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



ÉTUDE PRÉPARATOIRE [PAG-PROJET]

TEIL 3: Schémas Directeurs Ettelbrück « de Verband » (SD-E02)

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

1 Erfassung der wesentlichen städtebaulichen Fragestellungen und Leitlinien

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

Rahmenbedingungen

- » **Lage:** im Osten der Gemeinde Ettelbrück, in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof
- » **Größe:** 0,73 ha
- » **Topographie:** flach
- » **angrenzende Bautypologie:** urbane Strukturen, Reihenhauser und Blockrandbebauung, im Süden grenzt der Bahnhof von Ettelbrück an die Fläche an
- » **Anbindung an das Straßennetz:** Avenue J.-F. Kennedy, Rue de la Gare
- » **Öffentlicher Transport:** Bahnhof und Bushaltestellen in weniger als 200m Entfernung
- » **Natur, Landschaft:** -

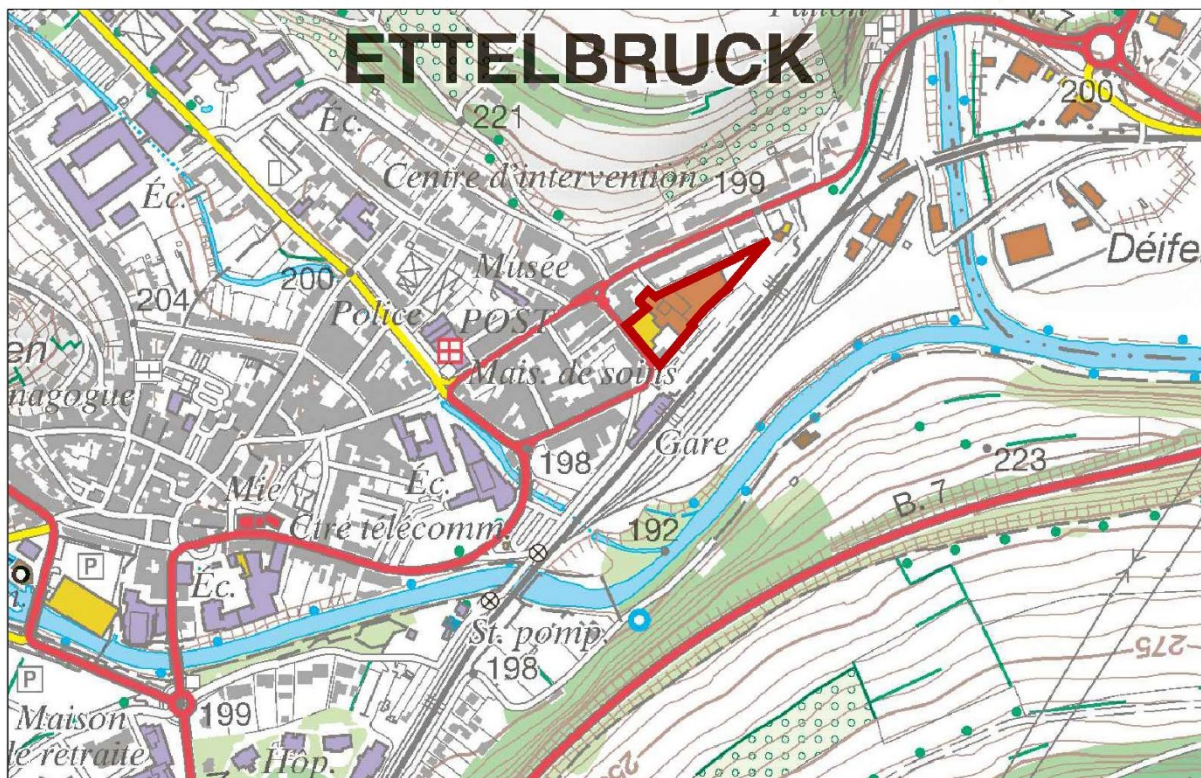
Übergeordnete Zielstellung

Das *Schéma Directeur* setzt den Rahmen

- » für die Umnutzung einer bereits versiegelten und bisher gewerblich genutzten Fläche im Innenbereich von Ettelbrück,
- » für die Gestaltung eines urbanen und mischgenutzten Quartiers in zentraler innerstädtischer Lage mit neuem Wohnraum, Arbeitsplätzen sowie Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten,
- » für die Schaffung von unterschiedlichen Wohnungstypologien mit einem vorgeschriebenen Mindestanteil an bezahlbaren Wohnungen,
- » für den Erhalt und die Aufwertung des ortsbildprägenden Gebäudes der „Bauerestuff“,
- » für die Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen.

Diese Zielstellungen werden in den folgenden Kapiteln detaillierter ausgeführt.

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

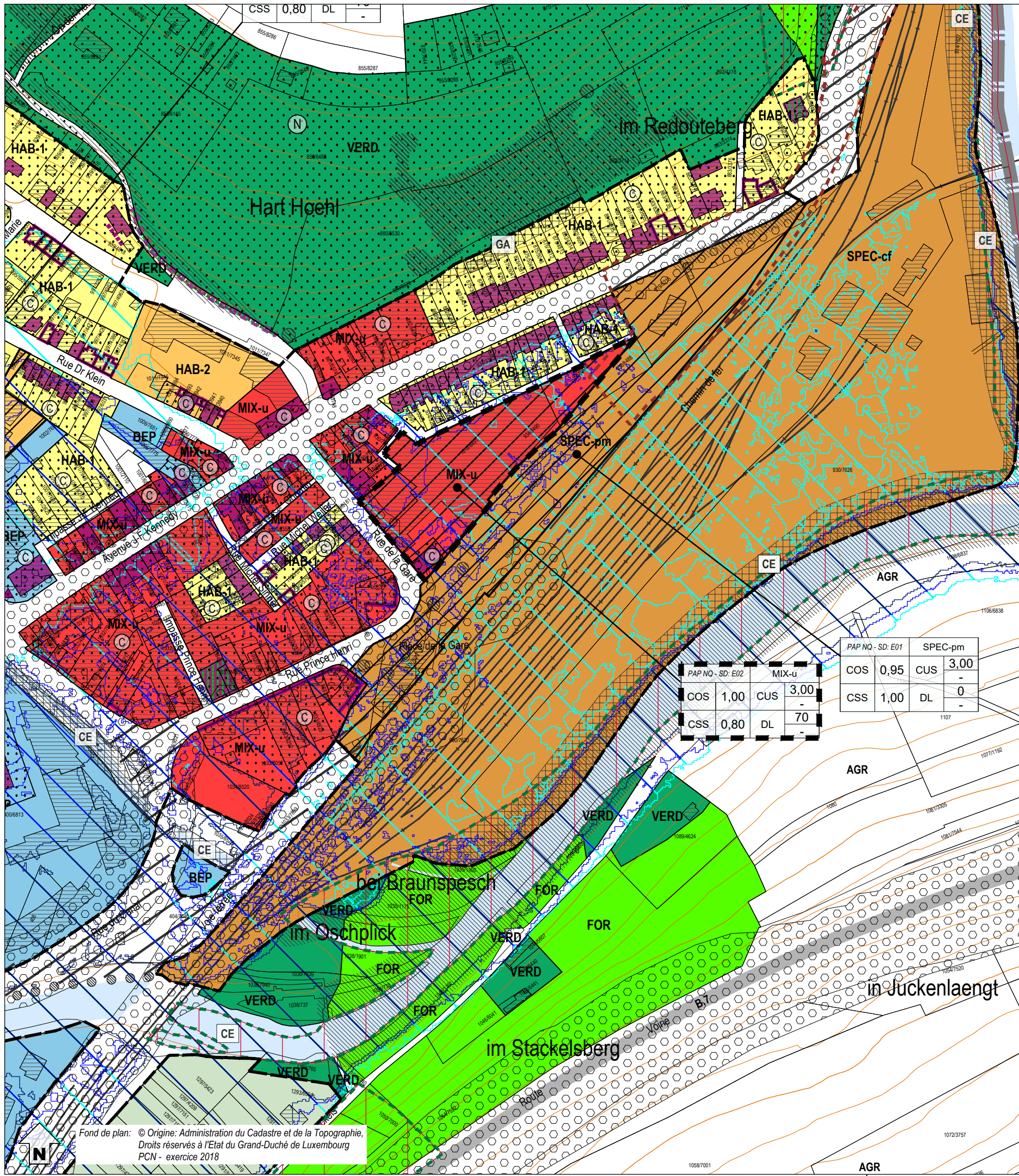


Quelle: geoportail, Administration du Cadastre et de la Topographie, Carte topographique 2015
Bearbeitung: Zeyen + Baumann, 2019

Abbildung 2 Verortung des Plangebietes (Luftbild – ohne Maßstab)



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



Zones urbanisées ou destinées à être urbanisées

HAB-1	Zone d'habitation 1	ECO-c1	Zone d'activités économiques communale type 1															
HAB-2	Zone d'habitation 2	SPEC-pc	Zone spéciale - professions créatives															
MIX-u	Zone mixte urbaine	SPEC-pm	Zone spéciale - pôle multimodal															
MIX-v	Zone mixte villageoise	SPEC-cf	Zone spéciale - chemin de fer															
MIX-r	Zone mixte rurale	SPEC-st	Zone spéciale - station de service															
BEP	Zone de bâtiments et d'équipements publics	JAR	Zone de jardins familiaux															
REC-as	Zone de sport et de loisir « avec séjour »	PAP NQ / ZAD - Référence du Schéma directeur																
REC-ss	Zone de sport et de loisir « sans séjour »	<table><tr><td>PAP NQ/ZAD - RM - SD</td><td colspan="2">Dénomination de la ou des zones</td><td rowspan="4">Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"</td></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><tr><td colspan="3"></td></tr></table>		PAP NQ/ZAD - RM - SD	Dénomination de la ou des zones		Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"	COS	max.	CUS	max. (min.)	CSS	max.	DL	max. (min.)			
PAP NQ/ZAD - RM - SD	Dénomination de la ou des zones		Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"															
COS	max.	CUS		max. (min.)														
CSS	max.	DL		max. (min.)														
Délimitation des différentes zones de sport et de loisir																		

Zone verte

AGR	Zone agricole	PARC	Zone de parc public
FOR	Zone forestière (3)	VERD	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)
CE	Servitude "urbanisation - cours d'eau"		Façade à conserver (4)
CT	Servitude "urbanisation - contournement"		Gabarit d'une construction existante à préserver (4)
CV	Servitude "urbanisation - coulée verte"		Alignement d'une construction existante à préserver (4)
EN	Servitude "urbanisation - éléments naturels"		Mur et/ou clôture à conserver (4)
GA	Servitude "urbanisation - garage et stationnement"		Petit patrimoine à conserver (4)
H	Servitude "urbanisation - couloir aérien pour hélicoptère"		Secteur protégé d'intérêt communal de type "environnement naturel et paysage"
IP-1	Servitude "urbanisation - intégration paysagère" type 1		Zone de bruit (5)
IP-2	Servitude "urbanisation - intégration paysagère" type 2		
Pét	Servitude "urbanisation - parking à étages"		
PMA	Servitude "urbanisation - place Marie-Adélaïde"		
ZNA	Servitude "urbanisation - zone non aedificandi"		

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

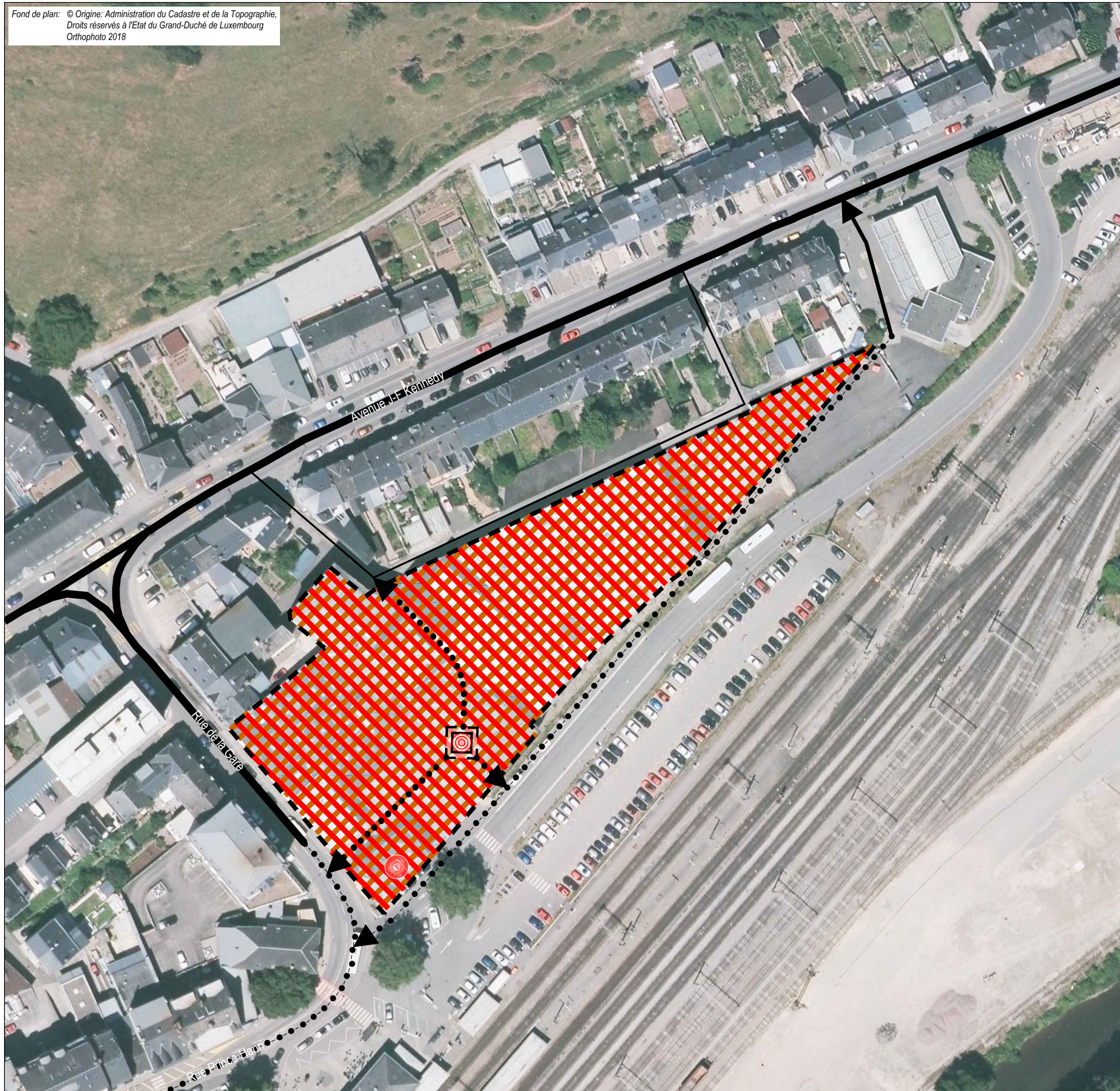
	à l'aménagement du territoire		à la protection des sites et monuments nationaux
	PDS Transports (PST): corridor multimodal Ettelbruck-Diekirch /contournement N7-N15 / sécurisation B7 (6)		Immeubles et objets classés / proposés comme monuments nationaux (9)
	PDS Paysages (PSP): Zone de préservation des 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

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



- délimitation du schéma directeur
- - - courbes de niveaux du terrain existant

Concept de développement urbain

Programmation urbaine / Répartition sommaire des densités

- logement
 - commerce / services
 - artisanat / industrie
 - équipements publics / loisir / sport
- faible moyenne forte densité

Espace public

- espace minéral cerné / ouvert
- espace vert cerné / ouvert
- Centralité
- Elément identitaire à préserver
- Mesures d'intégration spécifiques

Séquences visuelles

- axe visuel
- seuil / entrée de quartier, de ville, de village

Concept de mobilité et concept d'infrastructures techniques

- Connexions
- réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)
- mobilité douce (interquartier, intraquartier)
- zone résidentielle / zone de rencontre
- chemin de fer

Aire de stationnement

- parking couvert / souterrain
- P Pp parking public / privé
- B G Transport en commun (arrêt d'autobus / gare et arrêt ferroviaire)

Infrastructures techniques

- axe principal pour l'écoulement et la rétention des eaux pluviales
- axe principal du canal pour eaux usées

Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

- coulée verte
- biotopes à préserver



Modification ponctuelle du PAG
concernant le reclassement
du site « de Verband » situé aux abords de
la rue de la Gare à Ettelbrück

Schéma directeur



2 Städtebauliches Entwicklungskonzept

2. concept de développement urbain

Städtebauliche Zielstellung

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

Auf der bisher gewerblich genutzten Fläche in direkter Nachbarschaft des Ettelbrücker Bahnhofs und der Innenstadt soll ein hochwertiges, modernes und urbanes Quartier entstehen, das neben Wohnungen auch neue Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote umfasst. Diese Nutzungen sollen in zwei zentralen Neubauten untergebracht werden, die die Fläche städtebaulich neu ordnen, sich aber in die umgebenden Strukturen integrieren.

Das im südlichen Bereich der Fläche bestehende ortsbildprägende Gebäude der „Bauerestuff“, in dem unter anderem bereits ein Gastronomiebetrieb angesiedelt ist, soll im Rahmen des Projektes als solches erhalten und integriert werden.

Neben den drei beschriebenen Gebäudekomplexen, soll der Rest der Fläche überwiegend als öffentlicher Aufenthalts- und Begegnungsraum gestaltet werden. Lediglich die äußeren Bereiche der Fläche, im Süden und Norden werden vom motorisierten Verkehr befahren.

Der ebenerdige öffentliche Raum wird durch zwei Innenhöfe ergänzt, die sich jeweils oberhalb des zweiten oberirdischen Geschosses der Neubauten befinden und halböffentliche Gartenflächen umfassen.

Die Stellplätze für die entstehenden Wohneinheiten aber auch für die Kunden und Besucher der geplanten anderen Nutzungen sollen unterirdisch in einem Parkhaus, welches sich über maximal zwei Untergeschosse erstreckt, unterbracht werden.

Erschließungsflächen

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

Der Umfang der öffentlichen Flächen für die Erschließung, die im Rahmen des PAP an die Gemeinde abgetreten werden, liegt bei etwa 10%.

Es handelt sich dabei um die Bereiche, die nicht oberhalb der geplanten Tiefgarage liegen, welche auch zwischen den beiden neuen Gebäuden verläuft. Die angesprochenen Bereiche oberhalb der Tiefgarage bleiben formal privat und werden über eine *servitude de passage* für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Anteil der insgesamt öffentlich zugänglichen Flächen liegt bei ca. 35%.

Ein Teil der Tiefgarage ragt unterirdisch in den Geltungsbereich des angrenzenden PAP hinein. Dieser Bereich ist in dem angrenzenden PAP mit einer entsprechenden *Servitude* versehen.

Öffentlicher Raum

la localisation, la programmation et les caractéristiques des espaces publics

Auf der Fläche des *Schéma Directeur* sind unterschiedliche Kategorien öffentlichen Raumes vorgesehen, die alle zu einer hohen Aufenthaltsqualität im neuen Quartier beitragen sollen. Nördlich der „Bauerestuff“ soll eine Terrasse entstehen, die dem dort befindlichen Gastronomiebetrieb zugutekommt. Der restliche Bereich zwischen den Gebäuden soll als öffentlicher Platz mit attraktiven Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten gestaltet werden und auch für Radfahrer zugänglich sein. Die beiden Neubauten erhalten jeweils einen erhöhten Innenhof, auf der Ebene des dritten Obergeschosses (oberhalb des zweiten Geschosses), welche private / halböffentliche Grünflächen für die Bewohner und Nutzer der Gebäude vorsehen.

Die äußeren Bereiche im Norden und Süden grenzen jeweils an Straßen an, welche unter anderem auch vom motorisierten Verkehr befahren werden:

- » Die südöstlich verlaufende Straße, zwischen der Fläche und dem zukünftigen Busbahnhof / dem geplanten Parkhaus, soll als *Shared space* mit Kurzzeitparkplätzen gestaltet werden.
- » Die nordwestlich verlaufenden Straße, welche als Einbahnstraße befahren werden soll, ist im Rahmen des Projektes gestalterisch aufzuwerten.

Funktionale Verknüpfung

les jonctions fonctionnelles des différentes fonctions inter- et intra-quartiers

Die Konversion des Geländes wurde in Abstimmung mit der Neugestaltung des Bahnhofes und seinem Umfeld geplant und bietet eine funktionale Ergänzung der dort vorhandenen Nutzungen. Das Gebiet bildet somit auch den Übergang zwischen dem multimodalen Verkehrsknotenpunkt und dem Zentrum von Ettelbrück.

Der auf der Fläche geplante öffentliche Raum soll für die Nutzer der *Mobilité douce* komplett zugänglich sein und verbindet die Fläche mit den umgebenden Strukturen. Insbesondere dem südlichen Bereich, welcher in den zukünftigen Bahnhofsvorplatz übergeht, kommt eine wichtige verknüpfende Bedeutung zu.

Bauliche Integration

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

Die Gebäudevolumen sind an die bestehenden, urbanen Strukturen in der Nähe des Stadtzentrums und des Bahnhofes von Ettelbrück anzupassen. Die Gebäudekörper der beiden Neubauten sollen sich in das bestehende Ortsbild und die vorhandenen bzw. geplanten Strukturen des Bahnhofsquartiers integrieren.

Dabei sind folgende Höhen nicht zu überschreiten:

- » Die Gebäudeteile mit vier Geschossen und Staffelgeschoss sollen eine Gesamthöhe von 17,20 m nicht überschreiten.

- » Für die Gebäudeteile mit fünf Geschossen und Staffelgeschoss ist eine Maximalhöhe von 22,75 m vorzusehen.
- » Zur besseren Integration in die bauliche Struktur sind an geeigneten Stellen das letzte Geschoss als Staffelgeschoss vorzusehen. Diese müssen einen Rücksprung von mindestens 2,00 m aufweisen und sollen für den U-Block eine maximale Tiefe von 11 m und für den L-Block eine maximale Tiefe von 12 m nicht überschreiten.

Zur Unterbringung von Stellplätzen können unter den Gebäuden und dem öffentlichen Platz maximal zwei Untergeschosse vorgesehen werden, insofern diese mit den Vorgaben des Hochwasserschutzes sowie dem Schutz der bestehenden Bebauung bei Veränderung des Grundwasserspiegels vereinbar sind (siehe Unterkapitel „Ausgleichsmaßnahmen“).

Zentralität

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

Das entstehende Quartier soll gemeinsam mit dem neuen multimodalen Umsteigeknoten eine Zentralität ausstrahlen. Diese entsteht aus der dichten Bauweise sowie der Kombination aus dem ausgedehnten öffentlichen Raum und der urbanen Funktionsmischung (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen). Die gute Verknüpfung mit den umgebenden Strukturen sowie die Nähe zum Bahnhof und zur Innenstadt unterstützen die zentrale Bedeutung dieser Fläche.

Städtebauliche Koeffizienten

la répartition sommaire des densités

MIX-u					
COS	max.	1,00	CUS	max.	3,00
	min.	-		min.	-
CSS	max.	0,80	DL	max.	70
	min.	-		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

Bei einer Flächengröße von 0,73 ha und einer Densité de logement (DL) von 70 Wohneinheiten pro ha, ergibt sich auf der Fläche des vorliegenden *Schéma Directeur* ein Bebauungspotential von etwa 51 neuen Wohneinheiten.

Anmerkung: Die Berechnung des „terrain à bâtir net“ berücksichtigt auch die Platzflächen, welche öffentlich zugänglich sind, aber nicht an die Gemeinde abgetreten werden.

Typologien und Funktionsmischung

la typologie et la mixité des constructions

Auf der Fläche ist eine Bebauung mit zwei neuen Gebäudekomplexen vorgesehen, in denen sowohl Wohnungen als auch Gastronomie-, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe untergebracht werden sollen. Dabei ist eine Mischung von unterschiedlichen Wohnungs- und Geschäftsraumgrößen anzustreben. Das Gebäude der „Bauerestuff“ ist zu erhalten und in das Gesamtkonzept zu integrieren.

In den gemeinsamen Untergeschossen der beiden Neubauten ist eine Tiefgarage mit Stellplätzen für die neuen Bewohner und Nutzer der kommerziellen Angebote vorgesehen.

Gemäß Artikel 29 (2) des Kommunalplanungsgesetzes¹ sind in PAP NQ mit mehr als 25 Wohneinheiten mindestens 10% der Bruttogeschossfläche, welche für Wohnnutzungen vorgesehen ist, als bezahlbarer Wohnraum auszuführen. In der Definition des Gesetzes entspricht dies Wohnungen, welche den Kriterien zum Erhalt der staatlichen Wohnungsbauförderung („primes de construction ou d'acquisition“ gemäß dem Gesetz von 1979) entsprechen.

Ausgleichsmaßnahmen

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

Auf der Fläche besteht ein Überschwemmungsrisiko; sie liegt teilweise im Bereich des HQ100 (TIMIS 2013) und fast vollständig im Bereich des HQ Extrem (TIMIS 2013). Diese Tatsache ist insbesondere im Kontext der geplanten Untergeschosse der beiden Neubauten zu berücksichtigen. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind in das Bebauungskonzept zu integrieren.

Die Lage der Fläche innerhalb des dicht besiedelten Bereiches in der Innenstadt und insbesondere die geplanten Untergeschosse bringen ein gewisses Risiko für die angrenzende Bebauung mit sich. Es ist von einer baubedingten Veränderung des Grundwasserpegels auszugehen. Aus diesem Grund sind entsprechende Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des PAP NQ zu berücksichtigen.

Um die Machbarkeit des Bebauungskonzeptes zu garantieren ist die Vereinbarkeit mit dem Hochwasserschutz sowie dem Schutz der angrenzenden Bebauung im Rahmen der Ausarbeitung des PAP NQ bzw. der Ausführungsplanung zu prüfen.

Darüber hinaus sind im Rahmen der Umsetzung des PAP entsprechende geologische und hydrologische Studien zu realisieren. Diese sind mit den Studien und Arbeiten, die den neuen Bahnhof sowie die geplante Untertunnelung (N7) betreffen, abzustimmen.

¹ loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, article 29 (2) alinéa 4

Raumsequenzen und Sichtachsen

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

Der geplante Platz ist gemäß seiner Zentralität städtebaulich und funktional zu fassen. Zu diesem Zweck soll die Bebauung an dieser Stelle klare Raumkanten gegenüber dem öffentlichen Raum ausbilden. In den Erdgeschossen ist diese bauliche Maßnahme durch eine funktionale Schwerpunktsetzung auf Nutzungen mit Publikumsverkehr (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie) zu unterstützen.

Schutz und Inwertsetzung des baulichen Erbes

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

Das schützenswerte Gebäude im südlichen Bereich der Fläche, welches neben Wohnräumen auch einen Gastronomiebetrieb beherbergt, muss erhalten bleiben und in das städtebauliche Konzept integriert werden.

3 Mobilität und technische Infrastrukturen

3. concept de mobilité et d'infrastructures techniques

Erreichbarkeit und Verkehrsnetz

Accessibilité et réseau de voiries

Die Fläche des *Schéma Directeur* ist über die *Rue de la Gare*, über die von der *Avenue J.-F. Kennedy* abzweigende Straße, über einen Zugang im Nordosten sowie über den geplanten *Shared space* entlang des geplanten Parkhauses erschlossen. Die Zufahrt zu der gemeinsamen Tiefgarage des Vorhabens erfolgt über eine Zufahrt im Nordosten. Die Ausfahrt der Tiefgarage ist in der *Rue de la Gare* geplant.

Der gesamte nicht oberirdisch bebaute Bereich kommt dem öffentlichen Raum zu Gute. Eine Schwerpunktsetzung erfolgt dabei auf die *Mobilité douce*. Die Durchlässigkeit der Fläche wird somit im Vergleich zum aktuellen Zustand deutlich verbessert. Dies erlaubt eine bessere Anbindung des Projektes sowie des aufgewerteten Bahnhofareals an das Zentrum der Stadt Ettelbrück.

Im Rahmen des geplanten Großprojektes im Bereich des heutigen Bahnhofs ist auch eine Änderung der Verkehrshierarchie vorgesehen. Es handelt sich um ein abgestimmtes Verkehrskonzept, welches sowohl auf eine Verkehrsberuhigung im Bahnhofsviertel ausgerichtet ist als auch darauf, den Wechsel des Verkehrsmittels (Bus, Zug, Pkw, Fahrrad, Fußgänger) innerhalb des erweiterten Bahnhofareals so nutzerfreundlich wie möglich zu gestalten.

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 Bahnhofsgebäude unterirdisch unter der hier betroffenen Fläche herführen und dann im Norden wieder auf die *Avenue J-F Kennedy* führen. Dieser tiefgreifende Eingriff in die Straßenhierarchie führt zu einer starken Verkehrsberuhigung innerhalb des Bahnhofviertels.

Das Konzept sieht weiterhin vor, dass das Gebiet um den Bahnhof herum vorwiegend von Bussen befahren wird. Die Zufahrten für den Busbahnhof erfolgen über die *Rue de la Gare* und eine neue kleine Straße im Norden, welche die *Avenue J-F Kennedy* anbindet. Die Befahrung durch den motorisierten individual Verkehr soll sich auf die Nutzer des *Shared space* (mit Kurzzeitparkplätzen) sowie des Kreisverkehrs zur nördlichen Auffahrt auf die Nationalstraße beschränken.

Auf der Fläche selbst verläuft keine Achse für den motorisierten Verkehr. Der öffentliche Raum ist lediglich für die Nutzer der *Mobilité douce* zugänglich sowie bspw. durch die Müllabfuhr und den Lieferverkehr befahrbar.

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.

- » Pro Wohneinheit ist ein Stellplatz vorzusehen (siehe *Partie écrite* des PAG).
- » Die Stellplätze für die Bewohner des neuen Quartiers sowie für die Besucher und Kunden sollen in einer zentralen Tiefgarage untergebracht werden. Die Einfahrt zur Tiefgarage soll an der nordöstlichen Gebäudeecke, über die Straße, welche zukünftig als *Shared space* zwischen dem Projekt und dem neuen Busbahnhof und Parkplatz verläuft, erfolgen. Die Ausfahrt der Tiefgarage ist zur *Rue de la Gare* vorgesehen.

ÖPNV

les accès au transport collectif

Eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist über den angrenzenden Bahnhof beziehungsweise über die dort am Busbahnhof abfahrenden Busse gesichert. Die jeweiligen Haltepunkte befinden sich in unter 200m Entfernung zur Fläche und werden von zahlreichen Buslinien bzw. der CFL-(Nord-)Linie 10 angefahren.

Technische Infrastrukturen

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

Da die betroffene Fläche bereits vollständig versiegelt ist und im Vorfeld gewerblich genutzt wurde, sind die technischen Infrastrukturen (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Stromversorgung und Telekommunikation) in diesem Bereich bereits vorhanden.

Angesichts der innerstädtischen Lage der Fläche wird das erforderliche Rückhaltevolumen im Rahmen der öffentlichen Plätze im Zentrum und im Norden der Fläche vorgesehen. Dies kann über urban gestaltete oberirdische Bereiche oder auch unterirdische Rückhaltevorrichtungen umgesetzt werden. Zur Reduzierung des Retentionsvolumens sollen die Flachdächer der Neubauten möglichst begrünt werden.

Zurzeit verläuft ein Regenwasserkanal über die Fläche von „de Verband“. Diese wird im Rahmen des Projektes weichen müssen. Eine Ableitung des Regenwassers kann entweder in den geplanten Regenwasserkanal im Bereich der *Place de la Gare* oder in den geplanten nördlich gelegenen Regenwasserkanal, welcher im Rahmen des angrenzenden PAP-Projektes realisiert wird, erfolgen.

Im Bereich der *Place de la Gare* befindet sich eine Mischkanalisation, in welche das Abwasser des Projektes abgeleitet werden kann.

4 Landschaft

4. concept paysager et écologique

Integration in die Landschaft

l'intégration au paysage

Die Fläche befindet sich vollständig in einem bereits urbanisierten Bereich und grenzt weder an den Außenbereich noch an irgendwelche Grünstrukturen.

Grünzüge und Biotopvernetzung

les coulées vertes et le maillage écologique

Nicht von Belang.

Geschützte Biotope und Habitate

les biotopes à préserver

Auf der Fläche selbst befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine geschützten Biotope.

5 Umsetzungskonzept und Phasierung

5. concept de mise en oeuvre

Umsetzungsprogramm

le programme de réalisation du projet

Zur Realisierung des Projekts sind, neben der Gemeinde Ettelbrück, die zuständigen Verwaltungen wie beispielsweise die *Administration de la Gestion de l'Eau (AGE)* und die *Administration des Ponts et Chaussées* zu beteiligen.

Machbarkeit

la faisabilité

Das Gebiet des vorliegenden *Schéma Directeur* befindet sich im Besitz von zwei Eigentümern.

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 einer Entwicklungsphase realisiert werden kann.