



# SÉANCE 39

MERCREDI,  
19 JUIN 2013

Présidence: M. Laurent Mosar, Président

## Sommaire

### 1. 6532 - Projet de loi

1. portant approbation de l'accord dénommé «Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel-West», signé à Luxembourg le 29 octobre 2012;

2. sur la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West

- *Rapport de la Commission du Développement durable: M. Fernand Boden*

- *Discussion générale: M. Léon Gloden, M. Fernand Etgen, M. Roland Schreiner, Mme Josée Lorsché, M. Fernand Kartheiser (M. Claude Wiseler intervient), M. Jean Colombero (M. Claude Wiseler intervient)*

- *M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures (M. Fernand Kartheiser intervient)*

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

### 2. 6548 - Projet de loi portant approbation du Protocole relatif aux préoccupations du peuple irlandais concernant le traité de Lisbonne, fait à Bruxelles le 16 mai 2012

- *Rapport de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration: M. Ben Fayot*

- *Discussion générale: Mme Lydie Polfer, M. Fernand Kartheiser, M. Serge Urbany*

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

### 3. Heure d'actualité du groupe déi gréng sur le quatrième rapport de la Commission du Conseil de l'Europe contre le racisme et l'intolérance (ECRI)

- *Exposé: M. Félix Braz*

- *Débat: Mme Martine Mergen, Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch, M. Fernand Kartheiser, M. Jean Colombero*

- *M. Nicolas Schmit, Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration*

Au banc du Gouvernement se trouvent: MM. Claude Wiseler, Nicolas Schmit et Marc Spautz, Ministres.

(Début de la séance publique à 14.01 heures)

► **M. le Président.**- Ech maachen d'Sitzung op.

Huet d'Regierung eng Kommunikatioun ze maachen?

► **M. Marc Spautz, Ministre de la Famille et de l'Intégration.**- Neen, Här President.

► **M. le Président.**- Mir fänken haut de Mëtte mam Projet de loi 6532, en Accord mat Däitschland iwwert de Finanzement vum Tronçon zu Igel beim Bau vun der Zuchverbindung Lëtzebuerg-Tréier, un. D'Riedezäit ass hei nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Gloden, Etgen, Schreiner a Colombero. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den Här Fernand Boden. Här Boden, Dir hutt d'Wuert.

### 1. 6532 - Projet de loi

**1. portant approbation de l'accord dénommé «Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel-West», signé à Luxembourg le 29 octobre 2012;**

**2. sur la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West**

**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **M. Fernand Boden (CSV), rapporteur.**- Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, d'lescht Woch hate mer hei eng Diskussioun iwwert de grenziwwerschreidenden Verkeier, besonnesch iwwert de grenziwwerschreidenden öffentliche Verkeier. An déi Diskussioun, déi mer haut féieren hei, déi passt an dee Kader

eran. Bei dësem Gesetzesprojet geet et nämlech ëm d'Ofkommenes vum 29. Oktober 2012 tëschent Däitschland a Lëtzebuerg, dee soll gutt geheescht ginn, an iwwert d'Finanzéierung vum Ausbau vum der Eisebunnsstreck Tréier-Lëtzebuerg tëschent der Gare Igel an der Betriebsstell Igel-West.

Dëse Projet soll eng Verbesserung vun der Qualitéit a vun der Capacitéit vun der Streck mat sech bréngen. Dëst soll d'Streck Lëtzebuerg-Tréier méi attraktiv maachen a bezwecken, datt éischstens emol déi däitsch Frontaliere méi wéi bis elo den öffentliche Verkeier benotzen, an datt eist Land eng besser Ubannung kritt un dat däitscht an domadder och un dat europäescht Eisebunnsnetz. De Gesetzesprojet gesäit dann och vir, datt d'Regierung soll autoriséiert ginn, fir um Finanzement vun dësem Projet deelzehuelen.

D'Analys, déi iwwert de Verkeier un de Grenze gemaach ginn ass, huet gewisen, datt mat 31,4% vun all de motoriséierten Déplacements an eise Land de Frontaliersverkeier e ganz groussen Deel dovunner duerstellt. Iwwer 155.000 motoriséiert Déplacements pro Dag kommen iwwert déi däitsch Grenz. An een Drëttel dovunner, dee geet direkt an Direktioun Stad Lëtzebuerg.

Generell gesi gëtt jo hei zu Lëtzebuerg den öffentliche Verkeier ganz staark genotzt, fir an d'Stad eranzefueren. Leider ass d'Benotzung vum öffentliche Verkeier aus Däitschland bäi Wäitem net zefriddestellend. De Modaltaux vum öffentlichen Transport vun Däitschland aus, dee läit bei 2,4%. Ganz, ganz wéineg. Et ass och bäi Wäitem deen niddregsten Taux vum grenziwwerschreidenden öffentliche Verkeier. Dësen Taux läit insgesamt vun alle Grenzen aus bei 7,2%. Och dat ass net ganz zefriddestellend.

D'Linn Koblenz-Tréier-Lëtzebuerg, déi bitt de Frontalieren aus der Tréierer Géigend an och doriwwer eraus eng direkt Verbindung a Richtung Lëtzebuerg an och dann an d'Stad Lëtzebuerg. Leider gëtt et keng esou direkt Zentralverbindung mat der Regioun Saarbrécken. Fir dës Situatioun ze verbessern an eng direkt Verbindung hierzestellen tëschent der Stad Lëtzebuerg a Saarbrécken, wou een e gudden Accès huet zu den ICEen no Süddäitschland, fiert 13-mol am Dag en Expressbus tëschent deenen zwou Stied hin an hier an enger Fuerzäit vu 75 Minutten.

Wat nun d'Linn Koblenz-Tréier-Lëtzebuerg ubelaangt, do fiert haut en Zuch pro Stonn, also

een Zuch pro Stonn tëschent der Stad a Waaserbëlleg. Dee bleift och dann un allen Arrête stoen. An de Spëttestonne gëtt dës Frequenz verduebelt. Complémentaire dozou fiert och all Stonn en Zuch tëschent der Stad an Tréier, deen zu Waaserbëlleg hält, an zwéin esou Zich an de Spëttestonnen, wou och nach verschidener vun dësen Zich op Wittlich an op Cochem verlängert ginn. Finalement kënnt do nach derbäi, datt zwee international Zich, also zwee ICE pro Dag tëschent Lëtzebuerg an Norddäitschland fueren. Fréier waren dat der awer fénnef.

610.000 Voyageure pro Joer, déi benotzen d'Linn tëschent Lëtzebuerg an Tréier an 205.000 d'Linn tëschent Lëtzebuerg a Koblenz, wat e wichtegen Zuchsverkëiersknuet ass, fir doriwwer dann eraus an aner Géigende vun Däitschland ze fueren.

No der Supressioun duerch d'Fernverkehr AG vun der Däitscher Bunn vun dräi vun deene fénnef ICE säit dem 11. Dezember 2011 huet Lëtzebuerg mat Hëllef vu Rheinland-Pfalz duerch eng Ersatzléisung d'Ofschaffung vun dësen Zich bis op Tréier kënne verhënnere, mat Verlängerung vun engem Aller-retour bis op Koblenz. Dës Ersatzmoosnam, dat ass eng provisoresch Léisung. Déi gëllt bis en neien Horaire Mëtt Dezember agefouert gëtt. Vun dann u wäert de Rheinland-Pfalz-Takt 2015 fonctionnéieren, dee Lëtzebuerg am Stonnentakt mat Koblenz verbannen an domadder d'Verbindung vun dëser Linn ganz substanzuell verbessere wäert.

Während déi däitsch Säit hir Investissementer an d'Eisebunnsinfrastructure reduzéiert huet, huet Lëtzebuerg seng Investissementer eropgeschrauft a ganz zolidd an d'Moderniséierung vun der Linn Lëtzebuerg-Waaserbëlleg investéiert. Esou sinn 150 Milliounen Euro tëschent 2000 an 2012 investéiert ginn a weider 400 Milliounen wäerten derbäikommen, ënner anere fir d'Erneierung vum Norddeel vun der Stater Gare, fir d'Konstruktioun vun engem Viaduc op der Polvermillen an dann d'Schaffung vun der Duebelgleisegkeet tëschent dësem Viaduc op der Polvermillen an dem Arrêt Sandweiler-Contern.

Et gesäit een also, datt op Lëtzebuurger Säit ganz vill an d'Eisebunnsnetz investéiert gëtt. A mir encouragéieren de Minister, fir och esou virunzufueren. Mir soen him och dofir en häerzleche Merci.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, erlaabt mer, datt ech ganz kuerz op e puer Punkten aginn, déi an der Kommissioun diskutéiert goufen.

Éischstens war dat d'Ariichte vu Park&Riden am Grenzgebitt. Hei si sécher vill Efforte gemaach ginn. Weiderer mussen awer nach nokommen. Esou Park&Ridë si ganz noutwendeg, souwuel op dëser Säit wéi och op där anerer Säit vun der Grenz. Hei muss een op deene géeeegente Plazen Terrainen a Proximitéit vun de Gare fanen. Déi mussen dann och aménagéiert ginn.

Heizou sollt e Schéma de mobilité transfrontalière, de sougenannte SMOT, dee mat eisen däitschen Noperen amgang ass ausgeschafft ze ginn, méi prezis Indikatiounen maachen. Dëse SMOT soll derzou bäidroen, fir mat Hëllef vun enger adequater Zuch-, Bus- a Parkingoffer de Pendlerverkeier besser an de Grëff ze kréien an den Undeel vum öffentlichen Transport an dësem Verkeier wesentlech an d'Luucht ze schrauwen.

D'Kommissioun huet dann och nach op d'Zil vun engem „modal split“ vu 25% fir den öffentliche Verkeier bis 2020 higewisen. Op Lëtzebuurger Säit ass, wéi gesot, scho villes an d'Schinnennetz investéiert ginn. Leider Gottes hu mer net all Afloss op dat, wat op där anerer Säit vun de Grenze geschitt. Mä ech muss soen, datt de Minister awer ganz enke Kontakt huet mat sengem Kolleeg aus dem Bund an och aus den Nopeschlänner Rheinland-Pfalz a Saarland, virun allem awer Rheinland-Pfalz, fir do dat ze verbesseren.

D'Kommissioun ass och an d'Bild gesat ginn iwwert den Accord, deen tëschent der CFL an dem SPNV, dem Schienenpersonennahverkehr aus Rheinland-Pfalz, am Kader vum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ofgeschlossen ginn ass. Dësen Accord gëllt fir eng Dauer vu 15 Joer an e gesäit vir, datt d'Käschte vun de Verbindungen tëschent Tréier a Koblenz integral vun den däitschen Autoritéiten iwwerholl ginn.

Am Kontext vun deem Accord huet d'CFL och acht zweestäckeg Automotricë fir e Betrag vun 63,29 Milliounen Euro kaaft. An dës Automotricë sinn interoperabel mat dem Zuchmaterial,

wat d'DB Regio Südwest ugeschaaft huet. Dës Regio Südwest ass domadder beoptragt ginn, fir d'Exploitatioun vum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ze maachen.

An der Kommissioun hu mer schliesslech och nach, nieft der Realisatioun vun dem Projet hei, deen zur Diskussioun steet, Igel-Igel-West, iwwer aner Verbesserung vum der Zuchstreck geschwat, déi ugepaakt musse ginn. Do gëtt et virun allem deen nevalgische Punkt vun der Eisebunnsbréck bei Konz, déi onbedéngt duebelgleiseg misst gemaach ginn. Dat schéngt awer mat engem relativ héije Käschtepunkt verbonnen ze sinn, soudatt déi däitsch Säit bis elo net wollt dorunner goen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wann elo d'Zuchlinn tëschent Igel an Igel-West duebelgleiseg gemaach gëtt, kënne vun Dezember 2014 un 19 Zich pro Dag tëschent Lëtzebuerg a Koblenz hin- an hierfueren, well dann d'Zich sech kräize kënnen, ouni musse stoen ze bleiwen.

D'Käschte vun dësem ganze Projet wäerte sech op 19,6 Milliounen Euro belafen. Lëtzebuerg wäert acht Milliounen zu dësem Projet bäisteieren, dee virun Enn 2014 fäerdeg soll sinn. Dës Dépensë sinn iwwregens am Fonds des raccordements ferroviaires internationaux mat zweemol véier Milliounen fir d'Joren 2013 an 2014 virgesinn.

Folgend Aarbechte sinn am Projet abegraff: Rekonstruktioun vu verschiddene Bauwierker, Stützmaueren, Lärmschutzmoosnamen, Ofsecherung vu Fielsen, Terrasementsaarbechten an Upassung vun den Installatiounen, fir d'Waasser ze evakuéiere vun de Schinnen an den techneschen Installatiounen.

De Statsrot, dee schwätzt sech fir dëse Projet aus. En hat just eng Remarque op der Form gemaach, andeem e preziséiert huet, datt d'Regierung muss de Pouvoir vum Grand-Duc hunn, fir en Traité ze ënnerschreiwen. Dat war an den Dokumenter net esou richtig duergeluecht ginn, mä de Minister huet der Kommissioun dat Dokument zougestallt, duerch dat hien dës Pouvoire kritt huet.

Wa mer haut dëse Projet stëmmen, leeschte mer e wichtige Bäitrag fir d'Verbesserung vum öffentlichen Transport a Richtung Däitschland. Och wann et just e puer Kilometer Schinne sinn, esou huet dësen Ausbau an och virun allem d'Approbatioun vum Accord vum 29. Oktober 2012 tëschent Däitschland a Lëtzebuerg awer e ganz groussen Effekt op d'Qualitéit vun der Zuchverbindung Lëtzebuerg-Tréier-Koblenz.

Als Rapporteur bieten ech lech dann, léif Kollegen, am Numm vun der Nohaltegekeetskommissioun, dëse Gesetzesprojet ze stëmmen. An als CSV-Vertrieder deelen ech lech och mat, datt eis Fraktioun dëse Projet voll a ganz ënnestëtzt, datt mer all deene Merci soen, déi sech fir d'Realisatioun vun dësem Projet staark gemaach hunn. An ech ginn domadder och den Accord vun eiser Fraktioun.

Ofschléissend wëll ech op eng Interventioun als CSV-Spreecher d'lescht Woch hei bei der Orientéierungsdebat iwwert déi grenziwwerschreidend Mobilitéit erënnere, wou ech och schonn op d'Problematik vun der Verbesserung vum öffentlichen Verkeier mat Däitschland agaange sinn. Ech wëll just nach eng Kéier op d'Noutwendegkeet hiweisen, fir déi Tréierer Weststreck, dat heescht um lénken Ufer vun der Mosel, fir do och erëm dës Streck fir de Persouneverkeier opzemaachen. Dat wär ganz sécher am Intérêt vun engem besseren öffentlichen Transportugebuert fir d'Pendler aus dësem Raum.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Rapporteur. Als éischte Riedner ass den Här Léon Gloden agedroen. Här Gloden, Dir hutt d'Wuert.

### Discussion générale

► **M. Léon Gloden (CSV).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet Igel stellt ganz sécherlech fir de Grenzverkeier am Oste vum Land eng wesentlech Verbesserung duer. Nach gëtt et net genuch Pendler, déi op den öffentlichen Transport zréckgräfen. Mir all hoffen, datt dat sech ännert.

Wann ee vu Grenzverkeier am Oste vum Land schwätzt, esou besteet hei zënter e puer Wochen an nach bis an den Hierscht eran eng Situatioun, déi als Nieweneffekt vläicht och e verstärkter Emklammen op den öffentlichen Transport mat sech bréngt.

Dir wësst et all, d'Bréck zu Gréiwemaacher ass gespaart, well se ofgerappt gëtt an duerch eng





nei modern Bréck ersat gött. Doduerch besteet säit dem 21. Mee an nach bis de 15. Oktober zu Maacher kee Grenziwwergang. Wann ee weess, datt d'Maacher Bréck awer all Dag vu ronn 15.000 Autoe befuert ginn ass, da weess een, datt hei de Verkéier auswäiche muss, well jo all déi Leit, déi aus dem däitsche Grenzgebitt op Lëtzebuerg schaffe fieren, iergendwéi müssen op hir Aarbechtsplaz kommen.

Alternative gött et der net däermoosse vill. Entweder mussen se bis op Tréier fieren an dann do iwwert d'Bréck respektiv do op d'Autobunn fieren, oder awer iwwert déi Wormer Bréck. Et besteet natierlech och nach d'Méiglechkeet, d'Pont tëschent Uewerbëlleg a Waasserbëlleg ze huelen, mä domadder ka keng grouss Zuel vun Autoen transportéiert ginn. É ganz groussen Deel vum Trafic leeft folglech iwwert déi Wormer Bréck an do dann duerch d'Duerf bis op d'Autobunnsofahrt zu Fluessweller.

Fir de villen Individualverkéier awer e bëssen ofzefiederen, sinn elo eng Rei vu Buslinien agesat respektiv d'Offer verstärkt ginn. Doduerch kënnen d'Grenzgänger elo vu Konz iwwer Tréier op Gréiwemaacher an da weider an d'Stad fieren oder awer vum Nüttel iwwer Wëntger op Wormer an dann an d'Stad fieren. Hei ass also d'Offer och verbessert ginn. A mengen Informatiounen no sinn d'Plazen an de Busser och ëmmer gutt besat.

Duerch d'Fermeture vun der Gréiwemaacher Bréck gräifen d'Leit also verstärkt op den öffentlichen Transport zréck, wat jo e positiven Nieweneffekt huet. Et ass elo ze hoffen, datt d'Leit dës Gewunnechte bäibehalen an dann och no der Ouverture vun der neier Bréck de Verkéier doduerch entlaascht gött.

Och wa mir zu Maacher an op där anerer Säit zu Wellen ganz dankbar si fir déi schéin nei Bréck, déi mer elo kréien, déi zudeem och batter noutwendeg ass, esou géife mer eis alleguer freeën iwwer manner Verkéier duerch eis Stroossen. Zesumme mat der verbesserter Zuchubannung a Richtung Tréier, déi de Fernand Boden lech presentéiert huet, an eben der neier Busoffer gött den öffentlichen Transport an dësem Deel vun der Groussregioun méi attraktiv.

Wann d'Bréck zu Gréiwemaacher erëm bis op ass, kënnen déi zousätzlech Busser jo nach méi schnell Richtung Stad fieren. Fir datt déi méi héich Kadenz bäibehale ka ginn, sollen d'Pendler natierlech och da weider op de Bus setzen an net erëm an hir al Gewunnechten zréckfallen.

Well de Projet Igel e wichtege Bausteen ass, fir de grenziwwerscheidende Verkéier am Oste vum Land ze entlaaschten, bieden ech lech, dëse Projet ze stëmmen.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Gloden. Als nächste Riedner ass den Här Etgen age droen. Här Etgen, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Fernand Etgen (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, virewech wëll ech dem Här Rapporteur, dem Kolleg Fernand Boden, en opriichtege Merci aussprieche fir säin engagéierte mëndleche wéi och säi prezise schrëftleche Rapport zu dësem Projet, deen de gemeinsame Finanzement vum Ausbau vum Schinnennetz bei Igel op der Zuchstreck Tréier-Lëtzebuerg regelt. De Rapporteur huet eis déi genau Zuele gesot. An ech wëll de Finanzéierungsschlëssel net nach eng kéier widerhuelen.

Mat dësem Projet mécht d'Chamber de Wee fräi fir de weideren Ausbau vun enger grenziwwerscheidender Zuchverbindung. D'Zil ass eng attraktiv Verbindung am Stonnentakt. Weinst dem Enkpass bei Igel, awer och op anere Plazen, huet den Zuch op der Streck bis op Tréier regelméisseg Gedenkminutte missen aleen, fir de Géigeverkéier laanscht ze loossen.

Mat dem Ausbau zu Igel gött elo esou een Enkpass ofgeschafft. Et huet just immens laang gedauert. Zënter de 70er Jore lafe scho Gespréicher tëschent Lëtzebuerg a Rheinland-Pfalz, fir d'Streck Tréier-Lëtzebuerg méi attraktiv ze maachen. Momentan brauch den Zuch ronn 50 Minutte fir dës Streck. Dës Zäit géllt awer nëmmen an der Theorie. An der Praxis kommen oft nach fënnf bis zéng Minutten derbäi, well den Zuch virun eegleisegen Abschnitter waarde muss a Verspéidung op den Horaire kritt. Verschidden Zich müssen an der Gare zu Tréier siwe bis aacht Minutte waarde weinst den Enkpäss Igel a Konz.

Am Schnëtt erreecht den Zuch op der Streck eng Duerchschnittsgeschwindegkeet vu 50 Stonnekilometer. Dat ass ze lues. Dat dauert ze laang. Dat ass net attraktiv. Dat ass keen Argument fir d'Leit aus dem Raum Tréier, fir mam Zuch op Lëtzebuerg schaffen ze kommen. Mam Auto ass een iwwert d'A1 a gutt 25 Minutte vun Tréier an der Stad, dat heescht, an

der Halschent vun der Zäit vum Zuch. Den Auto ass also méi attraktiv.

Et ass richtig, mat deem virleienden Text kënnt et zu enger Verbesserung vun der Situatioun. Et ass ee Schrëtt an déi richteg Richtung. Oder aneschtens ausgedréckt: Endlech gött iwwerhaapt emol eppes gemaach!

D'DP gesäit dës, och wann et nëmmen eng kleng Verbesserung ass, durchaus positiv. Fir datt méi Leit op den öffentlichen Transport ëmklammen, müssen dës Verbindunge séier, bequem, zuverlässeg an de Besoine vun de Leit ugepasst ginn. Ech hat schonn d'lescht Woch am Kader vun der Debatt iwwert déi grenziwwerscheidend Mobilitéit gesot, datt nach op ville Plazen e Besoin besteet, fir d'Horaire unzepassen. Eng grenziwwerscheidend Mobilitätszentral kéint hei eng wichtege Hëllefstellung bidden.

Mir kënnen eis et net méi erlaben, eisen Horaire just no nationale Kritären opzestellen. Den Horaire däerf keng Chasse gardée vun engem Land, Bundesland, enger Regioun oder engem Departement méi sinn.

Här President, de Rapporteur huet et gesot: Tëscht Tréier a Lëtzebuerg hu mer nëmmen en „modal split“ fir den öffentlichen Transport vun 2,4%. Dat ass weeneg, ganz weeneg. Mir bleiven also wäit hannert den Objektiv zréck. Den Individualverkéier ass awer Egoismus op Rieder. Et ass absurd fir 80 Kilo Mënsch, well an deene meeschten Autoe sëtz oft genuch nëmmen een, mat e puer Tonne Blech duerch d'Landschaft ze transportéieren.

All Dag hu mer 155.000 motoriséiert Déplacementen vun Däitschland aus a Richtung Lëtzebuerg, dovunner ronn een Drëttel Richtung Hauptstadt. Eleng aus Rheinland-Pfalz pendele ronn 25.000 Leit pro Dag op Lëtzebuerg. De Schwéierpunkt vun dem grenziwwerscheidende Verkéier läit eendeiteg bei de Leit, déi op Lëtzebuerg schaffe kommen. D'Aarbechtspendler sinn also dee gréisste Grupp, dee fir d'Benotzung vum öffentlichen Transport a Fro kënnt. Duerfir géllt et, fir dësen no hire Besoinen auserichten.

Déi aktuell Organisatioun vun dem grenziwwerscheidenden Transport am Tréierer Raum mécht dësen allerdéngs éischter fir vill Clientë problematesch an onattraktiv. Ugefaang beim P&R, beim Park&Ride-Parking zu Waasserbëlleg, dee meeschtens iwwerfëllt ass a wou d'Leit dann oft genuch och nach e Protokoll kréien, well se falsch parken. D'Garen zu Tréier si fir d'Leit, déi an der Émgéind vun Tréier wunnen, net wierklech gutt ze erreechen. En plus feelt et un engem groussen, gutt erreechbaren Opfangeparking am Grenzgebitt.

Här President, mir musse Projekte wéi deen neien E-go, deen elo Projet télématique heescht, op d'Grenzgebitt ausdehnen. Nëmmen esou kënne mer de Passagéier séier informéieren, wëssend, datt Informatiounen iwwer méiglech Verspéidungen, Ännerungen, nei Verbindungen an esou weider den A an den O fir de Client, an dat virun, während an och hannert dem Trajet, sinn. Nëmmen esou kréie mer dynamesch a performant Mobilitätsketten, déi fir de Passagéier attraktiv sinn.

Wat d'Ubannung un dat internationaalt Schinnennetz ubelaangt, kréie mer mam Rheinland-Pfalz-Takt ab 2015 eng Verbesserung. Wann een de Moment déi grouss däitsch Réseau vum ICE kuckt, dann ass Lëtzebuerg wéi Rheinland-Pfalz alles aneschtens wéi gutt connectéiert. Déi eenzeg ICE-Verbindung vun Tréier op Berlin ass nees ofgeschafft ginn, net zulescht, well d'Streck op Koblenz net de Standarde vun enger ICE-Trace entsprécht an d'Fuerzäit vill ze vill laang ass.

Här President, munches ass um Wee respektiv op de Schinnen, mä viles bleift nach ze maachen. Eng besser Abannung vun de Passagéier, eng geziilt Analys vun der Demande, Efforten um Niveau vun der Tarifikatioun, grenziwwerscheidend Tariffer, eng besser Ofstëmmung vun den Horaire, d'Kreatioun vun enger iwwerregionaler, grenziwwerscheidender Mobilitätszentral, déi dee gesamte Grenzverkéier organiséiert, an net zulescht den Tram an der Stad sinn nëmmen e puer Projeten, déi mer séier sollten ëmsetzen, fir esou zu enger besserer Offer a Qualitéit an der grenziwwerscheidender Mobilitéit ze kommen.

Fir d'DP ass d'Fro vun der grenziwwerscheidender Mobilitéit eng wichtege Zukunftsfro fir eist Land. Dës gesot, ginn ech den Accord vun der DP-Fraktioun zu dësem Projet a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Etgen. Als nächste Riedner ass den Här Roland Schreiner age droen. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Roland Schreiner (LSAP).** - Merci, Här President. Här President, Här Minister, léif Kol-

leeginnen a Kollegen, ech wëll och emol fir d'Alleréischt dem Rapporteur, dem Kolleg Fernand Boden, Merci soe fir säin ausféierlechen a gutt strukturéierte schrëftlechen an och mëndleche Rapport, deen esou komplett war, dass ee bal näischt méi bräicht derbäi ze soen, deen awer och ënnersträicht...

(*Interruption*)

Jo, il fallait le dire.

...deen awer och ënnersträicht, wéi wichtege dëse Projet de loi fir eist Land am grenziwwerscheidende Kontext ass.

► **M. Xavier Bettel (DP).** - Wéi ass et mat Bréssel?

► **M. Roland Schreiner (LSAP).** - D'Muselstreck... Här Bettel, mir schwätzen eng aner kéier iwwer Bréssel, hoffentlech, an och iwwert déi Verbesserungen, déi do eng kéier kommen, op déi mer och scho laang waarden. Mä elo si mer bei der Muselstreck vu Koblenz iwwer Tréier op Lëtzebuerg, déi fir eist Land vun enger ganz grousser Bedeitung ass, och aus ekonomescher Hिसicht. Dës Streck ass fir eis eng direkt Ubannung un dat däitscht Eisebunnsnetz, an anerersäits awer och am Kader vum grenziwwerscheidenden öffentlichen Transport d'Verbindung tëschent de Regiounen Tréier a Lëtzebuerg.

Als LSAP begrëssen an ënnerstëtze mer och duerfir dës Virlag, well se derzou bäidréit, fir eis Verkéiersverbindungen iwwert d'Schinn mat Däitschland ze verbessern a méi attraktiv ze maachen. Ech weess, dass an deene leschte Joren um politesche Plang vun deene jeeweilege Responsabele ganz vill Démarchen néideg waren an hu misse gemaach ginn, fir dat esou hinzekréien, wéi et elo geduecht ass, well vu Berlin aus - dat wësse mer - Igel an och Tréier oder Koblenz ganz wäit ewech ass, fir net ze soen d'Provënz ass.

Hei gouf - an dat soll een och hei soen - vun deene jeeweilege Regierungsmemberen an och deene Beamten, déi op deem Dossier waren an deene leschte Joren, e gudden Match gemaach. An dat soll een och unerkennen. Déi zwee sti grad hannereneen. An d'Land Rheinland-Pfalz huet och do e gutt Stéck mat ugepaakt.

Mir investéieren hei aacht Milliounen Euro an eng Schinneninfrastruktur ausserhalb vun eise Grenzen. Dat ass sécher ongewéinlech, mä dat ass et an der Vergaangenheet schonn emol ginn. Ech erënnere drun: 1991 schonn huet de lëtzebuergesche Stat sech mat 150 Milliounen, deemools nach Lëtzeburger Frang, un den Elektrizifizierungsarbechte vum Abschnitt Rivage-Gouvy um belschen Deel vun der Nordstreck bedeelegt. Dat aus engem nationalen Intérêt heraus. An hei si mer e bëssen an engem ähnleche Cas de figure. Genée wéi deemools ass also och dësen Invest méi wéi justifiéiert, och - an dat muss ee soen - wann en nëmmen eng Drëps op e waarme Steen ass.

Mir hunn déi lescht Woch am Kader vun der Debatt iwwert déi grenziwwerscheidend Mobilitéit schonn dozou eng ganz Rei vun Iwwerleeungen hei ugestallt. Meng Virriedner hunn och schonn op eng Rei vu Verbesserungen higewisen, déi eigentlech nach erwünscht wäeren. Ech wëll se net alleguerter widerhuelen.

Ech wollt emol wëssen, dass eis Verbindunge mat Däitschland nach wie vor ganz schlecht sinn a vill Pendler duerfir all Dag den Auto huelen an a Kaf huelen, am Stau ze stoen. An den „modal split“, deen ass schonn hei genannt ginn, vun 2,4%, dee seet jo eigentlech alles aus an ass ganz wäit ewech vun deenen Objektiv, déi mer eis alleguerter gesat hunn an déi mer och wëllen erreechen.

An deem Sënn stellt den zweegleisegen Ausbau vum Abschnitt Igel-Igel/West an d'Erhéijung vun der Capacitéit, déi domat verbonnen ass, schonn eng Verbesserung duer, fir den Trafic Richtung Tréier a Koblenz oder a Géigerichtung méi flëseg an domat och méi séier ze maachen. Duerch Kräizungsméiglechkeeten, déi elo geschaf ginn, falen onnéideg Waardezäiten - alt vun aacht bis zéng Minutten - zu Tréier ewech, wat also de Verkéier méi flëseg mécht.

Et ass awer och eng Viraussetzung, an och dat ass scho gesot ginn, fir de Rheinland-Pfalz-Takt ab Dezember 2014 mat deeglech 19 Allerretour-Parcoursen iwwerhaapt ze erméiglechen. De Rheinland-Pfalz-Takt, dat ass e Verkéierskonzept, wat mer natierlech och begrëssen, well et erméiglecht zum Beispill an dräi Stonne 25 Minutten op Köln ze kommen oder a véier Stonne 15 Minutten op Frankfurt. Dat ass zwar nach ëmmer keng Konkurrenz fir d'Strooss, ass awer eng Verbesserung.

An duerfir ass et och richtig, dass och do d'CFL sech abréngt duerch d'Uschafung vun deenen aacht zweestäckegen Automotricen, fir och deen Takt an dat Konzept ze erméiglechen. De Rheinland-Pfalz-Takt u sech gött jo ganz vun den däitschen Autoritéite bezuelt.

Här President, esou luewenswäert och elo dës Moosnam hei ass, déi eis aacht Milliounen Euro wäert ass, se geet awer längst net duer, fir eis Verkéiersproblemer mat Däitschland ze léisen. Esou kann een nëmme bedauern, dass aner Projeten, déi wichtege wieren an och an der Diskussioun waren, mëttlerweil erëm aus finanzielle Grënn gestrach sinn an am Bundesverkehrswegeplan op der däitscher Säit guer net méi optauchen, wéi zum Beispill - et ass hei vum Fernand Boden och gesot ginn - d'Verbredederung vun der Muselbréck bei Karthaus, fir och do en zweet Gleis hinzekréien, oder och den Ausbau vun der Linn vun Tréier op Koblenz fir d'Neigetechnik.

Déi stoungen emol virun e puer Joer nach mat 40 Milliounen Euro veranschlagt am Bedarfsplan Schiene vun den däitschen Autoritéiten, tauchen awer haut leider Gottes net méi op. Dat wieren awer Projeten, wann een déi realiséiere kéint, déi wierklech eppes géife bréngen an déi wierklech ganz wesentlech d'Fuerzäit iwwer Tréier op Koblenz géife méi niddreg maachen.

Dat ass schued, dass dat vun der däitscher Säit anescht gesi gött, well just mir hei zu Lëtzebuerg an deene leschte Jore ganz vill Efforte gemaach hunn a ganz vill investéiert hunn, och fir eis Linn op Waasserbëlleg ze moderniséieren an och fir déi fir d'Neigetechnik, zum Beispill, kompatibel ze maachen. Eleng 150 Milliounen Euro tëschent dem Joer 2000 an dem Joer 2012, an et sinn nach Investissementen an deenen nächste Jore virgesinn, virun allem um Nordkap vun der Gare Lëtzebuerg respektiv och zu Sandweiler.

Et ass wierklech ze bedauern, dass déi däitsch Autoritéiten net méi Wäert op gutt Verbindunge mat Lëtzebuerg leeën. Fir eis ass et awer eng gutt Ubannung un d'Grenzregioun, mä och un dat däitscht Héichgeschwindegkeetsnetz. Déi ass enorm wichtege, déi Ubannung, wa mer an d'Regiounen Rhein-Ruhr, Rhein-Main oder an de süddäitsche Raum wëlle kommen.

An deem Beräich beweegt sech awer leider näischt, am Géigendeel. Déi direkt Intercity-Verbindungen, déi falen ewech. A vun direkte Verbindungen op ICE-Niveau, déi eigentlech wünschenswäert wieren, guer net ze schwätzen. Hei setzt sech ganz kloer d'kommerziell Logik op der däitscher Säit duerch. Mä gutt.

Mir kommen dann elo geschwé besser op Tréier an op Koblenz, mä et muss een awer wëssen, dass d'Musek am däitschen Héichgeschwindegkeetsberäich, am ICE-Beräich also, awer zu Mannheim spilt. Dat ass am Fong geholl op der däitscher Säit déi grouss Dréischeif an der Héichgeschwindegkeet. An do misste mer eigentlech besser hikommen.

Mä do komme mer zimlech schlecht an ëmständlech hin. Mam Bus op Saarbrécken, 13-mol Aller-retour den Dag, dat ass flott, dann do ëmklammen an den Zuch bis Mannheim, an dann do ëmklammen an den ICE. Dat ass weeneg attraktiv, à tel point, dass haut scho vill Leit mat hirem Auto op Saarbrécken oder souguer bis op Mannheim fieren, well dat einfach méi séier geet. Dat ass awer net dat Verständnis, wat mir hu vu gudden a leeschtungsfäege Verkéiersverbindunge mat engem groussen Noper wéi deem däitschen.

Duerfir kann een och nëmme bedauern, dass déi direkt Schinneverbindung vu Lëtzebuerg op Saarbrécken, déi viru Joren emol an der Diskussioun war an déi wierklech performant gewiescht wier, haut keen Thema méi ass, well se eben op däitscher Säit keng Akzeptanz, virun allem och aus finanzielle Grënn, fonnt huet.

Här President, wa mer haut nach wie vor schlecht Verbindunge mat Däitschland hunn, dréit Lëtzebuerg dorun definitiv keng Schuld. Mir hunn, mengen ech, nach ëmmer eis Verantwortung iwwerholl an dat maache mer och mat dësem Projet de loi. An duerfir kritt en och d'Zoustëmmung vun der LSAP-Fraktioun.

Merci.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Schreiner. Als nächst Riednerin ass d'Madame Lorsché age droen. Madame Lorsché, Dir hutt d'Wuert.

► **Mme Josée Lorsché (déli gréng).** - Merci. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, bei der Zuchstreck vu Lëtzebuerg a Richtung Tréier a Koblenz schwätze mir vun enger Streck, déi 1861 a Präsenz vum Präz Heinrich vu Lëtzebuerg agewéit ginn ass...

► **Plusieurs voix.** - Oh!

► **Mme Josée Lorsché (déli gréng).** - ...a schonn e puer Kricher hannert sech huet. Se ass also net méi déi Jéngst.





► **Une voix.**- Très bien!

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*).- Well d'Schinneninfrastruktur am Laf vun der Zäit net systematesch moderniséiert an ausgebaut ginn ass, huet d'Streckeféierung zwar nach ëmmer hire landschaftleche Charme, mä richteg attraktiv ass se scho laang net méi. Besonnesch fir de Berufsverkéier ass se net attraktiv, mä problematesch, well d'Fahrdauer schonn eleng bei enger Stonn bis op Tréier läit. Dat ass einfach net méi zäitgeméiss. Déi meescht Pendler aus de Regioneën ëm Koblenz an Tréier kommen dowéinst léiwer mat hirem Privatauto op Lëtzebuerg schaffe wéi mat engem Bummelzuch, deen nach méi Nerven an Zäit kascht wéi den Auto.

D'Resultat ass natierlech, datt d'Stroossen de Verkéier ëmmer manner packen an d'Zich zu engem gudden Deel eidel stinn. D'Zuel vun de Pendler, déi am Zuch tëschent Lëtzebuerg an Tréier ënnerwee sinn, läit bei duerchschnëttlech 1.700 am Dag. Domat mengen ech net nëmmen Tréier eleng, mä och d'Regiounen ronderëm.

Deem entgéint läit d'Zuel vun de Pendler, déi Dag fir Dag op de Stroossen iwwert d'Grenz kommen, mëttlerweil bei duerchschnëttlech 155.600 am Dag, wann ech richteg gerechent hunn. Heichgerechent heescht et, datt an engem Joer iwwer 56,5 Milliounen motoriséiert Déplacements op der däitscher Grenz geziel ginn an net emol eng hallef Millioun am Zuch.

Och wann am Rapport drop higewise gëtt, datt den öffentliche Transport nëmmen 2,4% vum gesamte Grenzverkéier ausmécht, fällt déi konkret Diskrepanz an den Zuelen net direkt op. Well beim schinnegebonnenen Transport déi gesamt Joresbilanz opgefouert gëtt a beim Stroosseverkéier just déi eenzel Dagesbilanz, sinn d'Zuelen net direkt vergläichbar. Trotzdeem ass et net schwéier erauszefannen, datt an engem Dag méi Leit aus der däitscher Grenzregioun op der Strooss ënnerwee sinn, wéi an engem ganze Joer mam Zuch.

D'Fro, wéi wichteg dëse Projet ass, brauch een also guer net ze stellen. En ass lieweswichtig, net nëmme fir de Beruffstrafic aus Däitschland méi ëmweltfrëndlech, méi schnell a méi effikass ze gestalten, en ass och net onwichtig fir d'Muselgéigend, déi zu engem gudden Deel vum Tourismus leeft an ëmsou méi attraktiv ka ginn, wa manner Autoen an där Géigend zirkuléieren. D'Gemengen hu weder déi néideg Kompetenzen nach déi néideg Gelder, fir de Verkéiersproblem eleng unzuegoen.

Grad wéi am Rescht vum Land, Här Minister, ass eng Verbesserung vun der Situatioun och hei nëmmen da méiglech, wann d'Gemengen op d'ënnerstëtzung vun alle concernéierte Ministèreen a Verwaltungen ziele kënnen, CFL a Ponts & Chaussées abegraff. An anere Wieder: D'Regierung muss konsequent un engem Strang zéien.

Tourismus an der Muselgéigend heescht fir eis virun allem doucen Tourismus, bei deem de Vëlo an de Foussgänger Prioritéit kréien. Manner Autostrafic géif och eng besser Loftqualitéit laanscht Musel erlaben an déi 2.300 ha Wéngerten ekologesch opwäerten, wat dem Wäibau zeguttkéim. Et gëtt also net nëmmen ee Grond, fir eng Verbesserung vum öffentliche Transport an dëser Regioun unzepéilen, mä et gëtt der vill.

Och, wann et bei dësem Projet ëm net méi wéi 3,4 km geet, esou sinn déi Kilometer net onwesentlech. Well d'Zich weinst der Eegleisegkeet tëschent Igel an Igel-West regelméisseg musse stoe bleiwen a vill Zäit verléieren, drängt den Ausbau vun engem op zwee Gleiser sech förmlech op.

An deem Sënn kënnen mir dem Här Boden a sengen Noriedner hir Aussoen nëmmen ënnerstëtzen a soen och him villmools Merci fir säin ausféierleche Rapport, deen och fir Neteisebunner verständlech ass.

Ëmsou méi ënnerstëtzenswäert ass dëse Projet, well insgesamt eng besser Zuchverbindung mat Koblenz virgesinn ass, zumindest, wann déi gemeinsam Pläng mat Däitschland dat halen, wat se versprechen. Ech schwätzen ënner anerem vum Rheinland-Pfalz-Takt, deen ab Dezember 2014 eemol d'Stonn soll fonctionnéieren.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, meng Virriedner hunn et scho gesot: Mat dësem Projet ass d'Welt nach net an der Rei. De streckeweisen Ausbau op zwee Gleiser ännert näischt un aneren Enkpäss, déi op der Streck bestinn. Eng Rei Abschnitter sinn opgrond vun enger veralteter Schinneninfrastruktur wahrscheinlech och an Zukunft nëmme lues befuerbar, och wann neit Zuchmaterial méi eng héich Vitesse erlaabt.

Fir dat Zil vum „modal split“ ze erreechen, wat Dir, Här Minister, net nëmme fir d'Lëtzebuurger Banneland, mä och fir de grenziwwerschreidende Verkéier als Objektiv hutt, nämlech e Prozentsaz vu 25/75, geet et net duer mat Puzzlestécker wéi dësem, mä da si weider Moosnamen onëmgänglech. Den Här Schreiner ass drop agaangen an huet eng ganz Rei Pisten opgezechent, déi mir ënnerstëtze wëllen. Moosnamen, déi nëmme realiséiert kënnen ginn, wann d'Zesummenaarbecht mat Däitschland klappt. Dat heescht, datt Lëtzebuerg sech weiderhin um Finanzement vu grenziwwerschreidende Projekte muss a soll bedeelegen, fir datt déi Moosnamen iwwerhaapt eng Chance hunn, realiséiert kënnen ze ginn.

De Virwurf, deen Dir d'lescht Woch hei opgeworf hutt, Här Minister, datt d'Leit lech virgeheien, Lëtzebuerg sollt aus nationalen Interesse just a seng eege Verkéiersinfrastruktur investéieren an net an déi vun eise Grenzregiounen, ass fir eis keen Argument. Bei der Schafung vun Aarbechtsplaze profitéiert Lëtzebuerg massiv vun auslänneschen Investisseuren. An och bei der Besetzung vun den Aarbechtsplazen ass eist Land staark op d'Frontalieren ugewisen, a mir brauchen der ëmmer méi.

Dofir läit et an der Logik vun der Saach an natierlech vun eiser Wirtschaft, datt mir bei grenziwwerschreidende Mobilitéitsprojete solidaresch bleiwen an de Kapp net an de Sand steechen. Firwat net och mat der Kreatioun vun enger regionaler Mobilitéitszentral zesumme mam Ausland? De Kofinanzement vun acht Milliounen ass bei dësem Projet also nëmme logesch. Et ass och rentabel fir eist Land.

Mä wéi geet et weider, Här Minister? D'lescht Woch hutt Dir op dëser Plaz Optimismus verbreet a vu konstruktive bilaterale Gespréicher tëschent lech an dem Saarland respektiv Rheinland-Pfalz verzielt. Net nëmmen déi gréng, mä ech denken all d'Fraktiounen heibanne géifen et begrëssen, wann esou Gespréicher och an Zukunft zu gemeinsamer Projekte kéinte féieren, och wa se eppes kaschten.

Duerfir meng Froen un lech, wéi eng gemeinsam Projeten Dir an absehbarer Zukunft als reell ëmsetzbar astuufft a wéi wäit Är bilateral Verhandlung schonn zu engem béidsäitegen Engagement gefouert hunn.

E Wuert an deem Kontext zu der Konzer Muselbréck. Dës Bréck ass am Zweete Weltkrich zerstéiert ginn, duerno opgebaut ginn an ass säit 1990 nëmme méi eegleiseg befuerbar. D'Vëlospist, déi um fréieren Trajet vum zweete Gleis ugeluecht ginn ass, stelle mir net a Fro. Si ass net nëmme pitoresk, mä se ass och e wichtige Bestanddeel vum beléiften a vill benotzte Vëlonetz op där anerer Säit vun der Grenz.

Eis éischt Fro ass, ob Dir dës Bréck an där Form wëllt erhalen oder net, an ob Dir aner technesch Méiglechkeete gesitt, fir d'Streck op Koblenz ze verbessern, onofhängeg vun der Bréck. Op engem topografesch schwieieren Terrain geet et wahrscheinlech net duer, dat ausgedéngtent Zuchmaterial ze ersetzen, et geet och ëm d'Verbesserung vun den Infrastrukturen, wou ech nach eng Keier un dat erënneren, wat den Här Schreiner gesot huet.

Déi zweet Fro ass, wéi eng Moosnamen lech virschwiewen, fir zesumme mat Däitschland de grenziwwerschreidenden doucen Tourismus ze fördern, wëssend, datt déi nei Zich ëmmerhi Plaz fir 18 Vëloe bidden. Eng Verbesserung fir d'Reesender aus dem In- an Ausland wier et och, wann d'Ubannung un dat däitscht internationalt Netz ICE méi attraktiv a manner ëmständlech géif ginn. Ëmmerhin hänkt un deem Netz e groussen Deel vun den europäesche Verbindungen an aner Länner. Hei schwätzen ech net nëmme vu Koblenz, mä och vu Saarbrécken als zentral Ëmsteigeporz.

D'Realitéit weist, datt den Asaz vu Busser net déi ideaalste Léisung war. Beim Choix vum Transportmëttel, fir op d'Aarbecht ze fueren, besteet nämlech e groussen Ënnerschied, deemno ob et sech ëm e Bus oder ëm en Zuch handelt. D'Zuele beweisen, datt den Zuch, do, wou gutt Verbindungen bestinn, fir d'Pendler méi interessant ass wéi de Bus. Obschonn den Zuch vun Tréier verbesserungswürdeg ass, fuere prozentual gesi méi Leit mam Zuch aus Tréier an Ëmgéigend op Lëtzebuerg wéi Leit aus dem Saarland mam Bus, wou keen Zuch firt a wou de Bus just déi eenzeg Alternativ zum Auto ass.

Hei rächt sech de Feeler aus der Vergaangenheet, an zwar de Feeler, d'Prioritéit während Jorzéngten op de Stroossebau geluecht ze hunn an de Schinneverkéier wéi e Stéifkand ze behandelen. Wären d'Gelder, déi fir d'Saarautobunn locker gemaach gi sinn, an de Bau vun enger Saar-Zuchstreck investéiert ginn, wärem mir deem holden Zil vum „modal split“ 75/25 schonn e Stéckelche méi no.

Ëmsou méi bedauerlech ass dat Versäumnis, well 45% vun de Saarlänner, déi am noe Grenz-

gebit wunnen, op Lëtzebuerg schaffe kommen. Dat sinn der 11.300. Keen anere wéi den däitsche Botschafter huet d'lescht Joer op dee Manko vun effikassen Zuchverbindungen mat Däitschland higewisen. Mir ginn deem gudde Mann recht. Net e Bus op Saarbrécken, mä eng modern Zuchstreck op Saarbrécken hätt eng besser Ubannung un dat europäescht Schinnennetz erméiglecht. Deen Zuch ass leider fort. Mä d'Feeler aus der Vergaangenheet sinn zumindest erkannt - hoffentlech vun der ganzer Regierung.

Spéitstens no der Fäerdegstellung vun der 650 Milliounen deierer Nordstrooss wäert sech erausstellen, wéi vill Geld eise Finanzminister fir de Bau vu weideren Zuchstrecken zur Verfügung wëllt stellen. Mir hoffen, et sinn der genuch. Woumat ech lech Merci soen.

► **Une voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci der Madame Lorsché. Als nächste Riedner ass den Här Kartheiser agedroen. Här Kartheiser, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, villmools Merci. Ech wëll mech och de Mercien uschlëssen un den Här Boden fir e ganz gudde Rapport.

D'ADR stëmmt dëst Gesetz mat, awer mat enger Rei vu Kommentaren.

Ech mengen, deen éischten ass: Mir müssen emol kucken, wéi ass dann de Bilan vun de Verkéiersverbindungen mat Däitschland? Ech soen dem Här Schreiner Merci. Ech wollt soen, en ass schlecht. Den Här Schreiner huet e vill bessere Bilan vun der Politik vun deene leschte Jorzéngte gezunn, wou LSAP an CSV déi Verantwortung haten. Hien huet gesot: „Si ass ganz schlecht.“ Dat ass de richtige Constat. Et ass net d'Schold vun der ADR, mä vun der CSV a vun der LSAP, datt dat esou ass.

Ech fannen, et ass e politescht Kuriosum, datt eis Regierung sech esou engagéiert an europäesche Saachen, datt eise Premier Wahlkampf fir d'Madame Merkel mécht an datt gläichzäitig déi wichteg Verkéiersverbindungen am Bundesverkehrswegeplan mat Lëtzebuerg gestrach ginn. Ech fannen, wann e Lëtzebuurger Premier schonn an Däitschland Wahlkampf maache geet, wat en u sech näischt ugeet, mä da kéint awer weinstens eppes fir Lëtzebuerg derbäi erausspringen, a vläicht e puer Verkéiersverbindungen. Vlächtt misst een dat soen.

► **M. Gast Gibéryen** (*ADR*).- Ech mengen, e muss es geschwënn heiheem maachen.

(*Hilarité*)

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Jo. Do huet den Här Gibéryen, wéi esou dacks, ganz recht.

An et ass jo awer traureg, fir feststellen, et ass jo awer ganz traureg, fir feststellen, datt mir mat zwou groussen däitsche Stied, déi mer an der Géigend hunn, Tréier a Saarbrécken, hei esou maachen, als wär dat..., Verschiddener maachen esou, als wär dat ganz zefriddestellend, wa mer e puer Bussen op Saarbrécken hunn, déi 75 Minutte brauchen a wou den Här Schreiner och mat Recht gesot huet, datt dat fir d'Verbindung mat Mannheim absolut näischt bréngt oder op jidde Fall net gutt genuch ass.

Also dee Bilan, deen ass schlecht. An ech froe mech wierklech, wat d'Regierung mécht mat hiren europäesche bilaterale Groussregiounkontakter, fir do wierklech emol endlech Äkzenter ze setzen.

Mir ginn hin a mir finanzéieren Infrastrukturen am Ausland, och dat huet den Här Schreiner rappeliert. Och den TGV war ee Fall. A mir stellen eis emol d'Fro: Ass dat do dann opportuun iwwerhaapt? Wat hu mir als Retour op esou Infrastrukturen, déi eis jo awer och vill Sue kaschten? Ech mengen, dat muss een och emol méi genau analyséieren. Mir freeën eis jo alleguer iwwert den TGV op Paräis. Mä et muss een awer och wëssen, déi Paräisser kommen dofir net op Lëtzebuerg akafen! Och d'Flux financiers, d'Flux économiques, den Advantage, dee läit op der franséischer Säit.

Ähnlech kann een dat vlächtt analyséiere mat der Situatioun vun de Frontalieren. Et muss een och eisen Nopeschlänner inklusiv Däitschland rappeliieren, datt déi 170.000 Aarbechtsplazen, déi mir hei fir Frontaliere schafen, an dovunner och e gudden Deel vun eisen däitsche Frënn, datt déi awer och dozou bäidroen, de Chômage an deene Regiounen daitlech erfrozesetzen. Dofir, wa mir och nach investéieren, fir potenziell Chômeuren an Däitschland heihinzerbréngen, fir datt se hei eng Aarbechtsplaz kréien, ass dat wierklech ganz generéis vu Lëtzebuurger Säit.

Da muss och gesot ginn, datt déi Suen - mir si jo awer a budgetär knappen Zäiten, Här Minister -, datt déi Suen, déi mir an d'Ausland a

Schinneninfrastrukture steechen, déi feelen eis hei. Ech fannen dat Argument net mat den Hoer erbäigezunn, fir ze soen, datt mir Retarden an eise Schinnennetz kréie par rapport zu deem, wat mer kéinte realiséieren doduerch, datt mer finanziell Ressourcen an Nopeschregiounen déviéieren.

An och... Jo, jo, an och, wat den öffentlichen Transport ugeet, Här Minister, do stellt ee sech och Froen.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Jo, ech wollt just soen, well d'Madame Lorsché virdrun eis gesot huet, datt si sech net kéint virstellen, datt een esou Saache géif soen, well dat jo alles schrecklech nätzlech wär fir Lëtzebuerg, kritt d'Madame Lorsché direkt vun lech d'Äntwert, wat wéi gesot gëtt...

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Jo, jo. Also, Madame...

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Dat ass dee beschte Bewäis.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Ech gi ganz gutt eens mat deene Gréngen. Et ass eng ganz einfach Relatioun, mir si mat näischt d'accord.

(*Brouhaha et hilarité*)

Mä elo hunn ech am Abléck d'Wuert, Här Minister.

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*).- Ech sinn awer stolz, datt...

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Elo hunn ech am Moment d'Wuert, Här Minister. Ech hoffen, datt den Här President mer déi Minutt gëtt, déi Dir mat Äre begeeschterten Zwëscheriff hei...

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Also, esou begeeschtert war den Zwëscheruff net, Här Kartheiser. Wierklech net.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Dach, dach. Dir woort gedroe vun engem Élan, deen ech lech ginn hunn.

► **M. Félix Braz** (*déi gréng*).- Mir si mat villem net d'accord.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Also, wat den öffentlichen Transport ugeet, do wollt ech lech awer och soen, wann ee schonn higeeet an an Däitschland acht Milliounen investéiert, fir do eng Zuchstreck auszubauen, fir datt hir Leit kënnen bei eis schaffe goen - okay -, mä dann, firwat net dann direkt mat hinnen iwwer Park & Ride-Méiglechkeete bei deene Garen do mat négociéieren?

Ech wannere mech, datt dee SMOT do, dat komeschtt Wuert, dee Schéma de mobilité transfrontalière elo eréischt a Verhandlung ass mat Däitschland, nodeems mer scho laang en Accord ginn hunn, fir acht Milliounen an d'Schinnennetz ze investéieren. Normalerweis mécht een dorausser e Package an et seet een: „Mir investéieren eventuell dann an d'Schinnen, awer dofir suergt Dir och, datt déi Infrastrukture bei de Garen do sinn, datt dat och benotzt gëtt.“ Mä datt fir d'Éischt en Accord vun eiser Säit kënnt fir acht Milliounen an duerno fänke mer emol un, iwwer Park & Ride ze schwätzen, do ass keng Logik derbäi.

An dann nach, Här Minister, dann hu mir déi Leit elo op der Gare, wa se ukommen, dat wësst Der, mir freeën eis och, wa se den öffentlichen Transport méi benotzen. Mä da si se op der Gare an dann hu mer de Problem mat der Verdeelung iwwert de Bus. A wann Ären Tram-Projet, deen Der jo maacht oder wëllt maachen - ech weess nach ëmmer net, firwat Der dat wëllt maachen, well et ass iwwerhaapt keng Logik derhannert -, wann dee kënnt, da gëtt et nach méi schlëmm. Da musse se vun engem Zuch op en Tram ëmklammen, dee se iergendwou hibréngt, wou se dann op de Bus müssen ëmklammen, amplatz datt se elo, wa se op der Gare ukommen, an e Bus klammen, dee se dohinner bréngt, wou se schaffe ginn.

Et gëtt nëmmen eng Léisung, fir de Problem vum öffentlichen Transport an iwwerhaapt vun dem Verkéiersstau hei am Land ze léisen: Dat ass den RER, dat ass de City-Tunnel, fir datt d'Leit kënnen am Ausland an en Zuch klammen an do...

(*Interruption*)

...erausklammen, wou se schaffen. Et ass déi eenzeg Léisung. An déi Iddi, déi Dir do hutt wéi aner Parteien och, mam Tram, dat ass wierklech dat Allerlescht, wat dëst Land brauch. An zemools dann, wa mer keng Sue méi hunn.

Nach ee Wuert, well mir hunn nach eng aner Debat muer, well do hunn ech och un lech geduecht, Här Minister, iwwert d'Sécherheet vum Spillgezei: Den Tram ass e Spillgezei, mä eent, wat mir eis net kënnen leeschten.





Ech soen lech Merci.

► **M. Gast Gibéryen** (*ADR*).- Très bien!

► **M. le Président**.- Merci dem Här Kartheiser. Als leschte Riedner ass den Här Colombera agedroen. Här Colombera, Dir hutt d'Wuert.

(*Interruptions*)

► **Une voix**.- Dee leschten Zuch.

► **M. Jean Colombera** (*Onofhängeg*).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Härren, mir investéieren aacht Milliounen an d'Schinneninfrastrukture fir eisen däitschen Noper, an dat aus ekonomesche Grënn. Dat wësse mer jo alleguerten. Okay, domat sinn ech d'accord.

Mä och ethesch ass dat ze veräntwerten, au contraire zu deem, wat den Här Kartheiser elo gesot huet. Ech mengen, d'Leit, eis däitsch Noperen, franséischt Noperen, belsch Noperen, egal wéi se heeschen, déi kommen hei an d'Land. Déi droen zum Wuesstum bäi. Si consomméieren hei, si bezuelen eis Pensioune mat. An esou virun. An déi Suen, déi se hei in...

(*Interruption*)

► **Une voix**.- Mir och hir!

► **M. Jean Colombera** (*Onofhängeg*).- Jo, jo, jo, mä dat ass en Émlageverfahren, dat wësst Der jo. Bon, mä si selwer consomméieren dat net méi dobaussen. D'Steiere ginn hei bezuelt an net dohannen. Dofir ass et natierlech ganz richtig, dass mir fir hir Infrastrukturen opkommen. Ethesch gesinn ass dat fir mech normal, ob mer elo do Stroosse baue bei hinne oder och hei an d'Zuchstreck mat investéieren. Dofir fannen ech dat keng esou schlecht Iddi, fir dese Projet hei duerchzezéien.

Den Ausbau vun der Zuchstreck ass erfuerderlech, well eng staark Ausweitung vum Schinneverkéier tëschent Koblenz a Lëtzebuerg fir 2025 ageplangt ass. An natierlech muss een dann d'Fro stellen: Wat geschitt da mat deenen anere Punkten, déi Problemer opweisen, wéi zum Beispill dann, wéi d'Madame Lorsché hei gesot huet, d'Konzer Bréck, wou et guer net virugeet? Dat ass déi eng Saach.

Déi zweet Saach ass, et muss ee vläicht déi Saach vum däitschen Noper kucken, wéi si dat da gesinn, wéi d'Awunner zu Igel dat emfannen. Sinn déi frou domadder oder net? Abee, wéi et schéngt, si se net esou frou mat deem Projet. Firwat? Well éischstens gëtt Kritik um Lärmschutz ugewannt. Do solle Mauere gebaut gi vu véier Meter. Véier Meter héich Maueren. Dat heescht, hir Haiser, wéi et schéngt, sinn net méi esou vill wäert. An dat kann een och nach verstoen, et ass alles individuell, dat gesäit jiddweree mat sengem eegene Brëll. An do ass dann ee Problem, dee fir si da juristesche anze-kloen ass.

An da gëtt gesot, dass d'Duerf an zwee gespléckt gëtt an eng östlech Säit an eng westlech Säit. Östlech besteet mat deem neie Projet hei dann de Lärmschutz, wann dee gebaut gëtt, déi Wänn, déi gebaut ginn, do besteet dann ee Lärmschutz. Awer westlech, do besteet da guer näischt. An dat ass dann iergendwéi eng Diskriminatioun. Dat gesi si esou un.

An dann drëttens, deen drëtte Kritikpunkt ass dee vun de Parkplazen. Fir de Moment gëtt et nëmmen e puer Dose Parkplazen zu Igel an nëmme 40 Zich, also, wéi gesot 40 Zich pro Dag, déi do erafueren.

Elo mat deem neie Projet sollen dann 100 Zich do erafueren. Dat heescht, do komme vill Leit dohinner, déi setzen hir Autoen einfach egal wou an d'Duerf. An dat gëtt natierlech e ganz groussen Opwand, e ganz grouse Verkéier. An déi Leit, déi sinn da belästegt an dat hu se net ganz gären.

An de Fait ass dann, déi missten dann eng Park & Ride-Solutioun fannen. Mä, och do hu se da keng Suen. An do hätt ech mer vläicht gewënscht, wann d'Regierung hei géif mat-hëllefen awer, wa se schonn aacht Milliounen investéiert, vläicht och e bësse méi ze investéieren a Park & Ride-Plaz. Dat wär vläicht eng ganz gutt Solutioun gewiescht, Här Minister.

An dann natierlech och d'Kritik, dass do deem-entspreechend vill méi Gidderzich do laanscht-fueren. Dat heescht, vill méi Kaméidi wéi elo. An dat heescht, hir Terraine sinn da manner wäert. An dat muss een da verstoen.

Am grouse Ganze wéi gesot kann een net jiddwereen zefriddestellen, mä de Projet u sech geet an eng richtig Richtung. Et muss een awer och bedenken, wann d'Leit hiren Auto do ofsetzen zu Igel, da komme se net méi hei an d'Land.

Dat heescht, Här Minister, do kéint Der vläicht awer een ekonomeschen Nodeel kréien. Dat heescht, déi ginn net méi hei tanken. Ech weess net, ob Der doriwwer schonn e bëssen iwwer-luecht hutt. Oder wéi maache si et? Mengt Der,

si géifen heihinner schaffe kommen, dann erëm zréck op Igel fueren, dann den Auto huelen an eriwuer op d'Grenz op Waasserbëlleg fueren an tanken?

(*Hilarité et interruption*)

Ech mengen, dat wär awer kontraproduktiv. Wa mer dat heimat erreecht hätten, da wär dee Projet hei falsch. Trotzdeem, mir wäerten de Projet matstëmmen.

Merci.

(*Interruptions*)

► **M. le Président**.- Merci dem Här Colombera. D'Wuert kritt elo den Här Nohal-tegeektsminister Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President. Och ech fänken un, andeems ech dem Rapporteur an der Kommissioun Merci soe fir déi gutt Aarbecht, déi se geleescht hunn. Ech si frou, dass mer mat deem Projet hei elo zu engem Ofschloss kommen. D'autant plus, dass en och, ier et e Projet de loi ginn ass, wierklech vill Négociatiounen mat der däitscher Säit bedeit huet. A mäi Virgänger kann effektiv e Wuert do matschwätzen, well hien hat déi Diskussiounen scho sengerzäit ugefaangen. Se sinn zwee-, dräimol opgehele ginn, duerno erëm weidergefuert ginn a schlussendlech si mer awer zu enger Léisung an där heiter Fro komm.

E puer Saache si gesot ginn, déi mech natierlech obligéieren ze reagéieren. Dat Éischt, dat ass, dass deen een oder deen anere Riedner gesot huet: „Endlech gëtt elo emol eppes op där Streck do gemaach.“, an dann anerer gesot hunn: „Mä et ass ee Puzzlestéck, dat geet awer nach laang net duer.“ Mä dat ass esou lëschteg, well all Kéiers, wann ech e Projet hei pro-poseieren, da seet jiddwereen: „Mä hei ass ee Puzzlestéck an et geet net duer.“

De Problem ass, dass mer eng ganz Rei Puzzlestécker déposéieren. A wann Der kuckt, déi, déi Der gestëmmt hutt, an déi, déi mer nach an der Programmation hunn, da gesitt Der, dass déi Puzzlestécker, déi bei eist Schinnennetz elo amgaange sinn derbäigeluucht ze ginn, schéi propper een nom aneren, esou wéi mer se geplangt hunn, awer e ganz Konzept ginn, wat, wann een et global eng Kéier wëllt kucken, Sënn mécht, logesch ass an eis och effizient am öffentlechen Transport weiderbréngt.

„Endlech gëtt emol eppes op deser Stréck gemaach.“, ass gesot ginn. Mä da géif ech awer emol wierklech gär déi Leit, déi dat gesot hunn, Här Etgen, bidden, si solle bis an de Bar goen, hei hannendrun... Ben, net elo, lauschtert emol fir d'Éischt no!

(*Hilarité*)

An da gitt Der dohinner an da kuckt Der zur Fënster eraus an da gesitt Der op där Streck de Chantier, wou mer amgaange sinn, eng zweet Bréck bäizebauen, fir extrem vill Suen, wou mer amgaange sinn, déi Zweeagleisegkeet vu genau där doter Streck iwwert den Cents bis op Sandweiler ze maachen an duerno bis op Éiter weiderzeféieren. Genau dat si mer amgaang, op där Streck ze maachen. Dat heescht, och do ass en zousätzlech Puzzlestéck, op wat mer net waarden, mä wat mer schonn amgaange sinn ze bauen. An d'Chamber hat d'Geleeenheet, virun e puer Méint och mat mir zesummen deen do Projet besichen ze goen. Déi Streck gëtt ausgebaut.

D'Datumen hu mer nach eng Kéier nogekuckt, bei den däitschen Autoritéiten, déi wëllen elo deen hei Projet, wa mer dat Gesetz da gestëmmt hunn, och am Hierscht ufänken an zu engem Enn bréngen Enn 2014, dann, wann de Rheinland-Pfalz-Takt soll antrieden, dat heescht fristgerecht fir deen neien Horaire, dass mer do och ganz aner Capacitéiten op där Streck kréien.

Ech brauch lech elo net méi iwwert de Rheinland-Pfalz-Takt viles ze soen, well mer u sech doriwwer geschwat hunn. Ech wëll just soen, dass dat e Projet ass, deen eis wesentlech méi Méiglechkeete bréngt, e Rhythmus bréngt, fir eis och op déi international ICE-Zich ubannen ze loossen, wou da kann op där enger Säit nach op Norddäitschland, d'Ruhrgebiet gefuer ginn, op där anerer Säit op Frankfurt gefuer ginn, a wat eis wierklech an de Réseau vun den ICE-Zich, déi och an Osteuropa ginn, uschléisst. An duerfir war dat jo genauso wichtig.

A wann, wann et contestéiert gëtt, Här Kartheiser, da soen ech: Et ass net nëmme fir mech e Projet gewiescht, deen eis am Trans-frontalier wesentlech ass, mä et ass momentan deen eenzeggen Umschloss, dee mer hunn un e Schnellgeschwindegkeetsnetz an Däitschland, wat eis mat dem ganzen Oste vun Europa verbënnt. An déi Ubannung ass mer wierklech extrem wichtig, gradesou wichtig wéi en TGV, deen un d'Héichgeschwindegkeetsnetz op der franséischer Säit ubënnt, fir eis ekonomesch

Relatiounen a fir eis Schnellverbindungen esou korrekt wéi méiglech ze maachen. Dat ass en zweet Argument, en zweete Sënn, deen ech doranner gesinn.

Dir hutt dann eng gutt Verbindung mat Däitschland, mat Tréier, mat Koblenz an duerno mam ICE-Netz. A mir brauchen och wéi gesot, an dat huet schonn deen een oder deen anere gesot, net nëmmen zweeagleiseg Schinnen do, mä mir brauchen och neit Material. Et sinn nei Maschinne bestallt ginn, Stadler-Maschinen, aachtmol, mat 300 Plazen. Dat mécht 2.400 Plazen, nei Plazen, nei Capacitéit, déi mer kënnen op eist Schinnennetz setzen, fir d'Leit ze transportéieren. Déi Maschinne wäerten och Enn des Joers am Laf vun 2014 geliwwert ginn, soudatt mer och do termingerecht fäerdeg ginn, fir u sech dass déi Schinnen... oder déi Zich fueren ze loossen, wann de Rheinland-Pfalz-Takt da kënnt a wann dee Chantier hei fäerdeg ass.

An dann ass gesot ginn: Wat fir eng aner Diskussiounen lafen nach notamment mat Rheinland-Pfalz?

Wann ech elo emol direkt um Schinnennetz bleiwen: Mir hunn eng Diskussioun iwwert déi Tréierer Weststreck, wat fir eis eng ganz wichteg Streck ass. Et ass eng Streck, déi momentan besteet, mä wou haaptsächlech Fret driwwerleeft, wou ech mengen, an dat hu mer mat der Landesregierung vu Rheinland-Pfalz schonn undiskutéiert, dass, wann et méiglech wär, déi esou auszubauen, dass mer kéinten och do Passagéier driwwer fuere loossen, dass natierlech fir den transfrontaliere Gebrauch extrem wichteg wär, well dann déi Leit, déi aus där Géigend op Lëtzebuerg erakommen, och den Zuch kéinten huelen an net méi brauche bis op Tréier op den Hauptbahnhof ze fueren, wat natierlech schwiereg ass, fir eng Parkplaz ze fannen a wat net ëmmer an dem dagdeegleche Liewe geet. Dann hätt een nei Halten zu Ehrang, zu Tréier-West, zu Euren an zu Zewen, wat eis wierklech dat ganz Gebitt géif ganz anescht ofsécheren.

An dee Moment wär déi Zweeagleisegkeet zu Igel och extrem wichteg, well se eis géif erlaben, just dat, wat vun där enger Säit kënnt vum Tréierer Hauptbahnhof, an dat, wat vun där anerer Säit kënnt aus dem Westen, zesummelafen ze loossen no der Konzer Bréck, déi eben déi Gleisen elo drop huet, déi se huet, dat heescht ee Gleis drop huet. Mä da kënnt eréischt hannen zesummen, soudatt et fir eis vill méi wichteg ass, dass déi heite Streck zweeagleiseg ass. An dat anert ass natierlech eng Décisioun, déi déi Däitsch mussen huelen. Mir kënnen net ufänken awer nu wierklech, Brécken an Däitschland bauen ze goen. Do musse se selwer hir Décisiounen awer an deem dote Kontext huelen.

Natierlech gehéieren och aner Moosnamen dozou. Et huet ee mech ugefrot elo, wat d'Park & Ridé sinn. Do si mer och amgaang, eng Planifikatioun ze maachen, wann ech just an där doter Géigend kucken, fir zu Waasserbëlleg dee Park & Ride, deen elo besteet, vu 77 op 500 Plazen auszubauen, a fir op der Grenz vun der Autobunn d'Parkplaz, de Park & Ride, deen do besteet, vun 261 op 890 Parkplaze substanzuell also auszubauen, fir eis méi Capacitéit ze ginn.

An dann, wann hei gefrot gëtt, dass war och den Här Kartheiser: „Firwat hutt Der dann net de Package gemaach mat der Bundesregierung, wéi Der do diskutéiert hutt, fir dat hei bauen ze loossen?“ Mä ech wëll dat awer och kloer beäntweren. Mä well d'Bundesregierung net Park & Ridé baut! An ech kann net mat enger Bundesregierung...

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Dann huet anerer mat an d'Verhandlung eran!

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Jo, mä dat...

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Dat do ass awer einfach.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Jo, mä esou, also esou lafen d'Realitéiten jo awer net.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Ma neen, neen.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Wann ech mat enger Bundesregierung...

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Schwätzt mat deenen, déi kompetent sinn!

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Wann ech mat enger Bundesregierung diskutéieren, da kann ech, dann huet d'Bundesregierung net ze soen dem Land Rheinland-Pfalz, wat déi wëlle maachen. Dat sinn zwou total separat Entitéiten mat aner Responsabilités politiquen. An ech kann net do Saachen eranhuelen an eng Négociatioun, déi aner Leit mussen decidéieren.

Par contre ass et evident, dass ech awer separat mat Rheinland-Pfalz a mam Saarland diskutéieren an dass ech dee SMOT ënnerschreibe mat deenen engen a mat deenen aneren, fir genau dat do erauszefannen, wou mer an Zukunft Park & Ridé solle maachen, wou mer se solle bauen a wou mer déi Buslinnen an nächster Zukunft besser hunn hinzemaachen. Dat ass eng Négociatioun, déi fir si wichteg ass, déi fir eis wichteg ass an déi och gemeinsam gefouert gëtt. Gradesou wéi, par ailleurs, wéi se mat Frankräich gefouert gëtt, a gradesou, par ailleurs, wéi se mat der belscher Säit gefouert gëtt.

Dann déi Fro - ech weess net méi, wien dat gesot hat -, et misst een och eng Telematik maache respektiv - ech weess net méi, wien et war, ech kucken elo vläicht dee Falschen un -, eng Telematik maachen, déi besteet doranner, dass net nëmme mer eng Telematik fir Lëtzebuerg hunn, mä eng fir d'Groussregioun. Ech wëll och do soen: Mir sinn elo amgaang, déi Telematik ze entwéckelen, dass mir emol de Start hei hunn, dass eis Bussen, eis Zich alleguer équipéiert sinn, dass mer déi modern Kommunikatiounsmëttel an Informatiounsmëttel iwwer Internet, iwwer Smartphone mat am Life-Takt pro Sekonn kënnen novollzéien a jiddwereengem zur Verfügung stellen.

An natierlech lafe Kontakter och mat der Groussregioun, fir eng Mobilitéitszentral, eng grouss Regiounsmobilitéitszentral opzebauen. Mir hu par ailleurs och e Projet eragereecht, dee mer an der Europäescher Unioun unerkannt kruten an och deelweis da matfinanzéiert hunn, genau, fir esou eng Mobilitéitszentral ze maachen, an enger éischerter Etapp d'Informatiounen weiderzeginn, an enger zweeter Etapp, wann dat dann noutwendeg ass a méiglech ass, och dee ganze System en place ze setzen. Dozou gehéiert natierlech an enger zweeter Etapp och en zousätzlech Finanzement vun eise Partner mat där Verhandlung.

Mä eise System ass op dofir. A mir drécken do hannendrun, dass och déi aner matmaachen. An do ass och, mengen ech, vun deenen dräi Länner, haaptsächlech Frankräich, Däitschland, de gudden Wëllen do, well déi parallel Systemer och amgaang sinn ze entwéckelen.

Voilà, dass waren elo déi zousätzlech Saachen, déi ech nach als Informatioun wüllt weider-soen. Ech soen all deene Leit, an dat si se jo bal all oder all, déi de Projet ënnerstëtzen, villmools Merci fir déi Ënnerstëtzung.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

(*Interruption*)

► **M. le Président**.- Merci dem Här Nohal-tegeektsminister.

Domadder wär d'Diskussioun ofgeschloss a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6532 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmme fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6532 ass ugehall mat 60 Jo-Stëmmen.

*Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6532 est adopté à l'unanimité des 59 votants.*

*Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eschen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Pierre Mellina, Mme Martine Mergen, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessa Scholtes, MM. Robert Weber, Lucien Weiler (par Mme Nancy Arendt), Raymond Weydert, Serge Wilmes et Michel Wolter (par Mme Martine Mergen);*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol (par M. Roland Schreiner), MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux (par M. Roger Negri), Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner;*

*MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur, MM. Fernand Etgen, Alexandre Krieps, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;*

*MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter;*

*MM. Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;*

*MM. Jean Colombera et Jacques-Yves Scholtes;*

*M. Serge Urbany.*





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

**(Assentiment)**

Dann ass dat esou décidéiert.

Mir kommen dann elo zum Projet de loi 6548, e Protokoll iwwert d'Bedenke vum iresche Vollek zum Lissabon-Traité. Hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech ageschriwwen: d'Madame Polfer, den Här Colomera an den Här Urbany. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den Här Ben Fayot.

## 2. 6548 - Projet de loi portant approbation du Protocole relatif aux préoccupations du peuple irlandais concernant le traité de Lisbonne, fait à Bruxelles le 16 mai 2012

**Rapport de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration**

► **M. Ben Fayot (LSAP), rapporteur.**- Här President, d'Europäesch Unioun ass e Verband vu souveräne Staten, déi sech bereet erkläert hunn, gewëssen Elementer vun hirer nationaler Souveränitéit zesummenzeleeën an ze verwalten. Fir dat ze realiséieren, ginn international Verträge ënnert de State gemaach a vu jiddwerengem ënnerschrifwen a ratifizéiert.

Esou och de Lissabon-Vertrag. Dee gouf den 13. Dezember 2007 vun de Stats- a Regierungschefe vun der Europäescher Unioun ënnerschrifwen an ass dunno an d'ratifikatiounsprozedur an de 27 Länner vun der Europäescher Unioun agetratt. De Lissabon-Vertrag huet bekanntlech eng laang Virgeschicht, déi vum Vertrag vun Nice am Joer 2000 iwwert de Verfassungsvertrag vun 2003 an d'verongléckt Referende vun neie Verhandlungen zwëschen 2005 bis 2007 geet.

De sougenannte Verfassungsvertrag ass jo vun Holland a Frankräich duerch e Referendum ofgelehnt ginn. Lëtzebuerg huet dee Vertrag de 5. Juli 2005 per Referendum ugehall. En ass doropshi vun 2005 bis 2007 esou ugepasst ginn, dass d'Regierungschefe gemengt hunn, dee Vertrag kéint ratifizéiert ginn. Dat ass a bal alle Länner gelongen.

Irland huet de Vertrag an engem Referendum den 12. Juni 2008 ofgelehnt. Fir de Vertrag awer ze retten, huet de Conseil européen den 11. an den 12. Dezember 2008 dem iresche Vollek juristescht Garantien op dräi Punkte ginn: nämlech, dass de Vertrag vu Lissabon d'Kompetenze vun der Europäescher Unioun am Steuerberäich net ännert; zweetens, dass de Lissabon-Vertrag d'Sécherheets- an d'Verdeedegungspolitik vun de Memberlänner net affektéiert - also och déi traditionell Neutralitéit vun Irland net beréiert -; drëtzens, dass weder d'Charta vun de Grondrechter nach d'Bestimmung vum Vertrag iwwert d'Justiz an d'Affaires intérieures d'Dispositiounen vun der irescher Verfassung iwwert d'Recht op Liewen, d'Erzéiung an d'Familljen affektéieren.

Weider Verhandlungen am Europäesche Rot hunn den 18. an 19. Juni 2009 zu enger Décisioun gefouert, déi ënner anerem seet, dass e Protokoll, deen un den Traité ze annexéieren ass, d'Suerge vun der irescher Bevëlkerung géif opféieren, grad wéi déi Garantien, déi an de Konklusione vum Conseil vum 11. an 12. Dezember 2008 enthalen waren.

Wann een elo den Text selwer vun deem Protokoll kuckt, gesäit een, dass e véier Titren huet, déi an der Haaptsaach déi dräi Punkte beréieren, déi vun den Iren, vun der irescher Bevëlkerung an der Campagne iwwert de Referendum monéiert gi sinn. An et gëtt an deem Protokoll prezis duergeluecht, wéi d'Artikele vun dem Vertrag vu Lissabon déi Froe behandelen, a gewisen, dass déi Artikelen an dem Vertrag, déi d'Suerge vun der irescher Bevëlkerung concernéieren, weisen, dass déi Suergen eigentlech keng Berechtigung hunn au vu vun deenen Artikelen an där Interpretatioun vun deenen Artikelen, déi et am Vertrag gëtt.

Opgrount vun deenen Entscheedungen huet dann Irland den 2. Oktober 2009 en zweete Referendum iwwert de Vertrag vu Lissabon ofgehalen. Do gouf de Vertrag mat 67,1% vun de Wieler ugehall a konnt doropshin an der Europäescher Unioun a Kraaft treden.

Dësé Projet de loi, iwwert dee mer haut schwätzen, ratifizéiert dee Protokoll, deen déi politesch Garantien, déi den Europäesche Rot der irescher Regierung an dem iresche Vollek zougesot huet, enthält. Dee Protokoll muss vun de

27 Memberlänner approvéiert ginn a gëtt dann an d'Vertragswierk integréiert. Bis elo hunn aacht Länner dee Protokoll ratifizéiert.

Ech wëll nach soen, dass ursprénglech geplangt war, dee Protokoll iwwer en Traité d'adhésion ze ratifizéieren, en l'occurrence den Traité d'adhésion vu Kroatien. Dat war awer net méiglech, well Irland d'Prozedur eréischt den 20.7.2011 ugefaangen huet, andeem et dem Conseil de Protokoll virgeluecht huet. Eréischt 2012 konnt de Protokoll fir d'ratifikatioun fräig ginn.

Et gëtt bekanntlech fir déi Kolleegen, déi sech dofir interesséieren, am Vertrag vu Lissabon, dee jo zwee Deeler huet, nämlech den eigentlechen Traité vun der Europäescher Unioun an dann en zweeten Traité iwwert de Fonctionnement vun der Europäescher Unioun, et gëtt 37 Protokollen an eng ganz Partie Deklaratiounen, déi un dee Vertrag annexéiert sinn. Esou Protokollen spille sécher elo keng Riseroll am gesamteuropäesche Kontext. Si hunn eng Bedeitung fir d'Verständnis an deenen eenzelne Länner vu verschiddenen Artikelen, besonnesch och, wat den Interessi vun de Bierger aus deene Länner fir déi Artikelen ugeet.

Et kann ee vläicht soen, dass Tschechien, d'Republik Tschechien och e Protokoll gefrot huet, fir en Opt-out vun der Charta vun de Grondrechter ze kréien. Ob dat elo Erfolleg wäert hunn, muss sech weisen.

Dat gesot, Här President, géif ech lech bieden, dësem Projet 6548 Är Zoustëmmung ze ginn. An ech ginn och d'Zoustëmmung vun der LSAP.

Merci.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Rapporteur. Éischt Riednerin ass d'Madame Lydie Polfer. Madame Polfer, Dir hutt d'Wuert.

### Discussion générale

► **Mme Lydie Polfer (DP).**- Här President, ech mengen, den Här Fayot als Rapporteur war esou komplett, dass deem wierklech net vill bäifügen ass. Ech wëll nëmmen ënnersträichen, dass dat, wat hei fir Irland ugehall ginn ass, och fir all déi aner, dat heescht och fir ons, géllt. A mir kënnen eis doriwwer net bekloen. Ech mengen, besonnesch den Artikel 2, deen nach eng Kéier ënnersträicht dat iwwert d'Fiskalitéit, wat d'Bestëmmunge sinn, dat ass och fir ons eng éischter gutt Nouvelle. Dofir kënnen mer natierlech als Demokratesch Partei deem hei och nëmme bäiflichten.

Ech wéilt awer soen, dass déi Suergen, déi hei d'irlännescht Vollek ausgedréckt huet, och schonn an eben deenen Diskussiounen, déi mer ebe vun 2000 bis 2004 haten, ëmmer nees virkomm sinn. Mä den Text, dee mer ugehall hunn, a wou mer de Ministeren an de Regierungschefen natierlech gesot hunn, dass dat esou wier, wéi et elo hei steet, ass awer dem Vollek dee Moment net duergaangen.

Haut gëtt am Fong näischt Fundamentales geännert. Et gëtt just ee rassuréiert. Mä ech mengen, mir sollten eis..., mir sollten och kucken den Datum, wou deen éischte Referendum war an deen zweeten. Deen éischte Referendum war am Juni 2008, ass also negativ ausgegangen, wéi mer wëssen, mat 53,4%. An deen zweete war am Dezember 2009, dat heescht knapp annerhalleft Joer méi spéit. An deen ass mat 67% positiv ausgegangen.

Mir erënneren eis, wat derzwëschent war. Do zwëschent ass d'Kris ugaangen. An ech mengen, do huet d'irlännescht Vollek wierklech ganz kloer och gespuert a gesinn, wéi wichteg awer déi echt Solidaritéit, déi et ënner Europäer gëtt, dass déi ganz wichteg ass. An ech mengen, dass huet och zu deem positive Resultat vun deem zweete Referendum bäigedroen.

Wéi gesot, Här President, nach eng Kéier: D'Demokratesch Partei wäert natierlech e positive Vote zu dësem Projet de loi ginn.

Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci der Madame Polfer. Den nächste Riedner, deen agedroen ass, dat ass den Här Kartheiser.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och e Merci un den Här Fayot fir e ganz sachleche Rapport. Just e puer Wuert.

Éischstens, wat de Prinzip vum Referendum ugeet. Ech mengen, mir kënnen eis nëmme félicitéieren, dass an Irland weinstens de Prinzip vun der direkter Demokratie esou héichgehale gëtt an dass d'Volek, de Souverän, iwwerhaupt d'Méiglechkeet huet, iwwer e Referendum, iwwert de Wee vum Referendum sech iwwer Traitéen ausgedrécken.

Dat wor hei de Fall, wou mer de Verfassungsvertrag haten. En hat eng knapps Majoritéit kritt. An ech mengen, dass verschidde Leit an

der Regierung dat iergendwéi ganz schlecht verdroen hunn, well zënterhier hu mer éischter eng negativ Attitüd an der Lëtzebuergger Regierung zu Referenden. D'ADR awer seet, mir brauche méi direkt Demokratie an esou Traitée sollen duerch Referendum dann duerch d'Volek décidéiert ginn, ob se sollen akzeptéiert ginn oder net. An deem Sënn ass Irland sécher e Virbild.

Dat Zweet, wat ech wëll soen, dat ass, dass mir hei, wa mir deen Traité ratifizéieren, et eis näischt ugeet u sech, wat de Contenu ass vun den iresche Bedenken. Mir kucke just, déi praktesch Ëmsetzung an den Traitéen ze garantéieren. Ech mengen, d'Souveränitéit vum iresche Vollek muss och vun eis a vun deenen anere Memberstaten esou wäit respektéiert ginn, dass dat, wat si an hiren Dispositiounen wëllen, hir Saach ass an net eis Décisioun.

An da muss ee sech nach froen - ech verstinn der Madame Polfer hir Reaktiounen iwwert déi Garantien an esou weider an iwwert d'Kris -, mä et muss ee sech awer froen, ob déi Garantien, déi Irland kritt huet, net an der Tëschenzäit awer iwwer aner Weeër ausgehiecht gi sinn.

Huelt zum Beispill och, wat am Lissabon-Vertrag zwar gesot gëtt, do wären elo keng weider Contrainten am Domaine fiscal. Mir hunn awer gesinn, dass iwwert d'Währungsunion awer, wat geschitt ass, an dass do iwwer „Sixpack“ an iwwer aner Instrumenter ganz kloer Contrainté fir e Land wéi Irland do entstane sinn.

Also, ech mengen, dat, wat hei garantéiert gëtt, dat ass eigentlech duerch d'Aktualitéit, vläicht och duerch aner juristescht Instrumenter, net onbedéngt duerch de Lissabon-Vertrag, awer op jidde Fall ze relativéieren, och am Beräich vun der Verdeedegung an anere Saachen, soudatt een, wann een elo géif d'Analys maachen iwwert dat, wat wierklech de Contenu ass, dass een net weess, ob mer wierklech den iresche Bierger nach déi Garantie kënnen ginn, déi se sech mat Recht vun der Unioun erwaart haten.

Merci.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Kartheiser. Leschten agedroene Riedner ass den Här Urbany.

► **M. Serge Urbany (déi Lénk).**- Jo, Här President, deen Traité vu Lissabon ass jo an eise Länner ugehall ginn, nodeem a verschidde Länner e Referendum stattfonnt huet - an dräi Länner - iwwer säi Virgänger, dee sougenannten „Traité constitutionnel“. Deen ass an deene Länner negativ beäntwert ginn - d'Fro, ob soll esou een Traité kommen. Hei ass e mat enger onwahrscheinlech grousser Zuel vu Leit..., 44%, wann ech mech gutt erënneren, hunn hei och Nee gestëmmt, a virun allem hunn Nee gestëmmt och a gewëssene Géigenden am Süde vum Land. Zimlech massiv.

Déi Froen, déi do am Mëttelpunkt stoungen, an dat waren hei am Land virun allem sozial Froen, dass waren déi, déi och an deenen anere Länner, och an Irland, am Mëttelpunkt stoungen an déi a kengem Fall duerch deen neien Traité vu Lissabon, deen duerno nokomm ass an deen a kengem Land méi ofgestëmmt ginn ass ausser an Irland, ëmmer nach am Mëttelpunkt stoungen.

Et ass gesot ginn: „D'irlännescht Vollek ass rassuréiert ginn hei. Seng Bedenke waren onberechtigt. Den Traité gesäit dat alles vir, wat d'Suerge vum irlännescht Vollek waren a wat och d'Suerge vu ville Leit an anere Länner waren.“

An dat, mengen ech just, ass falsch. Déi puer Saachen, déi drastinn am Traité an eng Richtung, an eng méi sozial Richtung, wéi déi Clause sociale horizontale, wéi d'Charte sociale oder wéi de Protokoll iwwert d'Services publics oder och déi irlännesch Protokollen, déi jo emol nach guer net an d'Europäesch Recht opgehall gi sinn: Alles dat ass am europäesche Kontext e schwaacht Recht. Während e staarkt Recht, dat ass dat, wat mer gëschter hei diskutéiert hunn. Dat ass de Pacte de stabilité! Dat sinn déi national Reformprogrammer. Dat sinn och vis-à-vis vu Länner wéi Irland déi speziell Reformprogrammer, fir dass Suen débloquent ginn. Dat ass de Fiskalpakt.

Dat sinn déi Bestëmmungen am Europäesche Recht, déi d'Richtung uginne an déi sech och wäerten duerchsetzen. Do ass de Reformdruck derhannert vis-à-vis vun deenen eenzelne Staten, fir d'Rechter ofzebauen, fir d'sozial Rechter ofzebauen, fir Privatiséierungen ze maachen a verschidde Länner, wéi mer dat um Beispill vu Griichenland gesinn.

Dat ass déi europäesch Realitéit, och haut nach. An dat sinn déi Suergen, déi am Mëttelpunkt stoungen vun de Leit, déi un deene Referenden do deelgehall hunn.

A well ech déi Konstruktoun do, déi esou ausgeluecht ass, einfach net kann akzeptéieren,

kann ech och dee Projet de loi hei net stëmmen.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Urbany.

Domadder wäre mer um Enn vun der Diskussioun. D'Regierung wëllt och keng Prezisiounen méi weider doriwwer ginn, soudatt mer kënnen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi kommen.

### Vote sur l'ensemble du projet de loi 6548 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6548 ass ugehall mat 57 Jo-Stëmmen an 2 Enthaltungen.

*Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Haupt, Ali Kaes, Marc Lies, Pierre Mellina, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert, Serge Wilmes et Michel Wolter (par M. Marcel Oberweis);*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol (par M. Ben Fayot), MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux (par M. Roger Negri), Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner;*

*MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur, MM. Fernand Etgen, Alexandre Krieps, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;*

*MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter;*

*MM. Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;*

*M. Jacques-Yves Henckes.*

*Se sont abstenus: MM. Jean Colomera et Serge Urbany.*

Wëllt ee seng Abstentoun begrënnen?

### (Négation)

Dat schénge net de Fall ze sinn.

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

**(Assentiment)**

Dann ass dat esou décidéiert.

Fir haut de Mëtteg huet d'Fraktioun vun deene Gréngen eng Aktualitéitsstonn iwwert de véierte Rapport vun der Commission du Conseil de l'Europe contre le racisme et l'intolérance - ECRI - ugefrot. D'Riedezäit ass laut Artikel 84 zweeten Alinéa vum Chambersreglement festgehalen a gesäit Folgendes vir: der Fraktioun, déi d'Aktualitéitsstonn ugefrot huet, stinn zéng Minutten zou, deenen anere Fraktiounen jeeweils fënnf Minutten, de Sensibilités politiques zwou Minutten an der Regierung eng Véirelstonn. Et hu sech bis elo ageschriwwen: d'Madame Mergen, d'Madame Brasseur, d'Madame Mutsch an den Här Henckes. D'Wuert huet elo den Här Félix Braz als Vertrieeder vun der Fraktioun vun deene Gréngen. Här Braz, Dir hutt d'Wuert.

## 3. Heure d'actualité du groupe déi gréng sur le quatrième rapport de la Commission du Conseil de l'Europe contre le racisme et l'intolérance (ECRI)

### Exposé

► **M. Félix Braz (déi gréng).**- Merci, Här President. Déi Heure d'actualité, iwwert déi mer haut schwätzen, dréit den Numm vun enger Heure d'actualité, obwuel déi gréng Fraktioun schonn den 23. Mäerz 2012 dës Demande gestallt hat, also schonn e gutt Stéck iwwer ee Joer hier. Do kéint ee soen, dat ass net méi aktuell. Dat ass awer net onbedéngt richtig, well déi Froen, déi opgeworf ginn am Rapport vun der ECRI, hunn duerchaus nach hir Aktualitéit haut.

Et stoung och schonn eng Kéier hei um Ordre du jour. Deemoools hate mer et erëm erfogeholl an an d'Kommissioun vun den Affaires étrangères verwisen, wou et da sollt diskutéiert ginn, ier et heihinner géif erëmmen. Wat net geschitt ass a wat awer elo net verhënnert, dass mer haut an der Plénière trotzdem sollen driwwer schwätzen. Et gëtt allerdéngs net ganz einfach, ech wëll dat virausschécken, notament fir de Vertrieeder vun der Regierung, deen haut do ass, well déi Froen, déi opgeworf gi sinn am Rapport ECRI, betreffen eng Rei vu Ministeren.

Et sinn och vill där Froen. Mir wäerte se och net kënnen all weder opzielen nach am Detail be-