komfortabel an e bréngt och méi eng grouss Sécherheet, an dofir wäert d'CSV och dee Projet stëmmen an ech ginn heimmadder d'Zoustëmmung vun eiser Fraktioun zu dësem Projet.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Als nächsten Diskussiounsriedner ass den Här Ben Fayot agedroen. Den Här Fayot huet d'Wuert.

M. Ben Fayot (LSAP).- Här President, fir den öffentlichen Transport iwwert d'Schinn an den Norden an den Osten, Richtung Findel a Kierchbiereg auszubauen, gëtt iwwert de Stadgronn eng zousätzlech Eisebunnsbréck gebaut an en Tunnel gebuer, fir an d'Gare Lëtzebuerg eran. Dës Aarbechte sinn Deel vun der Strategie „mobilitéit.lu“.

Mir hunn als LSAP de Bau vun enger Zuchubannung vun der Gare op de Findel an op de Kierchbiereg an de Bau vun enger Tramlinn iwwert de Kierchbiereg op Dummeldeng matgestëmmt. Et ass fir ons en Astieg an eng Strategie vun der Schinn, déi d'LSAP säit Métt vun den 90er Jore gefrot a bedriwwen huet. Dës Strategie soll dozou bäidroen de Floss vu Berufsspendler an anere Visiteuren an d'Stad eran an aus der Stad eraus iwwer e performante System vu Bunn, Tram a Bus op eng schnell a komfortabel Manéier ze maistriséieren. Dëst hätt kënnen schonn 1998 konkret ufänken, wéi d'Madame Delvaux dat viru kuerzem iwwert d'integriert Verkéierskonzept gesot huet.

Mir sinn elo am Mäerz 2004. De Planning gesäit vir, dass dës Aarbechten, also dësen éischten Astieg an eng Schinnestrategie fir d'Stad Lëtzebuerg 2007 fäerdeg solle ginn. Mir wënschen ons dat, sinn awer trotz allem och e bësse skeptesch ob dat esou séier geet.

Et muss ee wëssen, dass de Choix vun deem exklusiv Bustrafik an der Stad Lëtzebuerg dës Stad lues a lues erstéckt an hirem Kär, dass d'Augmentatioun vum Ugebuert, wat u sech jo en akzeptabele Choix kënnt sinn, einfach weist, dass dat eng Kéier u seng Limite stéisst an der Stad Lëtzebuerg, wann een d'Haaptachs vun der Gare op de Boulevard Royal gesäit, wou bal an alle Stonnen d'Busse stauen, d'Loft irrespirabel gëtt, an och un de Kräizunge vill Problemer sinn.

Mir mengen, dass wann ee wéi gesot säit 1999 de Choix vun der Schinn och fir d'Stad gemaach hätt, och fir de Kär vun der Stad, dass een dann eng ganz Partie Problemer geléist hätt. Mir bedauern haut nach eng Kéier, dass dee-

mools d'DP an d'CSV aus elektorale Grënn dësen Astieg net gemaach hunn, an dass mer elo, fënnef Joer duerno, bis 2007 héchstwahrscheinlech och nach net esou wäit sinn, fir en alternatiiv Verkéiersmëttel an der Stad Lëtzebuerg niewent dem Bustrafik ze hunn. Dat zu deem allgemengen Aspekt vun dësem Projet.

Erlaabt mer trotzdem awer e puer Froen an e puer Remarquen zu deem eigentleche Projet. Fir d'éischt baue mer jo eng Bréck iwwert de Stadgronn an engem historesch extrem sensiblen Territoire, an et géif mech interesséieren, ob mer en Avis vun der UNESCO hunn, fir déi Bréck do ze bauen. Dat ass e Site, dee besteet. Mir hu gesinn, dass wéi d'Eisebunn déi Bréck frësch gemaach huet, do relativ grouss Pilone gemaach huet, déi och schonn en Agrëff an de Site sinn, mä et géif mech wierklech interesséieren, ob mer mat allem wat ech am Rapport gelies hunn, oder och am Text gelies hunn, wierklech en Avis vun der UNESCO hunn op engem Site, dee jo awer protégéiert ass.

En anere Problem, dee mer um Härz läit, dat ass den Här Minister ze froen, ob mer da fir déi Bréck do schonn am Stadgronn deen néidegen Terrain hunn. Hu mer déi Immeublen, déi mer dofir brauche fir esou eng Bréck ze bauen, wat jo keng kleng Saach gëtt? Do hunn ech näischt am Rapport an och näischt am Text selwer vum Gesetz gesinn, an ech wär awer wierklech frou, wa mer do Informatiounen kréichen.

Och wat den Tunnel ugeet, stellt d'Fro sech natierlech vun dem Buedem, vun dem Immeubel, dee mir dofir brauchen. Ech wär interesséiert ze wëssen, wéi d'Kollaboratioun mat der Stad Lëtzebuerg do gelaf ass, well mir musse jo zum Beispill en Deel vum Parking an der Tranchée oprappen, fir eben dat Gleis, wat vun der Bréck kënnt, an den Tunnel richt eranzeféieren, an do géif et mech interesséiere wéi d'Kollaboratioun mat der Stad Lëtzebuerg ass.

Dat ass ëmsou méi interessant, well jo awer d'Stad Lëtzebuerg fir déi ganz Tranchée an dee Parking do eng Partie Décisiounen geholl huet. Dir wësst, dass et do e Plan d'aménagement particulier gëtt, dass et déi dräi Lousen: A, B, C gëtt, wou soll dann iwwert d'Tranchée gebaut ginn, an et gëtt do eng Partie juristesche Problemer, kann ee rappeléieren, am Zesummenhang mat där Dalle.

Ech wëll soen, dass 1992 d'Stad Lëtzebuerg mat der CFL eng Konventioun gemaach huet, wou se jo dann d'Tranchée vun den CFL ofkaaft huet, an d'CFL hu jo d'Servitude gehalen, fir um Buedem d'Gleiser ze leeën. Elo soll also déi Dalle an der Tranchée gebaut ginn, an ech wollt just froen, wéi dat zesummegeet, wa mir deen Tunnel do bauen, wa mer en Deel vum Parking ofrappen, wou jo d'Stad Lëtzebuerg dee Parking wëllt halen, an op der Dalle solle Gebaier gebaut ginn, esouwuel de Bâtiment administratif vun der Stad um Lous C, an dann elo d'Lousen A a B, déi och solle vun der Stad verkaaft ginn, fir dass kann dorobber gebaut ginn, a fir dee Plan d'aménagement particulier, dee schonns laang besteet, auszeféieren.

Et géif mech wierklech interesséieren, wéi am Kader vun dësem Projet déi Problemer geléist ginn, well ech weess, dass an der Stad Lëtzebuerg och vill dorobber geschafft ginn ass, fir juristesche Klärheet doriwwer ze kréien.

Doriwwer eraus, Här President, ass dat wat mer am nördlechen Deel vun der Gare Lëtzebuerg maache selwer e weidere Schratt zu der Reconfiguratioun vun deem ganze Quartier. Mir sinn hei op engem Deel tëschent dem Quartier Bouneweg an dem Quartier Gare, en Ensemblen vun 20.000 Awunner. Dir wësst, dass de Problem vun der Eisebunn ëmmer dee war, dass en

de Quartier Bouneweg vun dem Quartier Gare getrennt huet, an dass duerch déi Trennung fir déi Quartieren eng ganz Partie Problemer entstane sinn. An elo mat der Neigestaltung vun der Gare a mat der Moderniséierung vun der Gare, déi mir selbstverständlech begrëssen, do ass keen Zweifel, muss ee sech och iwwerleeën, ob d'Auswirkunge vun deenen Aarbechten op de Quartier considéiert gi sinn.

Ech hat scho vun der Konventioun vun 1992 tëschent den CFL an der Stad Lëtzebuerg geschwat. Deemools ass déi Konventioun getraff ginn, well jo d'Rocade de Bonnevoie sollt gebaut ginn, also déi Strooss, déi laanscht d'Eisebunn fiert, an deemools war schonn tëschent der Stad Lëtzebuerg an den CFL zum Beispill zréckbehalen ginn, dass an der Konventioun gesot ginn ass: „La ville s'engage à remplacer dans le cadre de la rocade l'actuelle passerelle piétonne par une nouvelle passerelle couverte, ralliant Bonnevoie au parvis et aux quais de la gare. Cet ouvrage d'art, qui enjambrera la rocade, sera éclairé et adapté aux besoins des piétons, des cyclistes et des handicapés de la marche.“ Dat war deemools 1992. Mir wëssen, dass dat eigentlech net geschitt ass.

Mir hunn nach ëmmer déi al Passerelle iwwert d'Eisebunn, déi al, déi eigentlech ni richteg retapéiert ginn ass, déi inconfortabel ass, wou d'Leit owes net gären driwwer ginn. Mir hunn um Enn dovunner e Lift gebaut, deen oft futti ass. Et ass en Noutbehëllef, an dat, wat eigentlech 1992 tëschent den CFL an der Stad Lëtzebuerg festgehalen ginn ass, ass eigentlech ni geschitt, dat heescht an der Haaptsaach eng Bréck oder e Passage, deen iwwert d'Rocade géif goe fir op där anerer Säit bei der Rue des Gaulois erauszekommen an op déi Manéier de Quartier Bouneweg, Nord-Bouneweg mat der Gare ze verbannen. Just dat als Rappel.

Ech wollt och nach soen, dass mer jo an deem Ensemblen do d'Rotonden hunn - och, géif ech soen, en Dauerbrenner. Dir wësst, dass mer déi éischt Rotonde, déi ënnescht, amgaange sinn ze renovéieren, dass déi soll fir Activités socioculturelles reservéiert ginn. A mir waarden drop, dass déi Rotonde, déi iewesch, soll fräigemaach gi vun den CFL. Et ass ons ëmmer versprach ginn - ech erspueren lech all déi Questions parlementaires an all déi Äntwerte vu Ministere, déi komm sinn - déi iewesch Rotonde géif 2005 fräi ginn. Ech weess dat net. Dir wësst och, dass nach en anere Problem an deem Zesummenhang sech stellt, nämlech dee vun dem Atelier vun der Gare an dem Centre de maintenance, dee soll op dem Leschte Steiwer gebaut ginn. Doriwwer hu mer och Questions parlementaires an Deklaratiounen vun deene verschiddene Ministere kritt, ënner anerem och vum Här Grethen.

Ech hunn hei eng Äntwert vum Här Grethen vum Februar 2003 op eng Fro vum Här Zanussi, an där dann och versprach gëtt, dass dee Centre de maintenance um Leschte Steiwer soll oder den éischten Deel, ech zitéieren: „Le planning du projet prévoit la mise en service de la première partie des installations à partir de 2005 et de la deuxième partie des installations en 2008.“ Also, dat gehéiert och zu deem Ganzen, wat mer hei maachen. Ech wollt dat hei rappeléieren.

A fir dass dat awer net verluer geet - well ech weess jo, wéi et am Latäin heescht: Verba volant, scripta manent -, wollt ech eng Motioun abréngen fir eng Partie Saachen ze rappeléieren. Éischten emol haten an där Konventioun vun 1992 d'CFL sech engagéiert, fir dee ganzen Terrain vun dem Eisebunnsgelände, also do wou d'Schinnen drop sinn tëschent der Rocade an tëschent der Place de la Gare - dat ass jo en Terrain à re-