

---

# PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL (PAG) VILLE D'ETTELBRUCK



## ÉTUDE PRÉPARATOIRE [PAG-PROJET]

### **TEIL 3: Schémas Directeurs** **Ettelbrück « Pôle multimodal » (SD-E01)**

*Schéma Directeur*

*Juni 2019*



**Zeyen+Baumann sàrl**  
9, rue de Steinsel  
L-7254 Bereldange

T +352 33 02 04  
F +352 33 28 86  
[www.zeyenbaumann.lu](http://www.zeyenbaumann.lu)



# 1 Erfassung der wesentlichen städtebaulichen Fragestellungen und Leitlinien

## 1. identification de l'enjeu urbanistique et les lignes directrices majeures

### Vorbemerkung

---

Das vorliegende Schéma Directeur umfasst eine Fläche, auf der die Realisierung eines Großprojektes von nationaler Bedeutung vorgesehen ist. Die Entwicklung dieser Fläche bettet sich in ein übergeordnetes Gesamtkonzept für die gesamte Umgebung des Bahnhofes ein. Es ist unter anderem eine geänderte Streckenführung der N7, die Verkehrsberuhigung der *Avenue J.-F. Kennedy* und der *Rue Prince Henri*, der Ausbau des Fahrradwegenetzes sowie der Ausbau der Patton-Brücke nördlich der hier behandelten Fläche vorgesehen.

### Rahmenbedingungen

---

- » **Lage:** Bahnhof Ettelbrück
- » **Größe:** 1,4 ha
- » **Topographie:** flach, bereits vollständig versiegelt und in großen Teilen bebaut
- » **angrenzende Bautypologie:** Bahngleise, das ehemalige Areal von „de Verband“ mit einer großen Produktions-/Lagerhalle, Misch- und Wohnnutzung in der *Rue Prince Henri*
- » **Anbindung an das Straßennetz:** N7 (*Rue Prince Henri*, *Rue du Canal*, *Rue de la Gare*), *Place de la Gare*, *Avenue J-F Kennedy*
- » **Öffentlicher Transport:** Bahnhof und Bushaltestelle Ettelbrück Gare
- » **Natur und Landschaft:** vereinzelte Bäume und straßenbegleitende Grünstreifen, die Alzette verläuft in weniger als 200m Entfernung östlich der Fläche, ein Teil der Fläche liegt im Überschwemmungsbereich.

### Übergeordnete Zielstellung

---

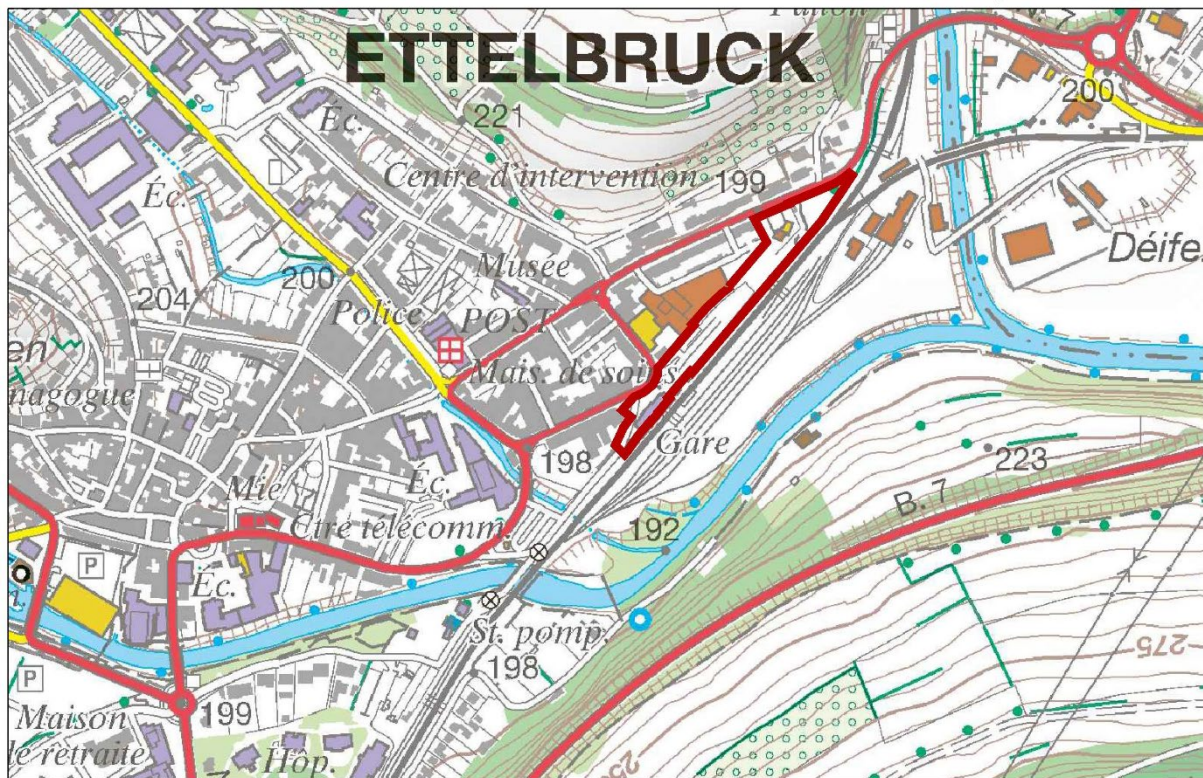
Das *Schéma Directeur* setzt den Rahmen

- » für die Realisierung eines Großprojektes von nationaler Bedeutung,
- » für den Umbau des Bahnhofs zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt,
- » für die Entstehung eines P&R-Parkhauses,
- » für die Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes sowie die Gestaltung eines neuen Busbahnhofs,
- » für den Bau einer Jugendherberge und eines öffentlichen Verwaltungsgebäudes,
- » für die städtebauliche Abstimmung mit der Planung auf der westlich angrenzenden Fläche,
- » für die Gestaltung eines attraktiven und verkehrsberuhigten öffentlichen Raumes.

Diese Zielstellungen werden in den folgenden Kapiteln detaillierter ausgeführt.



Abbildung 1 Verortung des Plangebietes (Topografische Karte – ohne Maßstab)



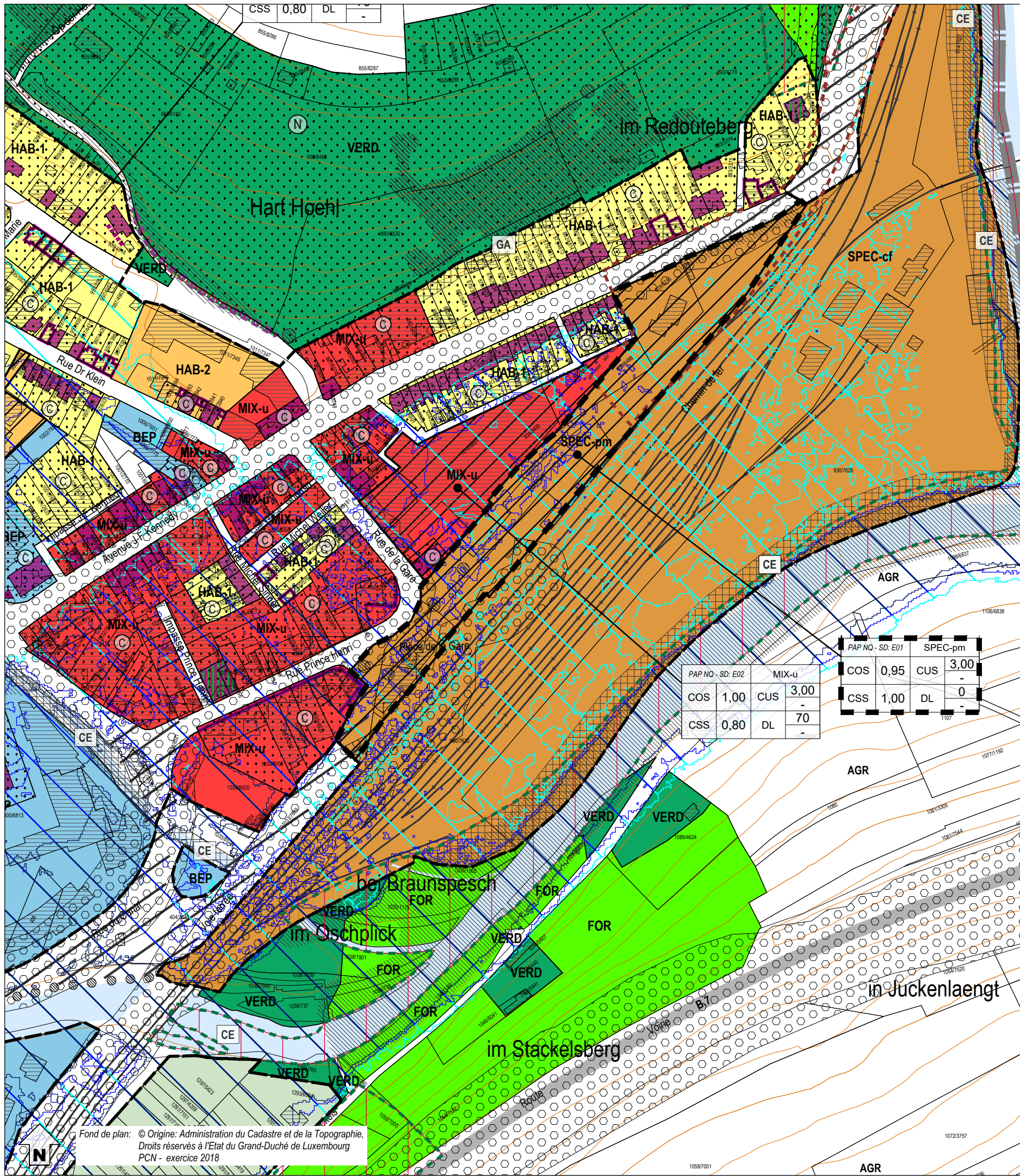
Quelle: geoportail, Administration du Cadastre et de la Topographie, Carte topographique 2015  
 Bearbeitung: Zeyen + Baumann, 2019

Abbildung 2 Verortung des Plangebietes (Luftbild – ohne Maßstab)



Quelle: geoportail, Administration du Cadastre et de la Topographie, Carte topographique 2018  
 Bearbeitung: Zeyen + Baumann, 2019





### Zones urbanisées ou destinées à être urbanisées

<b>HAB-1</b>	Zone d'habitation 1	<b>ECO-c1</b>	Zone d'activités économiques communale type 1												
<b>HAB-2</b>	Zone d'habitation 2	<b>SPEC-pc</b>	Zone spéciale - professions créatives												
<b>MIX-u</b>	Zone mixte urbaine	<b>SPEC-pm</b>	Zone spéciale - pôle multimodal												
<b>MIX-v</b>	Zone mixte villageoise	<b>SPEC-cf</b>	Zone spéciale - chemin de fer												
<b>MIX-r</b>	Zone mixte rurale	<b>SPEC-st</b>	Zone spéciale - station de service												
<b>BEP</b>	Zone de bâtiments et d'équipements publics	<b>JAR</b>	Zone de jardins familiaux												
<b>REC-as</b>	Zone de sport et de loisir « avec séjour »	<b>PAP NQ / ZAD - Référence du Schéma directeur</b>													
<b>REC-ss</b>	Zone de sport et de loisir « sans séjour »	<table><tr><th colspan="2">PAP NQ/ZAD - RM - SD</th><th colspan="2">Dénomination de la ou des zones</th></tr><tr><td>COS</td><td>max.</td><td>CUS</td><td>max. (min.)</td></tr><tr><td>CSS</td><td>max.</td><td>DL</td><td>max. (min.)</td></tr></table>		PAP NQ/ZAD - RM - SD		Dénomination de la ou des zones		COS	max.	CUS	max. (min.)	CSS	max.	DL	max. (min.)
PAP NQ/ZAD - RM - SD		Dénomination de la ou des zones													
COS	max.	CUS	max. (min.)												
CSS	max.	DL	max. (min.)												
Délimitation des différentes zones de sport et de loisir		Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"													

### Zone verte

<b>AGR</b>	Zone agricole	<b>PARC</b>	Zone de parc public
<b>FOR</b>	Zone forestière (3)	<b>VERD</b>	Zone de verdure

### Zones superposées

	PAP approuvé par le Ministre de l'Intérieur		Couloir pour projets routiers
	Zone soumise à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier" - PAP NQ		Couloir pour projets de mobilité douce
	Zone d'aménagement différé - ZAD		Secteur protégé d'intérêt communal de type "environnement construit"
	Zone de servitude "urbanisation"		Construction à conserver (4)
<b>CE</b>	Servitude "urbanisation - cours d'eau"		Façade à conserver (4)
<b>CT</b>	Servitude "urbanisation - contournement"		Gabarit d'une construction existante à préserver (4)
<b>CV</b>	Servitude "urbanisation - coulée verte"		Alignement d'une construction existante à préserver (4)
<b>EN</b>	Servitude "urbanisation - éléments naturels"		Mur et/ou clôture à conserver (4)
<b>GA</b>	Servitude "urbanisation - garage et stationnement"		Petit patrimoine à conserver (4)
<b>H</b>	Servitude "urbanisation - couloir aérien pour hélicoptère"		Secteur protégé d'intérêt communal de type "environnement naturel et paysage"
<b>IP-1</b>	Servitude "urbanisation - intégration paysagère" type 1		Zone de bruit (5)
<b>IP-2</b>	Servitude "urbanisation - intégration paysagère" type 2		
<b>Pét</b>	Servitude "urbanisation - parking à étages"		
<b>PMA</b>	Servitude "urbanisation - place Marie-Adélaïde"		
<b>ZNA</b>	Servitude "urbanisation - zone non aedificandi"		

### Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales, réglementaires ou administratives spécifiques relatives:

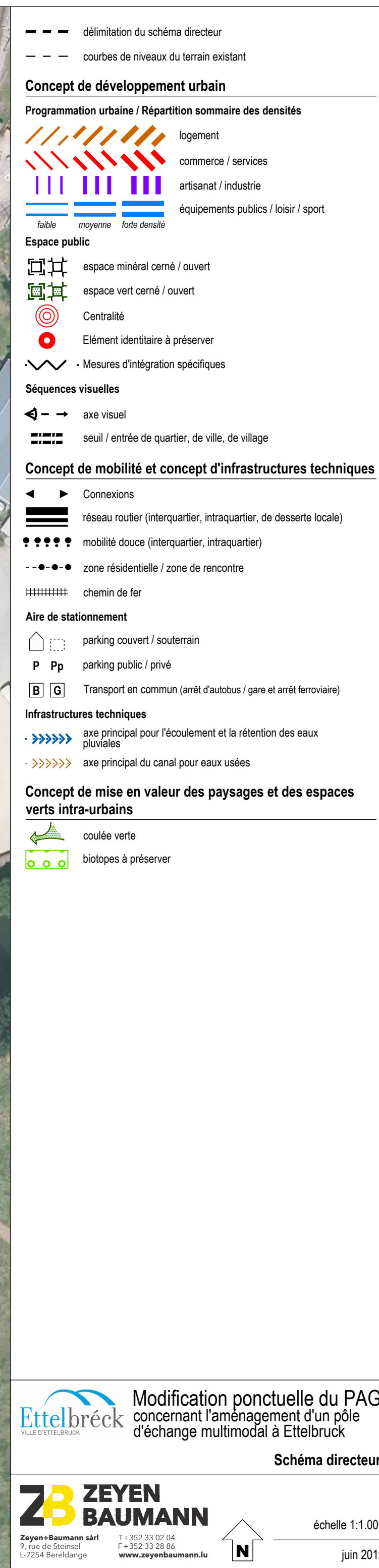
	à l'aménagement du territoire		à la protection des sites et monuments nationaux
	PDS Transports (PST): corridor multimodal Ettelbruck-Diekirch /contournement N7-N15 / sécurisation B7 (6)		Immeubles et objets classés / proposés comme monuments nationaux (9)
	PDS Paysages (PSP): Zone de préservation des grands ensembles paysagers (GEP) (6)		Immeubles et objets inscrits à l'inventaire supplémentaire (9)
	à la protection de la nature et des ressources naturelles		à la gestion de l'eau
	Zone protégée d'intérêt national à déclarer (7)		Zone inondable - HQ10 (10)
	Zone protégée communautaire - Habitats Natura 2000 (8)		Zone inondable - HQ100 (10)
			Zone inondable - HQ extrême (10)
			Zones de protection d'eau potable (ZPS) créées par règlement grand-ducal (11)

### Indications complémentaires (à titre indicatif)

	Biotopes protégés (relevé non exhaustif) (12)		Habitats d'espèces protégées (Art. 17) (relevé non exhaustif) (13)
	Sites de reproduction et aires de repos d'espèces intégralement protégées (Art. 21) (relevé non exhaustif) (13)		Cimetière
	Conduites électriques aériennes (3)		Courbes de niveau, équidistance 5 m (3)
	Lignes ferroviaires (3)		Cours d'eau / Eaux stagnantes (3)
	Réseaux routiers et stationnements		

Fond de plan: © Origine: Administration du Cadastre et de la Topographie, Droits réservés à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg PCN - exercice 2018









## 2 Städtebauliches Entwicklungskonzept

### 2. concept de développement urbain

#### Städtebauliche Zielstellung

*l'identité et la programmation urbaine par quartier et par îlot*

Die Entwicklung dieser Fläche bedeutet eine komplette Umgestaltung und Modernisierung des Bahnhofumfeldes und der vorhandenen Nutzungen zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt, welcher auch die Attraktivität der Nordstadt als zentraler Ort fördern soll.

Folgende neue Nutzungen sollen im Rahmen des PAP auf der Fläche entstehen:

- » ein neues Bahnhofsgebäude mit Bahnhofshalle und Mobilitätszentrale, Verkaufsschaltern und Wartebereichen, Räumlichkeiten für die Police Grand-Ducale und für die Administration der CFL sowie Einzelhandels- und Büroflächen;
- » ein Gebäudekomplex, in dem eine Jugendherberge sowie Büroräume der öffentlichen Verwaltung untergebracht werden;
- » ein neuer Busbahnhof sowie ein P&R-Parkhaus.

Bei der Gestaltung des nördlichen Bereiches der Fläche ist die Ortseingangssituation von Nordosten in die Stadt Ettelbrück zu berücksichtigen und entsprechend gestalterisch in Wert zu setzen.

#### Erschließungsflächen

*l'ordre de grandeur des surfaces à céder au domaine public*

Das Projekt umfasst eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes und den Neubau von verschiedenen Erschließungsinfrastrukturen. Der Umfang dieser Flächen soll etwa 40% der Grundfläche betragen. Im Rahmen des PAP werden jedoch keine öffentlichen Flächen an die Gemeinde abgetreten, da sich bereits ein Großteil der Fläche des PAP in staatlichem Besitz befindet.

Der geplante Tunnel der N7, welcher unter der Fläche durchführt, liegt zwar im Geltungsbereich des Schéma Directeur bzw. des PAP, ist aber ein unabhängiges Projekt und nicht Teil der Erschließungsmaßnahmen des PAP.

#### Öffentlicher Raum

*la localisation, la programmation et les caractéristiques des espaces publics*

- » Im Rahmen des Projektes soll ein hochwertiger öffentlicher Raum zwischen den verschiedenen Gebäuden entstehen, der der neu entstehenden Zentralität des Quartiers gerecht wird.
- » Auf dem Bahnhofsvorplatz entsteht ein verkehrsberuhigter öffentlicher Platz, welcher im Südwesten in die *Rue Prince Henri* und im Norden in den öffentlichen Platz, welcher auf der angrenzenden Fläche geplant ist, übergehen soll.



- » Im nördlichen Bereich, rund um das offene Retentionsbecken soll eine attraktive Grünfläche entstehen, die für die Öffentlichkeit zugänglich ist und als Erholungs- und Aufenthaltsfläche dient. Dieser Raum prägt den östlichen Stadteingang von Ettelbrück und ist dementsprechend zu gestalten.
- » Der öffentliche Raum soll so weit möglich durch Baumpflanzungen und grüne Fassaden begrünt werden.
- » Die Plattform zwischen dem Jugendherbergs- und dem Verwaltungsgebäude, oberhalb des Busbahnhofes, soll öffentlich zugänglich sein und attraktiv gestaltet werden.
- » Das oberste Geschoß der Jugendherberge soll eine öffentlich zugängliche Aussichtsplattform werden.

## Bauliche Integration

---

*les interfaces entre îlots et quartiers, notamment l'intégration,  
les gabarits, l'agencement des volumes*

Auf der nordwestlich angrenzenden Fläche, welche das ehemalige „de Verband“-Gelände umfasst, ist derzeit ebenfalls ein neues Projekt in Planung, welches moderne und großvolumige neue Gebäude mit Wohn- und Handelsnutzung vorsieht. Die Gebäude dieser beiden Projekte sind in ihrer Höhe, Ausrichtung, Form und Fassadengestaltung aufeinander abzustimmen, um ein harmonisches Gesamtbild des neuen Bahnhofquartiers zu gewährleisten. Die Höhenentwicklung der Gebäude soll von Westen nach Osten erfolgen, sodass die niedrigeren Strukturen an die bestehenden Strukturen entlang der *Avenue J.-F. Kennedy* angrenzen und ein sanfterer Übergang in Richtung der deutlich höheren Gebäude des vorliegenden Bahnhofprojektes entsteht.

Um das ortsbildprägende Gebäude der „Bauerestuff“, welches gegenüber des derzeitigen Bahnhofgebäudes und auf der Fläche des angrenzenden PAP steht, ist ein öffentlicher Platz geplant. Der Bahnhofsvorplatz soll in diesen übergehen, sodass ein großflächiger attraktiver öffentlicher Raum zwischen den beiden Großprojekten entsteht.

Zur weiteren Attraktivierung des öffentlichen Raumes und zur besseren Integration in das Orts- und Landschaftsbild sollen die Fassaden und Dächer soweit wie möglich begrünt und attraktiv gestaltet werden. Insbesondere entlang der Westseite des Parkhauses ist eine abwechslungsreiche Fassade zu gestalten, die den Eindruck eines durchgängigen Gebäuderiegels bricht.

Zusätzlich soll zwischen dem Parkhaus und dem südlichen Gebäudekomplex ein baulicher Mindestabstand eingehalten werden, welcher eine optische Trennung der beiden Strukturen gewährleistet. Weiterhin soll die oberste Parkebene des Parkhauses möglichst nicht überdacht werden, um eine weitere Massivität des Gebäudes zu vermeiden.

## Zentralität

---

*les centralités, notamment les fonctions, les densités, les espaces publics*

Bei dem für die Fläche des vorliegenden Schéma Directeur vorgesehenen Projekt handelt es sich um ein Großprojekt von nationaler Bedeutung. Der Bahnhof soll zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt entwickelt werden, welcher auch die Attraktivität der Nordstadt als zentraler Ort fördert.

Ergänzend dazu sollen auf der Fläche sowie im Rahmen des angrenzenden Projektes weitere zentrale Nutzungen entstehen. Die neuentstehenden Gebäudekomplexe des vorliegenden



Schéma Directeur sollen Raum schaffen für Dienstleistungen, Gastronomie und Einzelhandel in Zusammenhang mit der Bahnhofsnutzung, für die Einrichtung einer Jugendherberge sowie für Büroräume der öffentlichen Verwaltung. Der öffentliche Raum zwischen den Gebäuden soll attraktiv gestaltet werden und der Zentralität des neu entstehenden Bahnhofquartiers gerecht werden.

## Städtebauliche Koeffizienten

### *la répartition sommaire des densités*

[SPEC-pm]					
<b>COS</b>	max.	0,95	<b>CUS</b>	max.	3,00
				min.	-
<b>CSS</b>	max.	1,00	<b>DL</b>	max.	0
				min.	-

**COS:** Coefficient d'occupation du sol – le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

**CUS:** Coefficient d'utilisation du sol – le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale du terrain à bâtir brut

**CSS:** Coefficient de scellement du sol – le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

**DL:** Densité de logement – le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

## Typologien und Funktionsmischung

### *la typologie et la mixité des constructions*

- » Die vorwiegende Funktion des vorliegenden Schéma Directeur ist die Nutzung als multimodaler Verkehrsknotenpunkt. Auf der Fläche sollen verschiedene Verkehrsträger und ihre Nutzer (Fußgänger, Fahrrad, Bus, Bahn, Pkw) zusammenkommen und umsteigen können.
- » Innerhalb des neuen Bahnhofsgebäudes sollen verschiedene Dienstleistungen und Einzelhandelsgeschäfte sowie Büroräume untergebracht werden.
- » Im nördlichen Bereich sollen ein P&R-Parkhaus sowie ein Busbahnhof entstehen.
- » Zwischen dem Parkhaus und dem neuen Bahnhofsgebäude soll außerdem ein Gebäudekomplex entstehen, in dem sowohl eine Jugendherberge als auch Büroräume der öffentlichen Verwaltung untergebracht werden.
- » Die auf der Fläche entstehenden Gebäude sollen eine zeitgemäße und attraktive Architektur aufweisen, die der Zentralität der Fläche gerecht wird.



## Ausgleichsmaßnahmen

*les mesures destinées à réduire l'impact négatif des contraintes existantes et générées*

Auf der Fläche bestehen insgesamt vier Altlastenverdachtsflächen um die Tankstelle sowie um das Bahnhofsgebäude herum. Im Vorfeld der Bauarbeiten ist eine Abstimmung mit der Umweltverwaltung (*Administration de l'environnement*, AEV) notwendig, um eventuell Bodenproben durchführen zu lassen und die Notwendigkeit von Bodensanierungsmaßnahmen zu klären. (siehe CO3 2019: Strategische Umweltprüfung – Phase 1 – Umwelterheblichkeitsprüfung: S. 23)

Die Nähe der Fläche zu den Schienen sowie die nahegelegenen vielbefahrenen Straßen und das auf der Fläche vorgesehene Verkehrskonzept, welches ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Fläche erwarten lässt, macht die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Gebäudeplanung notwendig.

## Raumsequenzen und Sichtachsen

*les axes visuels à conserver, les séquences visuelles et seuils d'entrée*

- » Das neue Bahnquartier mit dem angrenzenden Projekt auf der ehemaligen „de Verband“-Fläche stellt ein modernes Quartier dar, welches sich städtebaulich und architektonisch stark von den umgebenden Strukturen des Ortskernes der Stadt Ettelbruck abhebt. Die Höhenentwicklung der Gebäude soll von Westen nach Osten zunehmen, so dass die niedrigeren Strukturen an die bestehenden Strukturen entlang der *Avenue J-F Kennedy* angrenzen und ein sanfterer Übergang in Richtung der deutlich höheren Gebäude des vorliegenden Bahnhofprojektes entsteht.
- » Die Fassade des Parkhauses soll insbesondere entlang der Westseite abwechslungsreich gestaltet werden, sodass der Eindruck eines durchgängigen Gebäuderiegels vermieden wird und eine Integration dieses Gebäudes in die kleinteiligere bauliche Umgebung entlang der *Avenue J-F Kennedy* ermöglicht wird.
- » Das neue Bahnhofsgebäude soll so ausgerichtet sein, dass entlang der *Rue de la Gare* eine interessante Blickachse auf dieses entsteht. Die attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll diesen Effekt verstärken.
- » Der Gebäudehöhepunkt des Komplexes aus Jugendherberge und Verwaltungsgebäude soll in Richtung Bahnhof ausgerichtet sein, sodass entlang der *Rue Prince Henri* eine interessante Blickachse auf dieses Gebäude entsteht. Es soll außerdem im Zusammenhang mit dem öffentlichen Platz stehen, welcher auf der angrenzenden Fläche rund um das ortsbildprägende Gebäude der „Bauerestuff“ entstehen soll. Um diesen Platz sowie den öffentlichen Raum entlang des westlich verlaufenden *Shared space* baulich besser zu fassen, soll im Erdgeschoß des Gebäudekomplexes, auf Ebene des Busbahnhofes, ein punktuell geschlossener Gebäudeteil entstehen, welcher auch zur Adressbildung des Gebäudekomplexes dient.
- » Im obersten Geschoß der Jugendherberge soll eine öffentlich zugängliche Aussichtsplattform entstehen, die einen Ausblick auf die Landschaft im Osten sowie den Stadtkern im Westen ermöglicht.



- » Der nördliche Bereich der Fläche stellt sowohl den Auftakt in das neue Bahnhofsquartier als auch den Eingangsbereich in die Stadt Ettelbrück von Nordosten dar. Er soll entsprechend repräsentativ und attraktiv gestaltet werden. Hierfür sollen die Nordfassade des Parkhauses sowie die Grün- und Aufenthaltsfläche rund um das Retentionsbecken im nördlichen Bereich entsprechend gestaltet werden.

## Schutz und Inwertsetzung des baulichen Erbes

---

*les éléments identitaires bâtis à  
sauvegarder respectivement à mettre en évidence*

Das bestehende Bahnhofsgebäude stellt eine historische Gebäudesubstanz dar. Im Rahmen des Projektes, wird dieses Gebäude jedoch nicht erhalten werden.

In direkter Umgebung der Fläche bzw. des Bahnhofgebäudes stehen weitere ortsbildprägende Gebäude (u.a. « Bauerestuff »), die mittels der Gebäudeausrichtung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im südlichen Bereich der Fläche in Wert gesetzt werden sollen.

Laut dem Avis des CNRA vom 25.04.2019 (Réf.: 0605-C/19.2276) sind auf der betroffenen Fläche keine archäologischen Funde zu erwarten und entsprechend keine gesonderten Probegrabungen im Vorfeld der Realisierungsarbeiten durchzuführen.



### 3 Mobilität und technische Infrastrukturen

#### 3. concept de mobilité et d'infrastructures techniques

##### Erreichbarkeit und Verkehrsnetz

###### *Accessibilité et réseau de voiries*

Das Gebiet ist über die *Rue Prince Henri*, die *Rue de la Gare* und die *Avenue J-F Kennedy* an das Verkehrsnetz angebunden. Im Zuge der Flächenentwicklung soll eine umfassende Umstrukturierung der verkehrlichen Situation sowie der Straßenhierarchie vorgenommen werden. Das neue Verkehrskonzept soll sowohl eine Verkehrsberuhigung im Bahnhofsviertel garantieren als auch den Wechsel des Verkehrsmittels (Bus, Zug, Pkw, Fahrrad, Fußgänger) innerhalb des erweiterten Bahnhofareals so nutzerfreundlich wie möglich gestalten. Hierfür sollen alle Verkehrsflächen im Bereich des Schéma Directeur – mit Ausnahme der unterirdischen Nationalstraße und der Aus- und Zufahrt für das Parkhaus und den Kreisverkehr – als *Shared space* gestaltet werden.

Die Nationalstraße (N7) wird zukünftig über eine geänderte Streckenführung der *Rue du Canal* im Südwesten der Fläche, parallel zu den Bahnschienen verlaufen und kurz vor dem Bahnhofsgelände unterirdisch, unter der hier betroffenen Fläche herführen, um dann im Norden wieder auf die *Avenue J-F Kennedy* zu führen. Dieser tiefgreifende Eingriff in die Straßenhierarchie führt zu einer starken Verkehrsberuhigung innerhalb des Bahnhofsviertels.

Das Gebiet um den Bahnhof herum soll vorwiegend von Bussen, Taxen und Lieferern befahren werden. Der Busbahnhof soll sowohl von Süden über die *Rue de la Gare* bzw. *Rue Prince Henri* als auch von Norden, aus Richtung der Nationalstraße bzw. *Avenue J-F Kennedy* befahrbar sein. Direkt vor dem Bahnhof, am neuen Bahnhofsvorplatz können Taxi-Haltestellen vorgesehen werden. Öffentliche Stellplätze bzw. Kurzzeitparkplätze sollen lediglich im Bereich des westlichen *Shared space*, parallel zum Busbahnhof, vorgesehen werden.

Die Befahrung durch den motorisierten Individualverkehr soll sich auf die Nutzer des westlichen *Shared space* sowie des Kreisverkehrs zur nördlichen Auffahrt auf die Nationalstraße beschränken.

Über den Ausbau und die Umgestaltung des internen Radverkehrsnetzes wird die Fläche außerdem an die nationalen Radwege (PC 15, PC 16) angebunden.

##### Parkraumkonzept

###### *un concept de stationnement*

- » Die Anzahl der vorzusehenden Stellplätze richtet sich nach der Bruttogeschoßfläche der Verkaufs- bzw. Bürofläche der vorgesehenen Aktivitäten und Nutzungen. Die entsprechenden Vorgaben sind der *Partie écrite* des PAG zu entnehmen.
- » Für die Jugendherberge ist ein Stellplatz pro 300m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche vorzusehen (siehe *Partie écrite* des PAG).
- » Die genannten Stellplätze sollen entweder im öffentlichen Raum auf der Parzelle oder in einem Radius von 500m zur PAP-Fläche untergebracht werden.
- » Im öffentlichen Raum bzw. Straßenraum sollen lediglich Kurzzeit- bzw. Lieferparkplätze vorgesehen werden.



- » Im öffentlichen Raum, jeweils in der Nähe zu den Gebäudeeingängen sind überdachte Fahrradabstellanlagen (M-Box) vorzusehen.

## ÖPNV

---

### *les accès au transport collectif*

Das vorliegende Schéma Directeur behandelt die Fläche rund um den CFL- und Busbahnhof der Stadt Ettelbrück. Die neuen Strukturen sind also direkt an den ÖPNV angebunden. Eine gute Erreichbarkeit – insbesondere für Fuß- und Radfahrer – wird durch die nutzerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes sichergestellt.

## Technische Infrastrukturen

---

### *les infrastructures techniques majeures, notamment l'évacuation des eaux pluviales*

Die technischen Infrastrukturnetze (Wasser, Abwasser, Strom, Kommunikation,...) verlaufen entlang der *Rue de la Gare*, *Avenue J-F Kennedy* und der *Rue Prince Henri*. Im Rahmen der Erschließungsarbeiten des PAP NQ und der Verlagerung der N7 sind umfangreiche Infrastrukturarbeiten erforderlich. Dabei sind die entsprechenden Kapazitäten für das Projekt sicherzustellen.

Im Norden der Fläche soll ein offenes Retentionsbecken für das Regenwasser entstehen. Weiterhin ist entlang des geplanten Busbahnhofs bzw. entlang der westlich geplanten Straße ein unterirdischer Retentionskanal vorgesehen. Von diesen beiden Rückhaltestrukturen soll das Wasser dann gedrosselt in die Alzette geleitet werden.



## 4 Landschaftskonzept

### 4. concept paysager et écologique

#### Integration in die Landschaft

---

##### *l'intégration au paysage*

Das geplante Projekt stellt einen Eingriff in das derzeitige Orts- und Landschaftsbild der Stadt Ettelbrück dar. Auf der nordwestlich angrenzenden ehemaligen „de Verband“-Fläche ist derzeit ebenfalls ein Großprojekt mit modernen Elementen geplant. Die vorgesehenen Gebäudekomplexe der beiden Projekte werden die bestehenden Strukturen deutlich überragen. Um die Auswirkungen auf das Ortsbild zu minimieren, sollen die beiden Projekte möglichst aufeinander abgestimmt sein. So ist beispielsweise eine Höhenentwicklung der Gebäude von Westen nach Osten vorgesehen, sodass die niedrigeren Strukturen an die bestehenden Strukturen angrenzen und ein sanfterer Übergang in Richtung der deutlich höheren Gebäude des vorliegenden Projektes entsteht.

Zur besseren Integration in das Orts- und Landschaftsbild sollen die Fassaden und Dächer soweit wie möglich begrünt oder dezent und naturnah gestaltet werden.

#### Grünzüge und Biotopvernetzung

---

##### *les coulées vertes et le maillage écologique*

Der öffentliche Raum soll mit heimischen und resistenten Bäumen und Hecken begrünt werden. Die bereits oben genannten begrünter Fassaden ergänzen die Begrünung des öffentlichen Raumes.

Das offene Retentionsbecken im nördlichen Bereich der Fläche soll in eine öffentliche Grünfläche eingebettet werden, welche öffentlich zugänglich wird und als Erholungs- und Aufenthaltsraum für die umliegenden Bewohner und Nutzer des Bahnhofsquartiers dient.

#### Geschützte Biotope und Habitate

---

##### *les biotopes à préserver.*

Nicht von Belang.

## 5 Umsetzungskonzept und Phasierung

### 5. concept de mise en oeuvre

#### Umsetzungsprogramm

---

##### *le programme de réalisation du projet*

Zur Realisierung des Projektes sind die zuständigen Verwaltungen wie beispielsweise die Gemeindeverwaltung, die *Administration des Ponts et Chaussées* sowie die *Administration de la Gestion de l'Eau* zu beteiligen.

Das *Centre National de recherche archéologiques* ist im Rahmen der PAP-Umsetzung zu kontaktieren. Es sind Probeuntersuchungen durchzuführen, um das Vorhandensein von archäologischen Überresten auf der Fläche festzustellen bzw. auszuschließen.

Aufgrund der potenziellen Verunreinigung eines Teils der Fläche, ist im Rahmen des PAP außerdem die Notwendigkeit von Bodenproben und eventueller Bodensanierungsmaßnahmen zu klären.

#### Machbarkeit

---

##### *la faisabilité*

Das Gebiet befindet sich größtenteils in staatlichem Eigentum. Die Verlagerung der ARAL-Tankstelle stellt, neben der Abstimmung mit den Eigentümern der „de Verband“-Fläche eine der Vorbedingungen der Realisierung des PAP dar.

#### Phasierung der Entwicklung und Abgrenzung der PAP

---

##### *le phasage de développement et délimitation des plans d'aménagement particulier*

Für das Gebiet des Schéma Directeur ist ein PAP „nouveau quartier“ (PAP NQ) auszuarbeiten, welcher in mehreren Entwicklungsphasen realisiert werden kann.