
**PLAN D'AMÉNAGEMENT PARTICULIER
« NOUVEAU QUARTIER » (PAP NQ)
VILLE D'ETTELBRUCK**



**RAPPORT JUSTIFICATIF ET PROJET D'AMÉNAGEMENT
PARTICULIER « NOUVEAU QUARTIER » (PAP NQ)**

« Pôle Multimodal » à Ettelbruck

Février 2020

*Version modifiée sur base de de l'avis de la Cellule d'Évaluation émis en date du 7 Août 2019
(réf. N° 18660/16C) et des réclamations*



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

T +352 33 02 04
F +352 33 28 86
www.zeyenbaumann.lu

VORBEMERKUNGEN

Der vorliegende *Plan d'Aménagement Particulier* « *nouveau quartier* » (PAP NQ) beabsichtigt eine Umstrukturierung und Überplanung des Bahnhofs der Stadt Ettelbrück und seines direkten Umfeldes. Es handelt sich dabei um ein städtebauliches Entwicklungsprojekt von nationaler Bedeutung, dessen Ziel die Schaffung eines multimodalen Verkehrsknotenpunktes sowie weiterer komplementärer Nutzungen und Dienstleistungen ist. Die betroffene Fläche umfasst das aktuelle Bahnhofsareal sowie angrenzende Flächen zwischen der *Rue de la Gare*, der *Rue Prince Henri* und der *Avenue J-F Kennedy*.

Der PAP NQ präzisiert und führt die reglementarischen Bestimmungen aus, welche im *Plan d'aménagement général* (PAG) der Stadt Ettelbrück für die einzelnen Zonen bzw. Teilzonen festgesetzt sind. – *article 25 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain*.

Die Planung des PAP beruht auf den Vorgaben des *Schéma Directeur*, welches im Rahmen der punktuellen Änderung des PAG „*Pôle d'échange multimodal*“ erarbeitet wurde und parallel mit dem vorliegenden PAP ins Verfahren gegeben wird.

Der vorliegende Planentwurf entspricht den Anforderungen des Kommunalplanungsgesetzes (*loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain*) und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen:

- » *règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu d'un plan d'aménagement particulier « quartier existant » et du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » portant exécution du plan d'aménagement général d'une commune ;*
- » *règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du rapport justificatif et du plan directeur du Plan d'Aménagement Particulier « nouveau quartier ».*

Das vorliegende Dokument setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

1. dem **rapport justificatif** sowie
2. dem **projet d'aménagement particulier**, *partie graphique* und *partie écrite*.

INHALTSVERZEICHNIS

PARTIE A: Rapport justificatif		1
<hr/>		
1	Analyse der bestehenden Situation/Bestandsaufnahme	3
2	Gestaltung des öffentlichen Raumes	35
3	Erschließung/Mobilität	37
4	Entwässerung und technische Infrastrukturen	39
5	Flächenbilanz	40
PARTIE B: Projet d'aménagement particulier		43
<hr/>		
1	Partie graphique	45
2	Partie écrite	49
Annexes		63
<hr/>		
1	Extraits cadastraux	65
2	Plan de mesurage	71
3	Levé topographique	75
4	Schéma Directeur	79
5	Certificat OAI	81
6	Partie écrite (modifications apparentes)	83
7	Tableau récapitulatif (Annexe 1 RGD 2017)	91

PLÄNE UND KARTEN

Plan 1	Gestaltungsplan (plan d'illustration)	33
Plan 2	Plan des prescriptions et plan des coupes	47
Plan 3	Auszug aus dem Katasterplan (ACT)	67
Plan 4	Relevé parcellaire (ACT)	69
Plan 5	Plan de mesurage	73
Plan 6	Plan du levé topographique	77

TABELLEN

Tabelle 1	Konformität des PAP-Entwurfs zum <i>Schéma Directeur</i>	20
Tabelle 2	Erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen (Beispielrechnung)	38
Tabelle 3	Degré d'utilisation du sol fixé dans le PAG pour la zone	40
Tabelle 4	Bilanz der öffentlichen und privaten Flächen	40
Tabelle 5	Maß der baulichen Nutzung je Parzelle	40
Tabelle 6	Coefficients résultants du PAP	41

ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Topographische Karte: Lage der Fläche (ohne Maßstab)	4
Abbildung 2	Orthophoto 2018: Städtebaulicher Kontext (ohne Maßstab)	4
Abbildung 3	Hochwassergefahrenkarten für die Fläche	6
Abbildung 4	Lärmbelastungen auf der Fläche	7
Abbildung 5	Fotos von der Fläche	9
Abbildung 6	Auszug aus der <i>Partie graphique</i> der PAG-Änderung	13
Abbildung 7	Auszüge aus der <i>Partie écrite</i> der PAG-Änderung	14
Abbildung 8	<i>Partie graphique</i> du <i>Schéma Directeur</i>	19
Abbildung 9	3D-Ansicht des geplanten Quartiers	25
Abbildung 10	3D-Ansicht des geplanten Quartiers	25
Abbildung 11	3D-Ansicht des geplanten Quartiers	26
Abbildung 12	3D-Ansicht des geplanten Quartiers	26
Abbildung 13	3D-Ansicht des Bahnhofsvorplatzes	27
Abbildung 14	3D-Ansicht des Gebäudekomplexes Jugendherberge / Verwaltungsgebäude	28
Abbildung 15	3D-Ansicht des Gebäudekomplexes Jugendherberge / Verwaltungsgebäude	29
Abbildung 16	3D-Ansicht des P+R-Parkhauses	30
Abbildung 17	3D-Ansicht des P+R-Parkhauses	31
Abbildung 18	Données structurantes au PAP « nouveau quartier »	42

PARTIE A: Rapport justificatif

1 Analyse der bestehenden Situation/Bestandsaufnahme

Der vorliegende *Rapport justificatif* gibt Auskunft darüber, wie und in welchem Umfang der *Plan d'aménagement particulier „nouveau quartier“* (PAP NQ) für das Planungsgebiet „*Pôle d'échange multimodal*“ in Ettelbruck die Vorgaben des aktuellen PAG der Gemeinde ausführt. Im Folgenden erfolgt eine grundlegende Analyse der derzeitigen Situation des behandelten Gebiets.

1.1 Lage und Charakteristik des Gebiets

Die Stadt Ettelbruck befindet sich im Kanton Diekirch, im nördlichen Teil von Luxemburg, und ist durch eher urbane Strukturen geprägt. Gemeinsam mit fünf anderen umgebenden Gemeinden (Bettendorf, Diekirch, Erpeldange, Schieren, Colmar-Berg) bildet Ettelbruck den urbanen Ballungsraum und zentralen Wirtschaftsstandort *Nordstad* im Norden Luxemburgs. Mit der Entwicklung dieser Fläche sollen Ettelbruck und die *Nordstad* durch eine verbesserte Anbindung als zentraler Ort gefördert werden.

Die Fläche des behandelten PAP NQ befindet sich östlich angrenzend an die Innenstadt von Ettelbruck, zwischen der *Rue de la Gare*, der *Rue Prince Henri* und der *Avenue J-F Kennedy* (N7) und umfasst das aktuelle Bahnhofsareal sowie angrenzende Flächen. Sie eignet sich somit für die Entwicklung eines multimodalen Verkehrsknotenpunktes sowie weiterer ergänzender zentraler Nutzungen und Dienstleistungen.

Lokalisierung und Abgrenzung der Fläche

Die PAP-Fläche umfasst Teile der Parzellen 1033/7899 und 930/7620 sowie die Parzellen 1033/7628, 1033/7622, 1033/7624, 1033/7625, die im staatlichen Besitz sind, und die Parzellen 930/8488, 934/8490 sowie 919/5215, die zu der Tankstelle in der Avenue J.-F. Kennedy gehören. Die Flächengröße beträgt insgesamt 1,4 ha. Die städtebauliche Begrenzung der Fläche ergibt sich im Norden aus der *Avenue J-F Kennedy*, im Osten aus den Bahngleisen des Bahnhofs Ettelbruck, im Südwesten aus der Bebauung der Misch- und Wohnnutzung entlang der *Rue Prince Henri* und der *Rue de la Gare* sowie im Westen aus der derzeitigen Hallenbebauung auf dem ehemaligen „de Verband“-Betriebsgelände.

Topographie

Das Plangebiet des PAP-Entwurfes ist flach. Es ist bereits überwiegend versiegelt und in großen Teilen bebaut.

Hochwasser

Die Alzette verläuft in weniger als 200m Entfernung östlich der Fläche und der Schienen. Ein Großteil der Fläche liegt innerhalb ihres Hochwasserrisikobereichs HQ extrem mit niedriger Eintrittswahrscheinlichkeit. Aber auch bei einer Überschwemmung HQ 100 mit mittlerer Wahrscheinlichkeit ist ein Teil der Fläche bereits betroffen (siehe Abbildung 3). Dieses Überschwemmungsrisiko ist im Rahmen der Flächenentwicklung und bei der Gestaltung der Bebauung zu berücksichtigen.

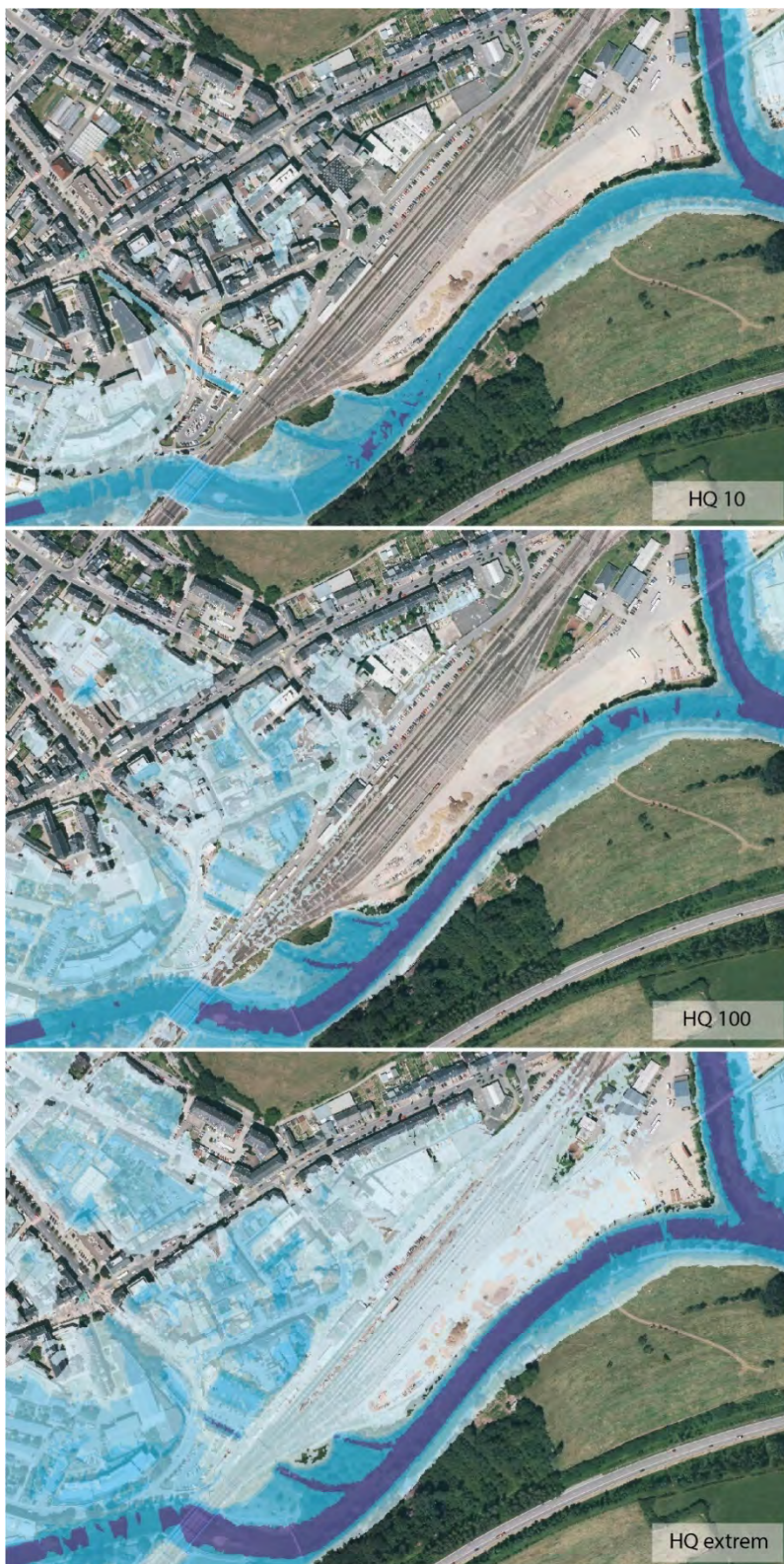
Altlasten

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.

Lärm

Die Fläche liegt innerhalb eines vielbefahrenen Bereiches zwischen der N7, B7 und entlang einer Schienenstrecke. Von diesen Verkehrsachsen gehen Lärmemissionen aus, die sich auch auf einen Großteil der Fläche einwirken. Insbesondere der südliche Teil der Fläche ist von Lärmbelastungen betroffen (siehe Abbildung 4). Die Gestaltung und Ausrichtung der Gebäude hat diese Lärmemissionen zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollen entsprechende bauliche Maßnahmen an den Gebäuden umgesetzt werden, um die Lärmemissionen auf die Nutzer der Gebäude zu minimieren.

Abbildung 3 Hochwassergefahrenkarten für die Fläche

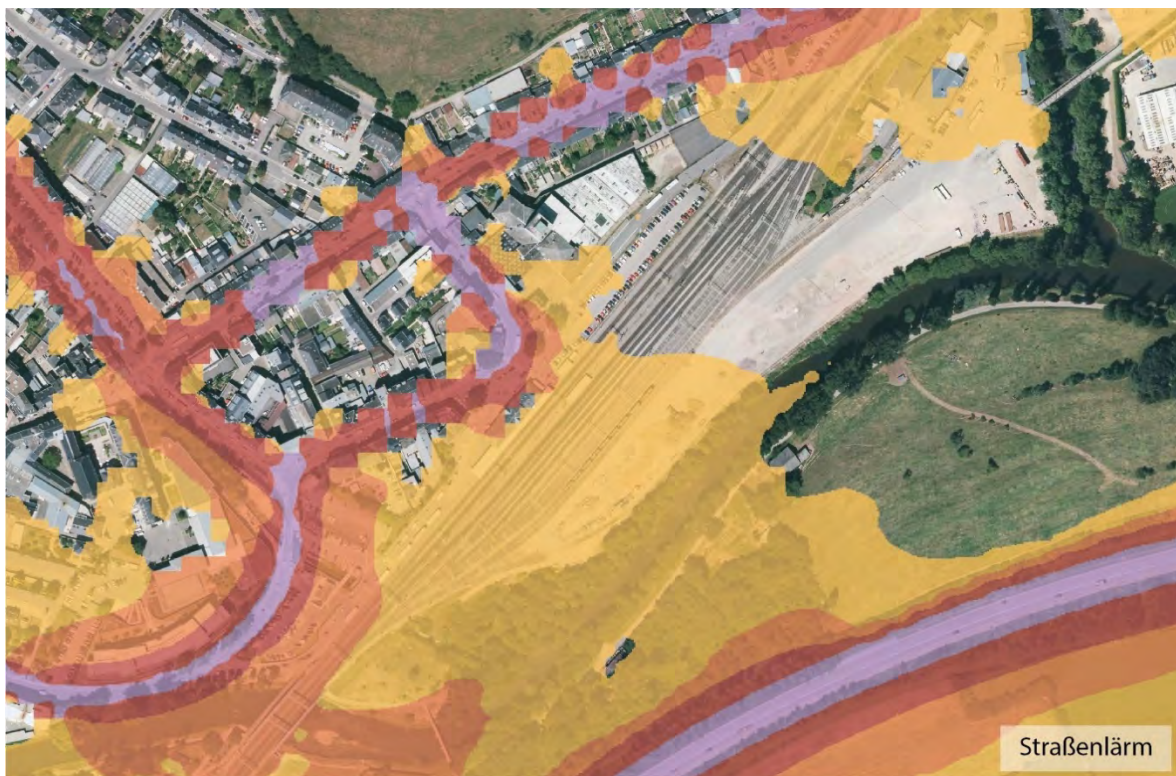


Wasserhöhe (cm)

0	> 100-200
< 50	> 200-400
> 50-100	> 400

Quelle: *geoportail.lu, Administration de la gestion de l'eau*
Bearbeitung: *Zeyen + Baumann, 2019*

Abbildung 4 Lärmbelastungen auf der Fläche



Quelle: *geoportail.lu, Administration de l'Environnement*
Bearbeitung: *Zeyen + Baumann, 2019*

Städtebaulicher Kontext

Die Fläche liegt im Osten der Innenstadt von Ettelbrück und umfasst das derzeitige Bahnhofsbereich. Es ist bereits größtenteils versiegelt und bebaut. Die umgebende Bebauungsstruktur ist urban und kleinteilig geprägt und weist zentrale Mischnutzungen auf.

In der *Rue Prince Henri* und der *Rue de la Gare* bestehen dichte Strukturen der Wohn- und Mischnutzung. Die Strukturen entlang der Avenue J-F Kennedy sind ebenfalls durch eine geschlossene Straßenrandbebauung und Wohn- und Mischnutzung geprägt. Vereinzelt bestehen in den angrenzenden Quartieren historische und schützenswerte Bausubstanzen. Insbesondere gegenüber des derzeitigen Bahnhofsbereiches bestehen das quartiersbildprägende und schützenswerte Gebäude der „Bauerestuff“ sowie weitere ortsbildprägende Gebäude rund um den Bahnhofsvorplatz.

Östlich der PAP-Fläche schließen sich die Gleisanlagen des Bahnhofs Ettelbrück sowie eine versiegelte Abstell-, Lager- und Betriebsfläche der CFL an. Dahinter verläuft die Alzette und ihr Auenbereich mit verschiedenen Grün- und Vegetationsstrukturen.

Zukünftig soll auf der nordwestlich angrenzenden Fläche des ehemaligen „de Verband“-Betriebsgeländes ein urbaner Gebäudekomplex mit Wohnungen, Gastronomiebetrieben sowie Büro- und Geschäftsräumen entstehen, welcher die zentralen Nutzungen des vorliegenden PAP funktional ergänzt. Die geplanten Entwicklungen auf der PAP-Fläche und der angrenzenden Fläche werden aufgrund ihrer großformatigen und für Ettelbrück eher unüblichen Gebäudestrukturen ein eigenständiges Quartier ergeben. Die städtebaulichen Konzepte der beiden Flächen wurden im Vorfeld aufeinander abgestimmt, auch um die Auswirkungen auf das Ortsbild zu minimieren. 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.

Abbildung 5 **Fotos von der Fläche**



Blick aus der Luft in Richtung Südwesten auf das Gebiet

Quelle: Rol Schleich (2005)



Blick aus der Luft in Richtung Nordosten auf das Gebiet

Quelle: Rol Schleich (2005)



Blick auf das Gsgebiet, nach Nordwesten zu den Bahngleisen



Blick auf den P+R-Parkplatz südwestlich des Gebiets, links das „de Verband“-Gebäude, im Hintergrund die bestehende Tankstelle

Quelle: Zeyen+Baumann, 2015



1.2 Verkehrliche Erschließung

Das Gebiet ist über die *Rue Prince Henri*, die *Rue de la Gare* und die *Avenue J-F Kennedy* an das Verkehrsnetz angebunden. Ein Großteil der Fläche wird aktuell als Parkplatz genutzt.

Im Zuge der Flächenentwicklung wird eine umfassende Umstrukturierung der verkehrlichen Situation als auch der Straßenhierarchie vorgenommen. 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, 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 Bahnhofviertels.

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

ÖPNV

Die Fläche umfasst unter anderem den CFL- und Busbahnhof der Stadt Ettelbrück und ist somit direkt und optimal an den ÖPNV angebunden.

Mobilité Douce

Aufgrund der Lage der Fläche, direkt angrenzend an die Innenstadt der Stadt Ettelbrück und an das bestehende Straßen- und Wegenetz, ist eine ausreichende Erreichbarkeit für die Nutzer der *Mobilité douce* gewährleistet. Mehrere Wanderwege (nationaler Wanderweg, CFL-Wanderwege) führen über die Fläche. Weiterhin führt der nationale Radweg PC 16 in etwas Entfernung im Süden bzw. Osten an Fläche vorbei und bindet sie an das überregionale bzw. nationale Radwegenetz an.

1.3 Technische Infrastrukturen

Schmutzwasser, Regen- und Oberflächenwasser

Die Fläche ist bereits versiegelt und bebaut und an das Infrastrukturnetz der Stadt Ettelbrück angebunden. Es bestehen grundlegende Infrastrukturen zur Ableitung von Schmutz-, Regen- und Oberflächenwasser. Die Infrastrukturen zur Entwässerung der Fläche sind für die zukünftige Bebauung und Nutzungsdichte nicht ausreichend und müssen ausgebaut werden. Hierfür müssen auch in der *Rue de la Gare* und in der *Rue Prince Henri* neue Kanalisationen mit größeren Kapazitäten angelegt werden.

Weitere technische Infrastrukturen

Die weiteren technischen Infrastrukturnetze verlaufen entlang der *Rue de la Gare*, *Avenue J-F Kennedy* und der *Rue Prince Henri*. Die Infrastrukturnetze werden im Rahmen der Erschließungsarbeiten in ausreichender Kapazität hergestellt.

1.4 Natur und Landschaft

Die Fläche des vorliegenden PAP NQ ist bereits versiegelt und bebaut. Sie liegt im Übergangsbereich zwischen dem Siedlungsbereich und der offenen Landschaft, die sich im Osten hinter den Bahngleisen und der Alzette anschließt. Auf der Fläche selbst sind, bis auf ein paar Straßenrandbepflanzungen, keine Grünstrukturen vorzufinden.

1.5 Kommunalplanung

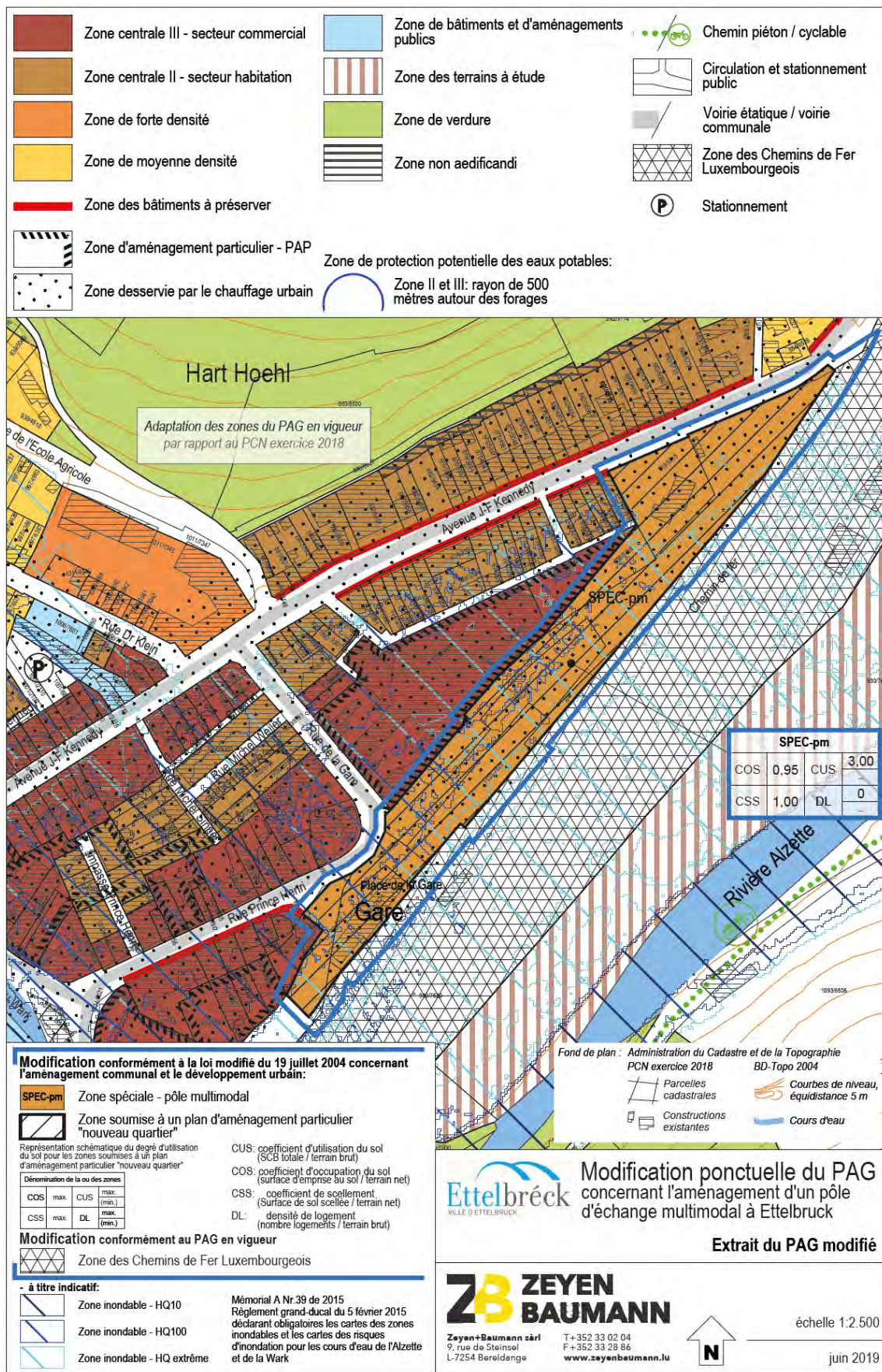
Plan d'Aménagement Général (PAG) der Gemeinde Ettelbrück

Der gültige Flächennutzungsplan (PAG) der Gemeinde Ettelbrück wurde am 11. März 2005 vom Gemeinderat und am 27. Februar 2006 vom Minister für Inneres und Raumplanung definitiv genehmigt. Die Genehmigung vonseiten des Umweltministers erfolgte am 21. Oktober 2008.

Für die vom PAP NQ betroffene Fläche wird parallel eine Änderung des PAG realisiert, welche die Fläche in eine „Zone spéciale - pôle multimodal“ mit Überlagerung einer „Zone soumise à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier““ umklassiert.

Die dazugehörigen Vorgaben aus der *Partie écrite* sowie ein Auszug aus der *Partie graphique* der PAG-Änderung werden auf den folgenden Seiten abgebildet.

Abbildung 6 Auszug aus der *Partie graphique* der PAG-Änderung



Quelle: Zeyen+Baumann : Modification ponctuelle du PAG concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbruck, 2019

Abbildung 7 Auszüge aus der *Partie écrite* der PAG-Änderung**2.33 Zone spéciale – « Pôle Multimodal » [SPEC-pm]**

2.33.1 Affectation

La Zone spéciale – « Pôle Multimodal » englobe des bâtiments, infrastructures et installations en relation avec les activités ferroviaires, routières et de la mobilité douce, ainsi que des espaces libres correspondant à l'ensemble de ces fonctions.

Y sont également admis le commerce, les services administratifs et professionnels ainsi que les activités compatibles avec la destination de la zone, notamment :

- » gare ferroviaire et routière ;
- » infrastructures routières, y compris celles pour la mobilité douce et l'autopartage ;
- » établissements d'hébergement, y compris auberge de jeunesse ;
- » emplacements de stationnement pour voitures et vélos, à ciel ouvert et / ou couverts.

2.33.2 Emplacements de stationnement

a) Pour les constructions nouvelles, reconstructions et changements d'affectation à l'intérieur de la Zone spéciale – « Pôle Multimodal », le nombre minimal d'emplacements de stationnement est défini par le présent article.

Sont à considérer comme minimum :

- » **commerce** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 40 m² de surface construite brute ;
- » **services administratifs et professionnels** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 125 m² de surface construite brute ;
- » **établissements d'hébergement** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 300 m² de surface construite brute.

b) Les emplacements de stationnement sont aménagés sur le même parcelle cadastrale que la construction à laquelle ils se rapportent ou sont regroupés sur une parcelle différente de celle des immeubles concernés et située dans un rayon de 500 mètres.

c) Le nombre d'emplacements de stationnement requis peut être réduit, sous condition qu'une taxe de compensation soit payée par emplacement créé en moins. Le montant de cette taxe est défini dans le règlement sur les taxes publiques de la Ville d'Ettelbruck.

2.33.3 Les coefficients relatifs au degré d'utilisation du sol

Le degré d'utilisation du sol des zones soumises à un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » est exprimé par le coefficient d'utilisation du sol (CUS), par le coefficient d'occupation du sol (COS), par le coefficient de scellement du sol (CSS) ainsi que par la densité de logements (DL). Les valeurs maxima sont inscrites sur la partie graphique par quartier.

Les définitions de la terminologie utilisée à l'alinéa qui précède sont reprises à l'Annexe qui fait partie intégrante du présent règlement.

Pour tout plan d'aménagement particulier « nouveau quartier », les coefficients précités constituent des valeurs moyennes qui sont à respecter pour l'ensemble des fonds couverts par un même degré d'utilisation du sol. Ces coefficients peuvent par conséquent être dépassés pour certains lots ou parcelles.

2.33.4 Les zones délimitant les fonds soumis à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier « nouveau quartier »

Le développement urbain dans ces zones est orienté par le schéma directeur. Ces zones font l'objet d'un ou de plusieurs plans d'aménagement particulier « nouveau quartier ».

2.33.5 Dispositions spécifiques

a) Pour la Zone spéciale – « Pôle Multimodal », les articles 4, 5 et 6 sont abrogés, à l'exception de :

- » article 4.13 « L'installation dans les immeubles à plusieurs logements » ;
- » article 4.15 « Les saillies sur les alignements de façades » ;
- » article 4.18 « Les antennes ».

Toutes les autres dispositions de la partie écrite du PAG restent d'application.

b) La terminologie annexée au présent règlement, basée sur le règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune, est d'application pour la Zone spéciale – « Pôle Multimodal ».

11 Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales et réglementaires spécifiques

11.1 Gestion de l'eau

loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau

Les zones inondables selon le règlement grand-ducal du 5 février 2015 déclarant obligatoires les cartes des zones inondables et les cartes des risques d'inondation pour les cours d'eau de l'Alzette et de la Wark :

- » Zones inondables – HQ10 ;
- » Zones inondables – HQ100 ;
- » Zones inondables – HQextrême.

Zone spéciale – « Pôle Multimodal »: Terminologie¹

La terminologie de la présente annexe est applicable pour la zone mixte urbaine en vertu de l'article 2.2ter.

A. Coefficient d'utilisation du sol [CUS]

On entend par 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, pour autant que la hauteur d'étage moyenne ne dépasse pas 5 mètres.

Pour tous les niveaux dont la hauteur moyenne d'étage est comprise entre 5 mètres et 10 mètres, la surface construite brute est multipliée par 2. Pour tous les niveaux dont la hauteur d'étage moyenne dépasse 10 mètres, la surface construite brute est multipliée par 3.

B. Coefficient d'occupation du sol [COS]

On entend par coefficient d'occupation du sol le rapport entre la surface d'emprise au sol de la ou des constructions (au niveau du terrain naturel) et la surface du terrain à bâtir net.

C. Coefficient de scellement du sol [CSS]

On entend par coefficient de scellement du sol le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net.

D. Densité de logement [DL]

On entend par densité de logement le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut exprimé en hectares.

Les logements intégrés, au sens de l'annexe II du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement particulier « quartier existant » et du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » portant exécution du plan d'aménagement général d'une commune ne sont pas pris en compte.

E. Terrain à bâtir brut

On entend par terrain à bâtir brut tous les fonds situés en zone urbanisée ou destinée à être urbanisée, non encore ou partiellement viabilisés.

F. Terrain à bâtir net

On entend par terrain à bâtir net tous les fonds situés en zone urbanisée ou destinée à être urbanisée déduction faite de toutes les surfaces privées et publiques nécessaires à sa viabilisation.

¹ Source: Règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune - Annexe II: Terminologie du degré d'utilisation du sol

G. Surface construite brute

On entend par surface construite brute la surface hors œuvre obtenue d'un bâtiment et des dépendances en additionnant la surface de tous les niveaux. Seules les surfaces non aménageables en sous-sol ou partiellement en sous-sol et sous combles ne sont pas prises en compte.

Les surfaces non closes, notamment les loggias, les balcons et les car-ports, ne sont pas prises en compte pour le calcul de la surface construite brute.

H. Surface non aménageable

Pour établir si une surface est non aménageable, il convient d'appliquer les critères suivants :

a. hauteur des locaux :

Les surfaces, dont la hauteur sous plafond est inférieure à 1,80 mètres, sont considérées comme surfaces non aménageables.

b. affectation des locaux :

Les locaux techniques qui sont exclusivement affectés au fonctionnement technique de l'immeuble sont à considérer comme surfaces non aménageables.

Sont également à considérer comme surfaces non aménageables, les espaces de circulation, dont les garages, les cages d'escalier et les cages d'ascenseur, les dépôts ainsi que les caves individuelles des constructions collectives ne comportant pas d'ouverture sur l'extérieur.

Par contre, est considéré comme aménageable tout local où peut s'exercer une activité quelconque, telle que les buanderies, ateliers, vestiaires, cantines, réserves commerciales, restaurants, salles de réunion, salles de cinéma et salles d'ordinateurs.

c. Solidité et géométrie des locaux :

Sont à considérer comme non aménageables les locaux dont les planchers ne peuvent supporter des charges supérieures à 1,5 kN/m² ou en raison de l'encombrement de la charpente ou d'autres installations.

Ces critères ne sont pas cumulatifs.

I. Surface hors œuvre

Est à considérer comme surface hors œuvre, la surface de plancher mesurée au nu extérieur des murs de pourtour, l'isolation thermique et le parachèvement compris. Sont à exclure du calcul les constructions ne formant pas de plancher, dont les pylônes, canalisations, ouvrages de stockage tels que les citernes et les silos ainsi que les auvents. Sont également à exclure, les modénatures tels que les acrotères, bandeaux, corniches ou marquises ainsi que les rampes et les escaliers extérieurs.

En cas d'assainissement énergétique, la couche isolante supplémentaire de même que le nouveau parachèvement extérieur ne seront pas pris en compte.

J. Surface d'emprise au sol

On entend par surface d'emprise au sol la surface hors œuvre mesurée sur le plan du ou des parties de niveaux en contact direct avec le terrain naturel.

Ne sont pas pris en compte pour le calcul de la surface d'emprise au sol les aménagements extérieurs en dur, notamment les rampes de garage, les chemins d'accès, les surfaces non closes au rez-de-chaussée, les terrasses non couvertes, les surfaces non closes aux étages, tels que les loggias, les balcons, les perrons et les seuils.

K. Surface scellée

Est considérée comme surface scellée toute surface dont l'aménagement ne permet pas l'infiltration des eaux pluviales ainsi que toute surface surplombée par une construction.

Concernant les surfaces scellées par des constructions souterraines et couvertes de terre végétale, la surface de sol scellée à prendre en compte est réduite par tranche de 15 pour cent pour 15cm d'épaisseur de couverture de terre végétale, jusqu'à concurrence de 75 pour cent.

Concernant les toitures végétales, la surface scellée à prendre en compte est réduite de 50 pour cent.

L. Surface de vente

Il s'agit de la surface de vente au sens de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Quelle: Zeyen+Baumann : Modification ponctuelle du PAG concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbruck, 2019

Schéma Directeur

Im Rahmen der PAG-Änderung wurde auch ein *Schéma Directeur* für die Fläche erarbeitet, auf welchem das städtebauliche Konzept des PAP beruht (siehe Abbildung 8 und Anhang 4).

Abbildung 8 *Partie graphique du Schéma Directeur*



Quelle: Zeyen+Baumann : Modification ponctuelle du PAG concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbruck, 2019

Im Folgenden werden die Kernaussagen des Schéma Directeur wiedergegeben und dargelegt inwiefern diese im Rahmen des PAP-Entwurfes umgesetzt wurden.

Tabelle 1 Konformität des PAP-Entwurfs zum *Schéma Directeur*

Vorgaben <i>Schéma Directeur (SD)</i>	PAP-Entwurf
Nutzungen	
<ul style="list-style-type: none"> » Auf der Fläche soll 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 entstehen. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die in Art. 2 der <i>Partie écrite</i> des PAP erlaubten Nutzungen entsprechen den Vorgaben des SD.
Öffentlicher Raum	
<ul style="list-style-type: none"> » Auf dem Bahnhofsvorplatz entsteht ein verkehrsberuhigter öffentlicher Platz, welcher im Südwesten in die <i>Rue Prince Henri</i> und im Norden in den öffentlichen Platz, welcher auf der angrenzenden Fläche geplant ist, übergehen soll. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Der öffentliche Raum rund um das geplante Bahnhofsgebäude ist in der <i>Partie graphique</i> des PAP als „<i>chemin piéton / piste cyclable / zone piétonne</i>“ ausgewiesen und entsprechend für Nutzer der <i>Mobilité douce</i> vorgesehen. Nach Norden hin geht der verkehrsfreie Bereich in den in der <i>Partie écrite</i> als „<i>voie de circulation de type zone résidentielle ou zone de rencontre</i>“ gekennzeichneten Bereich des Busbahnhofs sowie den westlich angrenzenden geplanten Platz auf der ehemaligen „de Verband“-Fläche über. » Die Gestaltung des öffentlichen Raumes erfolgt nach Art. 12 der <i>Partie écrite</i> des PAP. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.
<ul style="list-style-type: none"> » Der öffentliche Raum soll so weit möglich durch Baumpflanzungen und grüne Fassaden begrünt werden. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Gestaltung des öffentlichen Raumes erfolgt nach den Vorgaben des Art. 12 der <i>Partie écrite</i> des PAP. Demnach sind gestalterische Details in der Umsetzungsplanung des PAP zu regeln. » Die Gestaltung der Fassaden und Dachflächen bzw. der letzten Geschosse der einzelnen Gebäude werden in Art. 8 der <i>Partie écrite</i> festgesetzt und entsprechen den Vorgaben des SD.

Vorgaben <i>Schéma Directeur (SD)</i>	PAP-Entwurf
<ul style="list-style-type: none"> » Die Fassade des Parkhauses soll insbesondere entlang der Westseite abwechslungsreich gestaltet werden, so dass der Eindruck eines durchgängigen Gebäuderiegels vermieden wird und eine Integration dieses Gebäudes in die kleinteiligere baulich Umgebung entlang der Avenue J-F Kennedy ermöglicht wird. 	
<ul style="list-style-type: none"> » 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. » 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. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Der Art. 12 und insbesondere der Abschnitt f) der <i>Partie écrite</i> des PAP gehen auf die Gestaltung des nördlichen Bereiches der Fläche ein. In der <i>Partie graphique</i> ist der Bereich unter anderem als „<i>espaces vert public</i>“ sowie „<i>réention à ciel ouvert pour eaux pluviales</i>“ gekennzeichnet. » Gestalterische Details sind in der Umsetzungsplanung des PAP zu regeln. » Die Ausgestaltung der Nord- und Westfassade des P+R-Parkhauses ist im Art. 8.5 der <i>Partie écrite</i> festgehalten. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.
Bebauung	
<ul style="list-style-type: none"> » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Art. 8.2 Absatz f) der <i>Partie écrite</i> des PAP sagt aus, dass das P+R-Parkhaus und der Gebäudekomplex der Jugendherberge und des Verwaltungsgebäudes getrennt voneinander stehen müssen. In der <i>Partie graphique</i> ist ein Bebauungsabstand von mind. 16m vorgeschrieben. » Die Ausgestaltung des letzten Geschoßes des P+R-Parkhauses wird in Art. 8.5 Absatz a) der <i>Partie écrite</i> des PAP festgeschrieben. » Die entsprechenden Vorgaben der <i>Partie écrite</i> und <i>Partie graphique</i> entsprechen den Vorgaben des SD.
<ul style="list-style-type: none"> » Die Plattform zwischen dem Jugendherbergs- und dem Verwaltungsgebäude, oberhalb des Busbahnhofes, soll öffentlich zugänglich sein und attraktiv gestaltet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Gestaltung der Plattform oberhalb des Busbahnhofes, welche die Jugendherberge und das Verwaltungsgebäude verbindet, ist in der <i>Partie graphique</i> des PAP als „<i>balcon urbain</i>“ und „<i>Espace commun extérieur</i>“ gekennzeichnet. Weitere Vorgaben zu diesem Bereich stehen in Art. 8.2 Absatz b) und c). » Die entsprechenden Vorgaben der <i>Partie écrite</i> und <i>Partie graphique</i> entsprechen den Vorgaben des SD.

Vorgaben <i>Schéma Directeur (SD)</i>	PAP-Entwurf
<ul style="list-style-type: none"> » Das oberste Geschoß der Jugendherberge soll eine öffentlich zugängliche Aussichtsplattform werden. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Einrichtung einer Aussichtsplattform auf dem Gebäude der Jugendherberge ist in Art. 8.3 der <i>Partie écrite</i> des PAP vorgesehen und entspricht den Vorgaben des SD.
<ul style="list-style-type: none"> » Das neue Bahnhofsgebäude soll so ausgerichtet sein, dass entlang der <i>Rue de la Gare</i> eine interessante Blickachse auf dieses entsteht. Die attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll diesen Effekt verstärken. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Lokalisierung des Bahnhofgebäudes ist über die „<i>limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé</i>“ auf der <i>Partie graphique</i> des PAP festgelegt. Weitere Vorgaben zu den Gebäudeimplantationen stehen in Art. 3 der <i>Partie écrite</i> des PAP. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.
<ul style="list-style-type: none"> » Der Gebäudehöhepunkt des Komplexes aus Jugendherberge und Verwaltungsgebäude soll in Richtung Bahnhof ausgerichtet sein, sodass entlang der <i>Rue Prince Henri</i> 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 <i>Shared space</i> 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. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die maximalen Gebäudehöhen sind den Schnitten auf der <i>Partie graphique</i> des PAP zu entnehmen. Dabei bildet der Turm der Jugendherberge einen Hochpunkt in der Abfolge der Gebäude. Weitere Vorgaben zu den Gebäudehöhen stehen in Art. 4 der <i>Partie écrite</i> des PAP. » Die Lokalisierung der Jugendherberge und der anderen Gebäudeteile ist über die „<i>limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé</i>“ auf der <i>Partie graphique</i> des PAP festgelegt. Weitere Vorgaben zu den Gebäudeimplantationen stehen in Art. 3 der <i>Partie écrite</i> des PAP. » Für die südwestliche Ecke des Erdgeschoßes des Gebäudekomplexes aus Jugendherberge und Verwaltungsgebäude ist auf der <i>Partie graphique</i> des PAP ein „<i>alignement obligatoire pour constructions destinées au séjour prolongé</i>“ vorgesehen, welches somit eine obligatorische Raumkante an dieser Stelle definiert. Weitere Vorgaben zu dieser Raumkante stehen in Art. 8.4 Absatz d). » Die Dach- und Fassadengestaltung der Gebäude ist in Art. 5 und Art. 8 der <i>Partie écrite</i> des PAP festgehalten. Art. 7 gibt Auskunft über die Anbringungsmöglichkeiten für Balkone, Loggias und anderer Vorbauten.

Vorgaben <i>Schéma Directeur (SD)</i>	PAP-Entwurf
	<ul style="list-style-type: none"> » Vorgaben zum Anbringen von Solaranlagen auf Dächern und Fassaden stehen in Art. 6. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.
Stellplätze	
<ul style="list-style-type: none"> » Die Anzahl der vorzusehenden Stellplätze richtet sich nach der Bruttogeschoßfläche der Verkaufs- bzw. Bürofläche der vorgesehenen Aktivitäten und Nutzungen. Die entsprechenden Vorgaben sind der <i>Partie écrite</i> des PAG zu entnehmen. » Für die Jugendherberge ist ein Stellplatz pro 300m² Bruttogeschoßfläche vorzusehen (siehe <i>Partie écrite</i> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Anzahl und die Lokalisierung der notwendigen Stellplätze ist über Art. 10 der <i>Partie écrite</i> des PAP geregelt. » Südlich des Bahnhofsgebäudes, oberhalb der Einfahrt der N7 in den Tunnel, ist in der <i>Partie graphique</i> des PAP eines „implantation "MBOX" (à titre indicatif)“ vorgesehen. Die genaue Lokalisierung ist laut Art. 12 Absatz c) und d) im Rahmen der Umsetzungsplanung des PAP zu regeln. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.
Technische Infrastrukturen	
<ul style="list-style-type: none"> » 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. » 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. 	<ul style="list-style-type: none"> » Der nördliche Bereich der Fläche ist in der <i>Partie graphique</i> als „espaces vert public“ sowie „rétention à ciel ouvert pour eaux pluviales“ gekennzeichnet. Auf der <i>Partie écrite</i> sind außerdem die „canalisation pour eaux pluviales“ verortet. Die genaue Lokalisierung dieser Infrastrukturen ist laut Art. 12 Absatz c) im Rahmen der Umsetzungsplanung des PAP zu regeln. » Die Gestaltung und Zugänglichkeit des öffentlichen Bereiches rund um die Retentionsfläche ist im Art. 12 der <i>Partie écrite</i> des PAP geregelt. » Die Vorgaben und Flächenausweisungen des PAP entsprechen den Vorgaben des SD.

Quelle: Zeyen+Baumann : *Modification ponctuelle du PAG concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbruck, 2019*

Der vorliegende PAP-Entwurf ist somit konform zum Schéma Directeur.

1.6 Städtebauliches Konzept

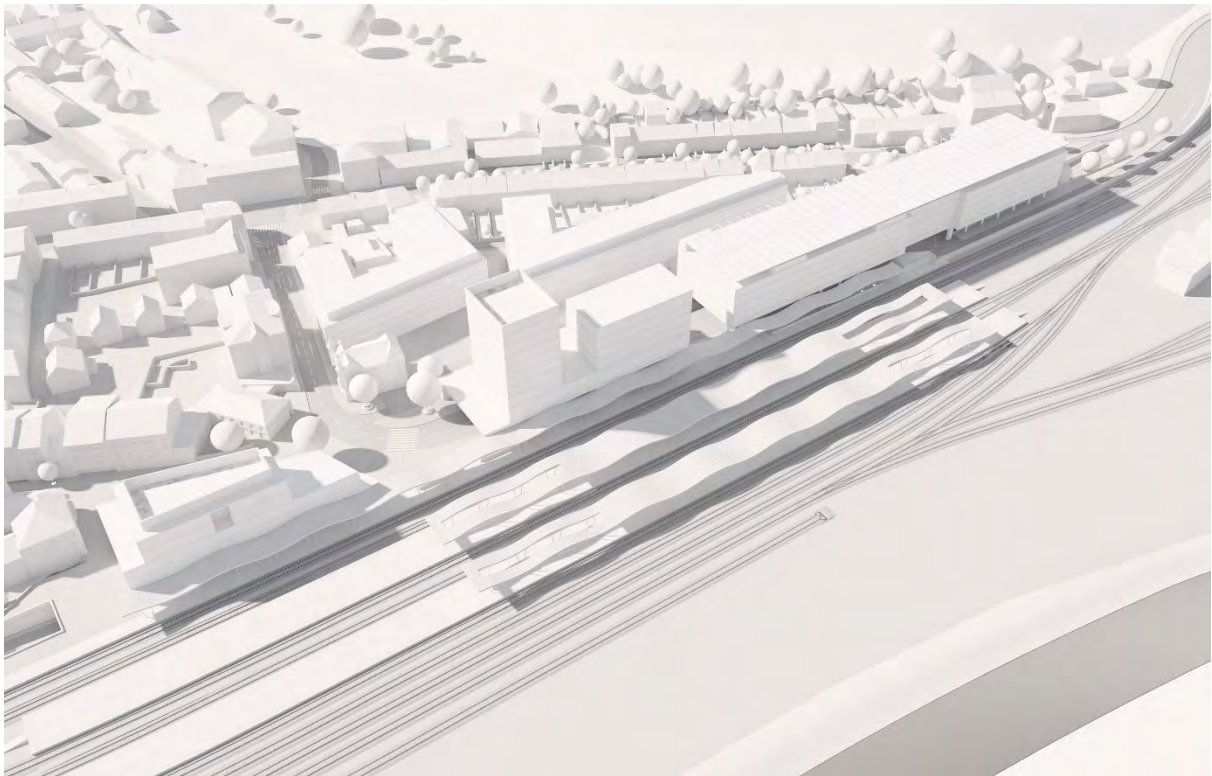
Auf der 1,4 ha großen Fläche rund um den Bahnhof der Stadt Ettelbruck sollen ein multimodaler Verkehrsknotenpunkt sowie Gebäudekomplexe mit ergänzenden zentralen Nutzungen entstehen. Dies entspricht einer kompletten Umgestaltung der vorhandenen Flächen und Nutzungen. Der gesamte Bereich um den Bahnhof herum soll verkehrsberuhigt und nutzerfreundlicher werden. Ziel ist ein besseres und sicheres Umsteigen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern (Fußgänger, Fahrrad, Bus, Bahn, Pkw). Auf der Fläche sollen außerdem eine Jugendherberge sowie ein öffentliches Verwaltungsgebäude untergebracht werden. Der ruhende Verkehr soll zum Großteil in einem P+R-Parkhaus konzentriert werden.

Nordwestlich der Fläche grenzt die ehemalige „de Verband“-Fläche an, für die derzeit ebenfalls ein PAP-Projekt in Ausarbeitung ist. Gemeinsam stellen die beiden Projekte einen nicht zu vernachlässigenden Eingriff in das derzeitige Orts- und Landschaftsbild der Stadt Ettelbruck dar. Die vorgesehenen Gebäudekomplexe der beiden Projekte werden die bestehenden Strukturen deutlich überragen. Um die Auswirkungen auf das Ortsbild zu minimieren, sind die beiden Großprojekte sowohl städtebaulich-architektonisch als auch funktional aufeinander abgestimmt.

Im Folgenden wird auf die einzelnen Gebäude im Geltungsbereich des PAP-Entwurfes eingegangen.

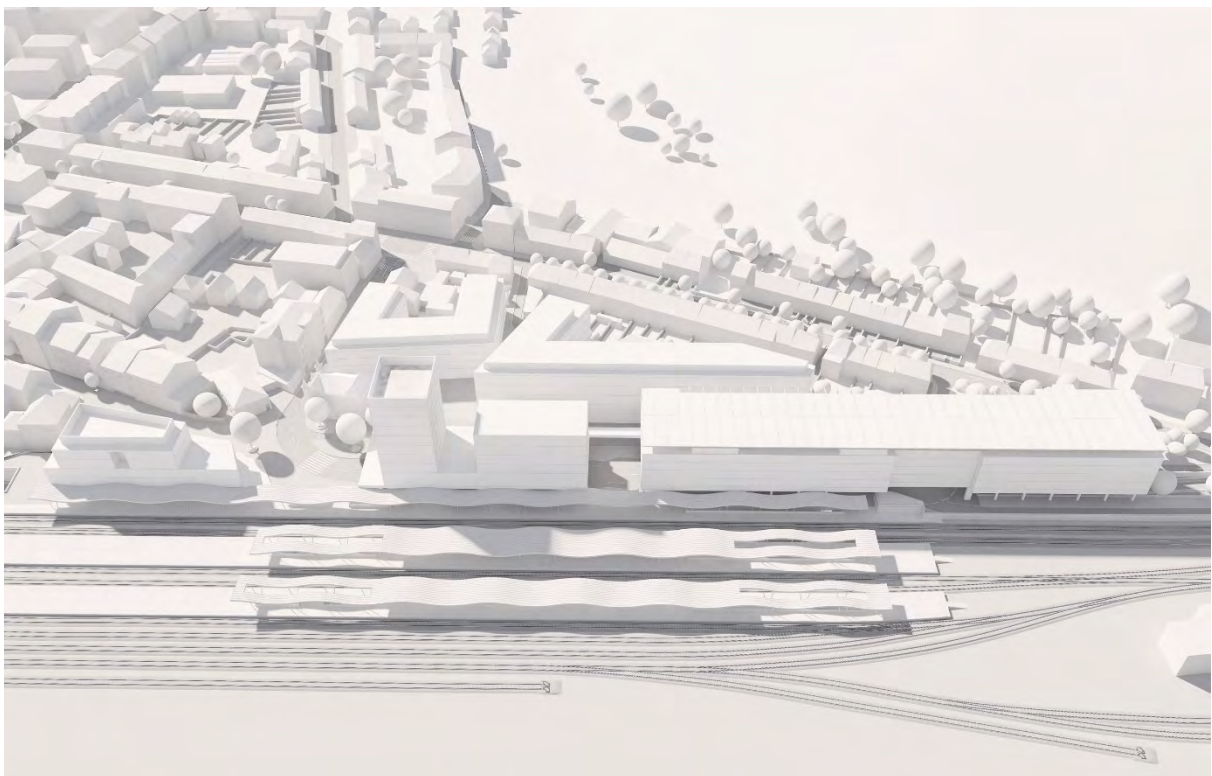
Auf den folgenden 3D-Ansichten sowie dem *Plan d'illustration* ist neben den Planungen des vorliegenden PAP auch der aktuelle Planungsstand des PAP auf der Fläche von „de Verband“ des Architekturbüros Jonas & Associés abgebildet (Planungsstand: Juni 2019).

Abbildung 9 3D-Ansicht des geplanten Quartiers



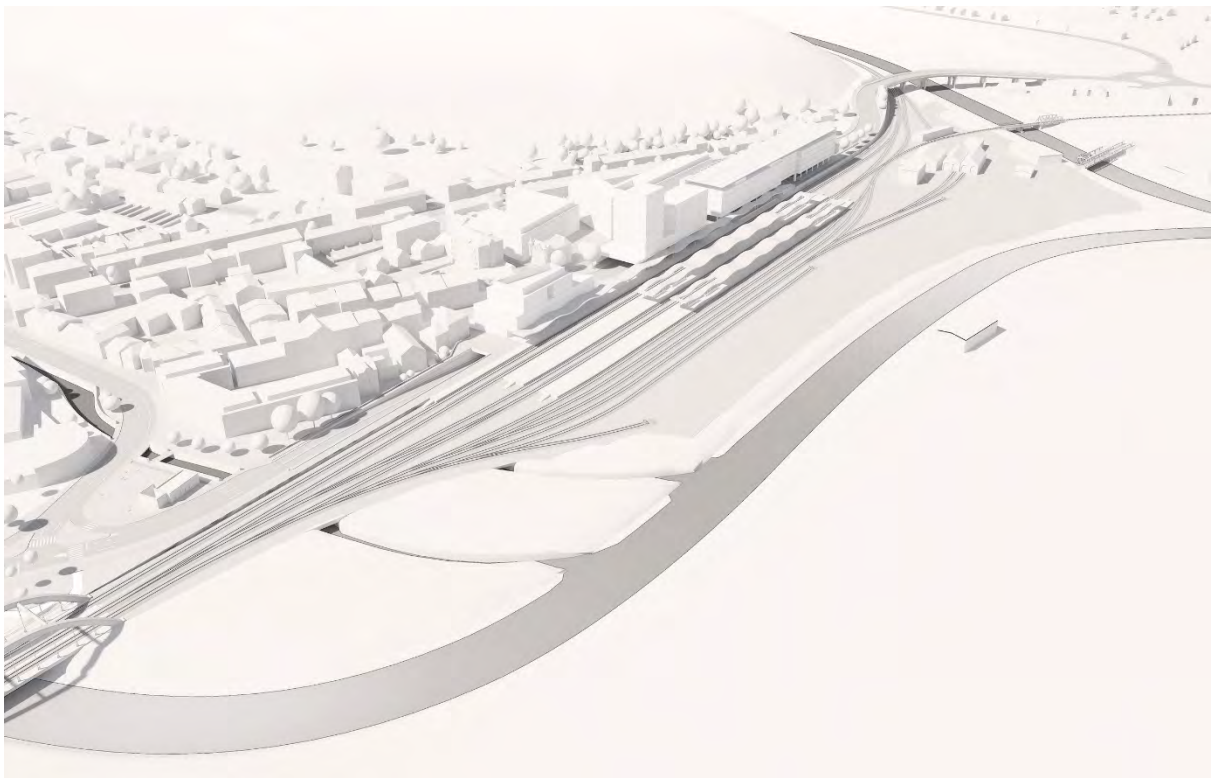
Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Abbildung 10 3D-Ansicht des geplanten Quartiers



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Abbildung 11 3D-Ansicht des geplanten Quartiers



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Abbildung 12 3D-Ansicht des geplanten Quartiers



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

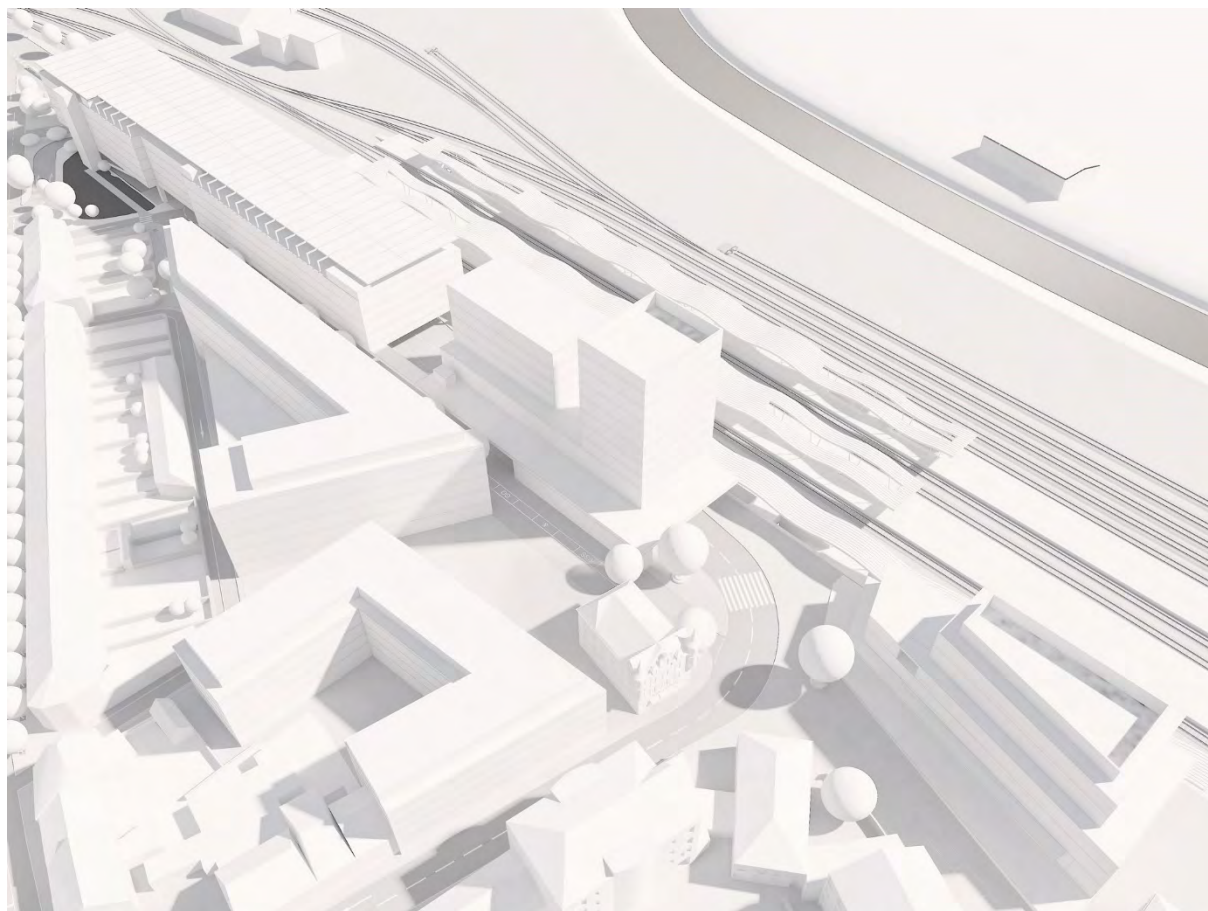
Bahnhofsgebäude

Das neue Bahnhofsgebäude entsteht im Südosten – etwa an der Position des derzeitigen Bahnhofsgebäudes – und grenzt direkt an den bestehenden Bahnsteig 1 an. Es ist so platziert, dass entlang der *Rue de la Gare* eine direkte Sicht auf das Gebäude gewährleistet ist. Der Bahnhofsvorplatz wird als öffentlicher Platz gestaltet, welcher nach Süden in die *Rue Prince Henri* und nach Norden in den zukünftigen Platz auf dem „de Verband“-Gelände übergeht. Er wird durch die Zufahrt in den Busbahnhof ergänzt, welche als *Shared space* gestaltet ist.

Das neue Bahnhofsgebäude wird als neues repräsentatives Gebäude den Bahnhofsvorplatz prägen und ist so lokalisiert, dass es entlang der *Rue de la Gare* teilweise schon zu sehen ist. Gemeinsam mit den ortsbildprägenden Gebäude entlang der *Rue Prince Henri* bzw. *Rue de la Gare* (u.a. „Bauerestuff“) wird in diesem Bereich ein städtebaulich hochwertiger Raum entstehen. Das Gebäude umfasst insgesamt sechs Stockwerke, wobei die oberen drei Geschosse als Staffelgeschosse vorgesehen sind. Die Dachflächen werden soweit möglich begrünt.

In dem Gebäude sind neben der Bahnhofshalle mit Mobilitätszentrale, Verkaufsschaltern und Wartebereichen auch Räumlichkeiten für die Police Grand-Ducale und für die Administration der CFL sowie Einzelhandels- und Büroflächen zur Vermietung vorgesehen.

Abbildung 13 3D-Ansicht des Bahnhofsvorplatzes



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Busbahnhof

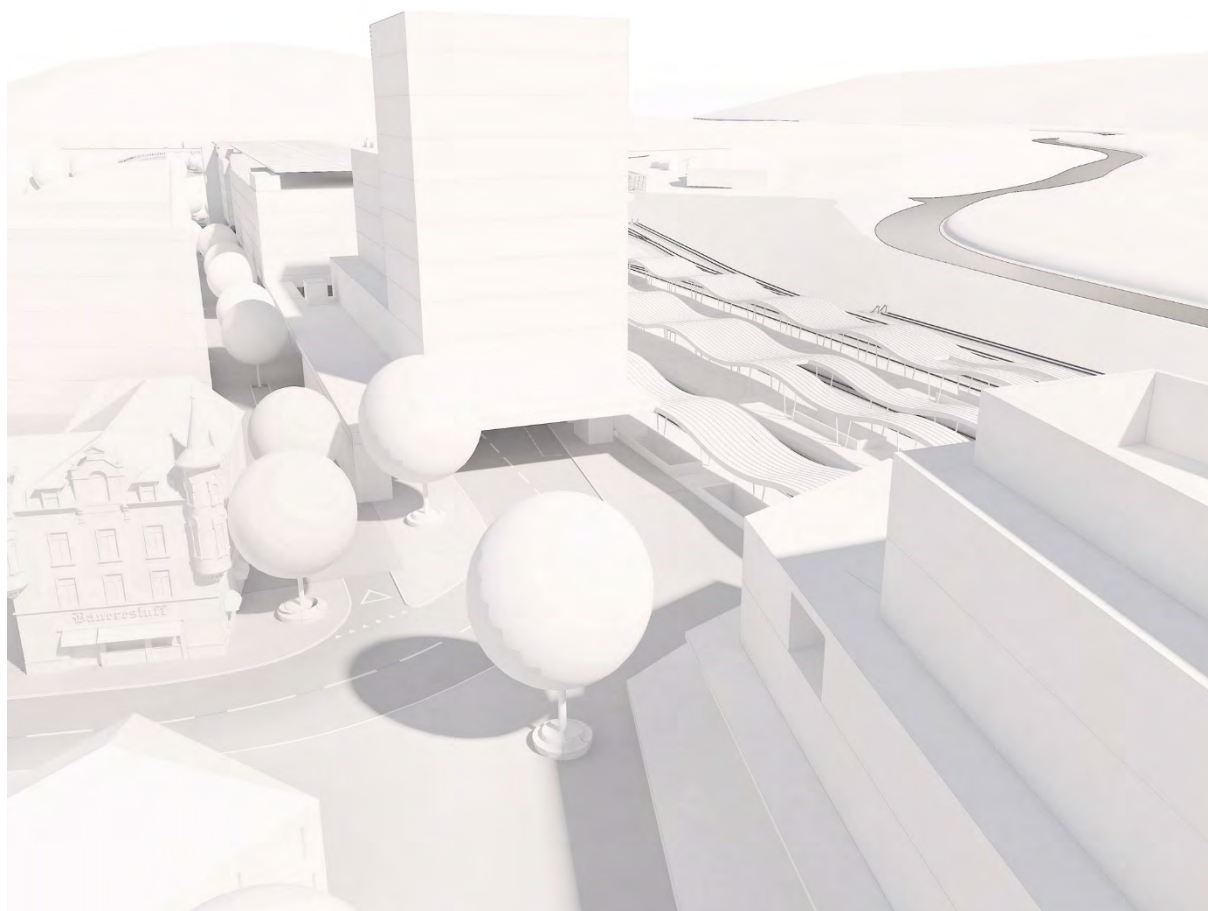
Der neue Busbahnhof erstreckt sich auf der restlichen Fläche, parallel zum Bahnsteig 1, in Richtung Norden. Der Busbahnhof wird zum Großteil mit weiteren Nutzungen überbaut. In diesem Bereich sind neben Anlagen zum Betrieb des Busbahnhofes auch Treppenhäuser und andere Infrastrukturen für den Gebäudekomplex vorgesehen.

Zu dem westlich angrenzenden Platz welcher auf der Fläche von „de Verband“ entsteht ist im Erdgeschoss eine Fassade mit Adressbildung auszugestalten. Mit diesem geschlossenen Bereich wird der Platz baulich gefasst und der öffentliche Raum in diesem Bereich aufgewertet.

Gebäudekomplex Jugendherberge und Verwaltungsgebäude

Der Komplex aus Jugendherberge und Verwaltungsgebäude entsteht zwischen dem Bahnhof und dem P&R-Parkhaus, und wird als Überbauung des Busbahnhofes angelegt. Das P+R Parkhaus und der Gebäudekomplex Jugendherberge / Verwaltungsgebäude sind als zwei baulich getrennte Einheiten auszuführen. Dadurch ergibt sich einerseits eine deutliche Trennung in einem ansonsten unangemessen langen Gebäudekörper sowie eine Öffnung an einem Teilbereich des Busbahnhofes.

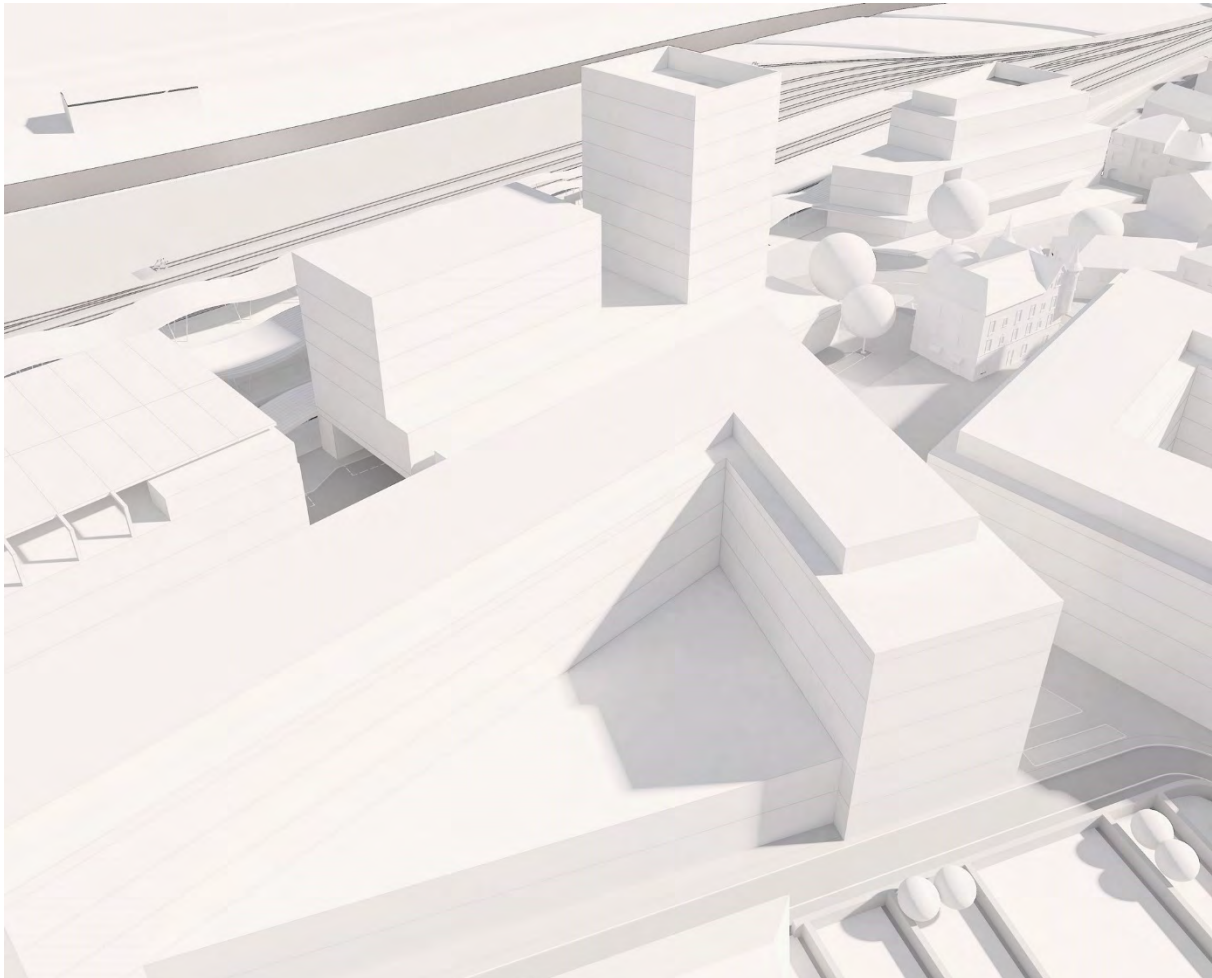
Abbildung 14 3D-Ansicht des Gebäudekomplexes Jugendherberge / Verwaltungsgebäude



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Der Gebäudekomplex besteht aus zwei einzelnen Hochpunkten, die durch ein gemeinsames unterstes Geschoss sowie eine Plattform vor den Gebäuden verbunden sind. Das nördliche Gebäude (Verwaltung) erhält vier und das südliche Gebäude (Jugendherberge) acht weitere Geschosse. Dabei ist das oberste Geschöß der Jugendherberge als öffentlich zugängliche Aussichtsplattform zu gestalten.

Abbildung 15 3D-Ansicht des Gebäudekomplexes Jugendherberge / Verwaltungsgebäude



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

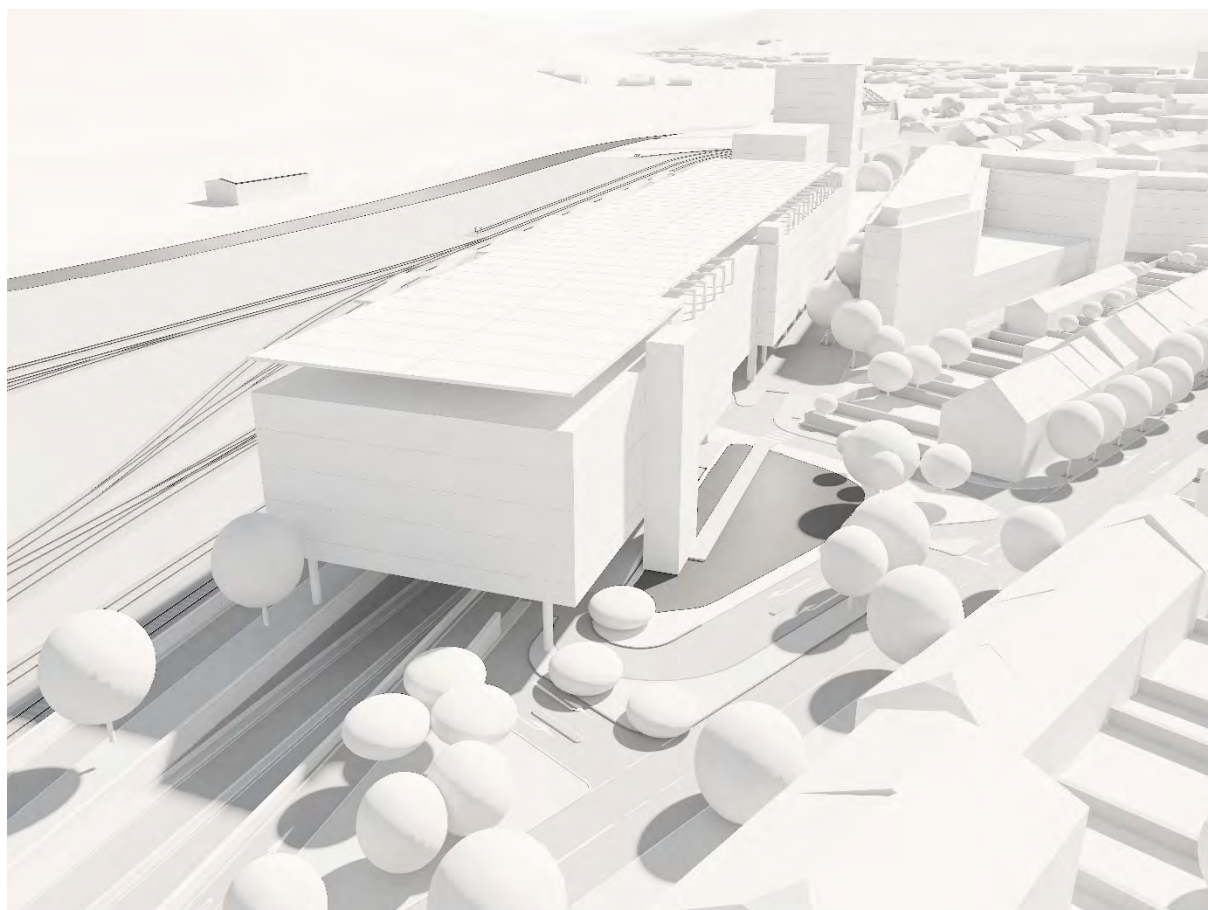
Die Plattform oberhalb des Busbahnhofs, welche die beiden Gebäude verbindet, wird als „*balcon urbain*“ öffentlich zugänglich. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich und zur Unterstützung einer abwechslungsreichen und attraktiven Gestaltung der Westseite des Gebäudekomplexes, soll der Eingangsbereich an der Westseite möglichst offen gestaltet werden und kann beispielsweise mit einer begrünter Pergola überdacht werden.

Die Höhenentwicklung dieser Gebäude erfolgt von Norden nach Süden. Der höchste Gebäudeturm, in dem die Jugendherberge untergebracht wird, steht am südlichen Ende des Gesamtkomplexes und bildet eine städtebauliche Landmarke, die sowohl den Bahnhofsvorplatz als auch den westlich angrenzenden geplanten öffentlichen Platz auf der ehemaligen „de Verband“-Fläche prägt. Entlang der *Rue Prince Henri* entsteht außerdem eine attraktive Blickachse auf diese Gebäude.

Im Gesamtbild mit dem westlich angrenzenden Projekt erfolgt außerdem eine Höhenentwicklung der Gebäude von Westen nach Osten, sodass die niedrigeren Strukturen an die bestehenden Strukturen des Ortskernes von Ettelbrück angrenzen und ein sanfterer Übergang in Richtung der deutlich höheren Gebäude des vorliegenden Projektes entsteht.

P+R-Parkhaus

Abbildung 16 3D-Ansicht des P+R-Parkhauses



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Das P+R-Parkhaus steht im nördlichen Bereich der Fläche, parallel zum Schienenverlauf und bildet den zukünftigen nördlichen Quartierseingang sowie nordöstlichen Ortseingang der Stadt Ettelbrück. Es nimmt den Großteil der PAP-Fläche ein und erhält insgesamt eine Höhe von fünf Geschossen, dabei bleibt der Erdgeschossbereich z.T. offen und wird als Busbahnhof bzw. Verkehrsfläche genutzt. Die darüberliegenden vier Parkebenen werden auf Stelzen über dem Busbahnhof stehen. Die oberste Parkebene erhält ein Staffelgeschoss, um den Impact des Gebäudes auf die Umgebung zu minimieren und sich der Planung auf dem „de Verband“-Gelände anzupassen. Die Auf- und Abfahrtsrampen sind am nördlichen Ende des Parkhauses vorgesehen. Dort werden sie an die Avenue J.-F. Kennedy angebunden.

Die Fassadengestaltung des Parkhauses wird insbesondere entlang der westlichen Seite abwechslungsreich sein, um den Eindruck eines durchgängigen Gebäuderiegels zu brechen und sich optisch besser in das Ortsbild zu integrieren. Hierfür wird sie mindestens alle 30 Meter unterschiedlich gestaltet. Die nördliche Fassade des Gebäudes, welche einen markanten Ortszugang in die Stadt Ettelbrück markiert, wird möglichst grün und repräsentativ gestaltet, um ihrer Lage am Stadteingang gerecht zu werden.

Abbildung 17 3D-Ansicht des P+R-Parkhauses



Quelle: Schroeder & Associés, 2019

Weitere bauliche Bestandteile des PAP

Das geplante Untergeschoss des angrenzenden Projektes auf der Fläche von „de Verband“ ragt auf einem Teil der Fläche unterirdisch in den Geltungsbereich des vorliegenden PAP hinein. Aus diesem Grund ist der PAP in zwei Teile aufgeteilt. Es gibt zum einen die Fläche, auf der die verschiedenen Gebäudekomplexe und Verkehrsflächen untergebracht werden (**Ilot 1**), und zum anderen das Los, auf dem unterirdisch ein Parkhaus und oberirdisch öffentlicher Raum vorgesehen ist (**Lot 1**).

Unterhalb dieser gesamten Fläche und parallel zum Schienenverlauf wird zukünftig die **Nationalstraße (N7)** verlaufen. Die südliche Ein-/Ausfahrt in den 350m langen Tunnel erfolgt kurz vor dem neuen Bahnhofsgebäude und die nördliche Ein-/Ausfahrt auf der Höhe des neuen Parkhauses, am nördlichen Ende des Busbahnhofs. Dort soll ein Kreisverkehr mit Auffahrt für die Nationalstraße, welche im Norden des Parkhauses wieder an die Oberfläche tritt, entstehen. Der geplante Tunnel der N7, welcher unter der Fläche durchführt, liegt zwar im Geltungsbereich des PAP, ist aber ein unabhängiges Projekt und nicht Teil der Erschließungsmaßnahmen des PAP.

Plan 1 Gestaltungsplan (plan d'illustration)

2 Gestaltung des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum bzw. die Freiflächen zwischen den Gebäuden werden entweder als öffentlicher Aufenthaltsraum oder Verkehrsflächen genutzt. Dabei sind die Verkehrsflächen überwiegend verkehrsberuhigt, sodass eine größtmögliche Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleistet wird. Ergänzend dazu sollen Bepflanzungen, begrünte und attraktiv gestaltete Fassaden sowie entsprechendes Mobiliar die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen erhöhen.

Die erforderlichen Flächen für die Gestaltung des öffentlichen Raumes verbleiben im Eigentum des Staates bzw. werden in dessen Eigentum übergehen. Aus diesem Grund sieht der PAP keine „*terrains cédés au domaine public communal*“ vor.

Bahnhofsvorplatz

Der Bereich vor dem Bahnhof wird städtebaulich einerseits durch das neue Bahnhofsgebäude selbst und andererseits durch die bestehenden Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite sowie das schützenswerte Gebäude der „Bauerestuff“ gefasst. Es handelt sich dabei um einen funktionalen Platz, der eine Verbindung zwischen den unterschiedlichen umgebenden Strukturen herstellt. Direkt vor dem Bahnhofsgebäude selbst ist ein unbefahrener Bereich vorgesehen, der vorwiegend durch Treppen geprägt ist. Im flachen Bereich sorgen Bänke und anderes Mobiliar für eine Aufenthaltsqualität. Südlich des Bahnhofsgebäudes, oberhalb der Einfahrt der N7 in den Tunnel, entsteht eine überdachte Fahrradabstellanlage (M-Box). Nach Norden hin geht der verkehrsfreie Bereich in den *Shared space* des Busbahnhofes sowie den westlich angrenzenden geplanten Platz auf der ehemaligen „de Verband“-Fläche über.

Grün-/Retentionsfläche

Die offene Retentionsfläche im nördlichen Bereich wird naturnah gestaltet und über Wege bzw. Stege teilweise öffentlich zugänglich. Die Aufenthaltsqualität wird durch Pflanzungen und entsprechendes Mobiliar, wie beispielsweise Sitzbänke, erhöht. Aufgrund ihrer Lage im Norden der Fläche ist sie Teil der Gestaltung des neuen Stadt- und Quartierseingangsbereiches.

Shared space

Der Bereich entlang der westlichen Außengrenze des PAP wird als *Shared space* gestaltet und wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur von Norden nach Süden befahren. In diesem Bereich befinden sich außerdem Kurzzeitstellplätze. Bei diesem Raum handelt es sich um einen überwiegend funktionalen Bereich, der außerdem direkt an die auf der ehemaligen „de Verband“-Fläche geplanten Gebäudestrukturen angrenzt. Ein Teil der Fläche des zukünftigen *Shared space* befindet sich in dem angrenzenden PAP der Fläche von „de Verband“.

„Balcon urbain“ und Aussichtsplattform

Der Gebäudekomplex der Jugendherberge und des Verwaltungsgebäudes umfasst zwei öffentlich zugängliche Bereiche, die den öffentlichen Raum auf Ebene des Erdgeschosses ergänzen. Im obersten Geschoss der Jugendherberge entsteht eine öffentlich-zugängliche Aussichtsplattform. Weiterhin wird die Plattform oberhalb des Busbahnhofs, welche die beiden Gebäude verbindet, als „*balcon urbain*“ öffentlich zugänglich.

3 Erschließung/Mobilität

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 Entwicklung des Bahnhofsumfeldes wird eine umfassende Umstrukturierung der verkehrlichen Situation sowie der Straßenhierarchie vorgenommen. Das neue Verkehrskonzept garantiert sowohl eine Verkehrsberuhigung im Bahnhofsviertel als auch einen nutzerfreundlichen Wechsel des Verkehrsmittels (Bus, Zug, Pkw, Fahrrad, Fußgänger) innerhalb des erweiterten Bahnhofareals. Hierfür werden alle Verkehrsflächen im Bereich des PAP – mit Ausnahme der unterirdischen Nationalstraße und der Aus- und Zufahrt für das Parkhaus und den Kreisverkehr – als *Shared space* gestaltet.

Straßenraum

Das Gebiet um den Bahnhof herum soll vorwiegend von Bussen, Taxen und Lieferverkehr befahren werden. Der Busbahnhof ist 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. Direkt vor dem Bahnhof, am neuen Bahnhofsvorplatz können Stellplätze für die im Bahnhof ansässige Polizeistation sowie Taxen vorgesehen werden. Öffentliche Stellplätze bzw. Kurzzeitparkplätze sind lediglich im Bereich des westlichen *Shared space*, parallel zum Busbahnhof, vorgesehen.

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.

Nationalstraße

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, 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.

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

Mobilité Douce

Die gesamte Fläche ist für die Nutzer der *Mobilité douce* zugänglich und garantiert ein einfaches und nutzerfreundliches Fortbewegen und Umsteigen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Dies wird durch den großen Anteil an *Shared space*-Fläche sowie den gestalteten Bahnhofsvorplatz gefördert. Weiterhin sollen an unterschiedlichen Stellen im öffentlichen Raum überdachte Fahrradabstellanlagen (M-Box) aufgestellt werden.

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes des Bahnhofsquartiers findet ein Ausbau und eine Umgestaltung des internen Radwegenetzes innerhalb von Ettelbrück statt. Die Anbindung der Fläche an die nationalen Radwege (PC 15 und PC 16) wird somit verbessert.

Stellplätze

Der PAP stellt neben den im P+R-Parkhaus vorgesehenen Stellplätzen, die ausschließlich für die Personen, die dort auf andere Verkehrsträger (Bus, Zug) umsteigen, weitere Stellplätze entsprechenden der Nutzungen zur Verfügung. Diese sind auf der Parzelle selbst oder in einem Umkreis von 500m zur PAP-Fläche untergebracht.

Entsprechend der *Partie écrite* des PAG sind vorzusehen:

- » ein Stellplatz pro 40m² Bruttogeschossfläche für kommerzielle Nutzungen,
- » ein Stellplatz pro 125m² Bruttogeschossfläche für administrative Nutzungen und Dienstleistungen
- » und ein Stellplatz pro 300m² Bruttogeschossfläche für Beherbergungsbetriebe.

Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen kann erst auf Ebene der Baugenehmigung festgestellt werden, da der PAP keine Vorgaben zu minimalen oder maximalen Flächenanteilen für die unterschiedlichen Nutzungstypen trifft. In der folgenden Tabelle ist eine Beispielrechnung aufgeführt, welche auf einem möglichen Nutzungsmix beruht.

Tabelle 2 Erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen (Beispielrechnung)

Nutzung/Gebäude	BGF (m ²)	1 Stellplatz pro m ² BGF	Min. Stellplätze
Kommerzielle Nutzung im Bahnhofsgebäude	3.081 m ²	40 m ²	77
Administrative Nutzung im Bahnhofsgebäude	1.593 m ²	125 m ²	13
Administrative Nutzung im Bürogebäude	2.080 m ²	125 m ²	17
Jugendherberge	2.656 m ²	300 m ²	9
Summe			116

Quelle: Zeyen+Baumann, 2019

Gemäß der Vorgaben des PAG sind die Stellplätze nicht zwingend innerhalb des Geltungsbereiches des PAP vorzusehen, sondern können entweder in einem Radius von 500m bereitgestellt oder über die Bezahlung einer Taxe abgegolten werden.

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind außerdem ausreichende Taxi-, Kurzzeit- und Lieferstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen.

4 Entwässerung und technische Infrastrukturen

Auf der Fläche sind bereits verschiedene technische Infrastrukturen vorhanden. Diese werden im Rahmen der PAP-Umsetzung jedoch ausgebaut bzw. neu angelegt.

Regenwasser und Oberflächenwasser im Quartier

Die Dachflächen innerhalb des Quartiers werden größtmöglich begrünt. Damit wird die Menge an abzuleitendem Regenwasser reduziert. Das restliche Regenwasser, welches auf den übrigen Dachflächen und im öffentlichen Raum anfällt wird als Oberflächenwasser mithilfe von offenen Rinnen gesammelt und in Richtung des unterirdischen bzw. oberirdischen Retentionsbeckens geleitet.

Im Norden der Fläche entsteht ein offenes Retentionsbecken. Weiterhin gibt es entlang des geplanten Busbahnhofs bzw. entlang der westlich geplanten Straße ein unterirdischer Retentionskanal. Von diesen beiden Rückhaltестrukturen wird das Wasser gedrosselt in die Alzette geleitet.

Ein Teil des auf der angrenzenden PAP-Fläche (auf dem ehemaligen „de Verband“-Gelände) anfallenden Regenwassers kann in den unterirdischen Retentionskanal eingeleitet werden.

Schmutzwasser

Das Schmutzwasser, welches zukünftig auf der Fläche anfällt, wird über einen Abwasserkanal über die Fläche geführt und an den Mischwasserkanal in der *Rue Prince Henri* angebunden.

Weitere Infrastrukturen

Die weiteren technischen Infrastrukturnetze 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 werden die entsprechenden Kapazitäten für das Projekt sichergestellt.

5 Flächenbilanz

Im folgenden Kapitel wird die Konformität des Maßes der baulichen Nutzung, welche im PAP-Entwurf vorgesehen ist, mit den Bestimmungen des PAG der Stadt Ettelbruck dargestellt. Diese Ausführungen beruhen auf den Vorgaben der *modification ponctuelle* des PAG, dessen Aufstellungsverfahren am 1. Juli 2019 durch den Gemeinderat der Stadt Ettelbruck eingeleitet wurde.

Tabelle 3 Degré d'utilisation du sol fixé dans le PAG pour la zone

DL		CUS		COS		CSS
minimum	maximum	minimum	maximum	minimum	maximum	maximum
-	0	-	3,00	-	0,95	1,00

Die Berechnung des tatsächlichen Maßes der baulichen Nutzung beruht einerseits auf der möglichen maximalen Grundfläche, Bruttogeschossfläche und zu versiegelnde Fläche sowie die maximal zulässige Anzahl an Wohneinheiten und andererseits auf der im PAP-Entwurf vorgesehenen Flächen.

Tabelle 4 Bilanz der öffentlichen und privaten Flächen

	Surface (ha)
Surface du terrain à bâtir brut	1,43 ha (100%)
Surfaces privées et publiques nécessaires à la viabilisation	0,57 ha (39,6%)
Surface du terrain à bâtir net	0,87 ha (60,4%)

Quelle : Zeyen + Baumann 2019, PAP

Tabelle 5 Maß der baulichen Nutzung je Parzelle

Lot/Ilot	surface à bâtir nette (m ²)	nombre de logements (u.)		surface construite brute (m ²)		surface d'emprise au sol (m ²)		surface de sol scellée (m ²)
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Lot 1	73	0	0	-	146		73	73
Ilot 1	14 272	0	0	-	42 301		8 002	8 598
TOTAL	14 345	0	0		42 447		8 075	8 671

Die Analyse des Maß der baulichen Nutzung gemäß Anhang 1 des *règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du rapport justificatif et du plan directeur du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier »* findet sich im Anhang des vorliegenden Dokumentes.

Auf der Grundlage der genannten Daten wird das tatsächliche Maß der baulichen Nutzung berechnet:

Tabelle 6 Coefficients résultants du PAP

DL		CUS		COS		CSS
minimum	maximum	minimum	maximum	minimum	maximum	maximum
-	0	-	2,96	-	0,94	1,00

Diese liegen unterhalb der im PAG vorgesehenen maximalen Dichtewerte. Der PAP-Entwurf ist somit mit den Vorgaben des PAG zum Maß der baulichen Nutzung vereinbar.

5.1 Fiche de synthèse

Abbildung 18 Données structurantes au PAP « nouveau quartier »

Projet initié par <u>Ville de Ettelbrück</u> élaboré par <u>Zeye+Baumann</u>		N° de référence (à remplir par le ministère) Date de l'avis du Ministre _____ Date d'approbation ministérielle _____	
Situation géographique Commune <u>Ettelbruck</u> Localité <u>Ettelbruck</u> Lieu-dit _____ Equipements collectifs principaux existants dans la localité / quartier <u>Gare, écoles, centre ville, église, poste,...</u>		Organisation territoriale CDA <input checked="" type="checkbox"/> Commune prioritaire pour le développement de l'habitat <input checked="" type="checkbox"/> Espace prioritaire d'urbanisation <input type="checkbox"/>	
Données structurantes du PAG N° de référence du PAG <u>16C</u> Zone(s) concernée(s) <u>Zone spéciale - pôle multimodal</u> _____ _____ _____ minimum maximum COS _____ 0,95 CUS _____ 3,00 CSS _____ 1,00 DL _____ 0 Emplacements de stationnement _____		Servitudes découlant d'autres dispositions légales Environnement Distance par rapport à la zone protégée nationale et / _____ m ou communautaire Présence de biotope(s) <input type="checkbox"/> Zone de bruit <input type="checkbox"/> Voirie nationale (permission de voirie) <input checked="" type="checkbox"/> Gestion de l'Eau (zones inondables) <input checked="" type="checkbox"/> Sites et Monuments Inventaire suppl. <input type="checkbox"/> Monument national <input type="checkbox"/> Zone SEVESO <input type="checkbox"/> Autres _____ _____	
Terrain Surface brute <u>1,43 ha</u> 100 % Surface nette <u>0,87 ha</u> 60,4 % Surface destinée aux voiries de desserte (publique ou ouverte au public) <u>0,18 ha</u> Surface destinée à la zone résidentielle/zone de rencontre (20 km/h) <u>0,17 ha</u> Surface destinée à la mobilité douce (publique ou ouverte au public) <u>0,17 ha</u> Surface destinée au stationnement public <u>0,00 ha</u> 0 % Surface destinée à l'espace vert public <u>0,12 ha</u> Surface destinée aux aires de jeux ouvertes au public <u>0,00 ha</u> 0 % Surfaces privées et publiques nécessaires à la viabilisation <u>0,63 ha</u>		Surface cédée au domaine public communal <u>0 ha</u> Taux de cession <u>0 %</u> Nombre de lots / parcelles / d'îlots <u>2</u> Taille moyenne des lots / parcelles / îlots <u>0,71725 a.</u>	
Constructions minimum maximum Surface constructible brute _____ 42447 m ² Emprise au sol _____ 8075 m ² Nombre de logements _____ 0 Densité de logements / hectare brut <u>0 u./ha</u> Personnes estimées / logement _____ 0 Nombre d'habitants _____ 0 Surface de vente maximale _____ m ²		Mixité de logements (en tenant compte du nombre maximum de logements) Nombre de logements de type: minimum maximum unifamilial _____ - bifamilial _____ - collectif (>2 log/bât.) _____ - Surf./ nbre de log. à coût modéré _____ - Surface brute de bureaux maximale _____ m ²	
Axe(s) de desserte Charge de trafic (si disponible et selon prévision P&CH) Route Nationale <u>N7</u> _____ - _____ vh/j Chemin Repris _____ - _____ vh/j Chemin communal <u>rue de la Gare</u> _____		Emplacements de stationnement publics activités habitat _____ - 0 privés (min.) <u>116</u> 0 privés (max.) _____ 0 total (max.) _____ 0	
Offre de transports en commun Proximité de l'arrêt d'autobus le plus proche (distance parcourue) _____ 0 m Infrastructures techniques Longueur totale de canalisation pour eaux usées _____ 243 m Longueur totale de canalisation pour eaux pluviales _____ 478 m		Proximité d'une gare ou d'un arrêt de chemin de fer (distance parcourue) _____ 0 m Surface destinée à l'évacuation d'eaux pluviales à ciel ouvert _____ m ² Surface destinée à la rétention d'eaux pluviales à ciel ouvert _____ 492 m ²	

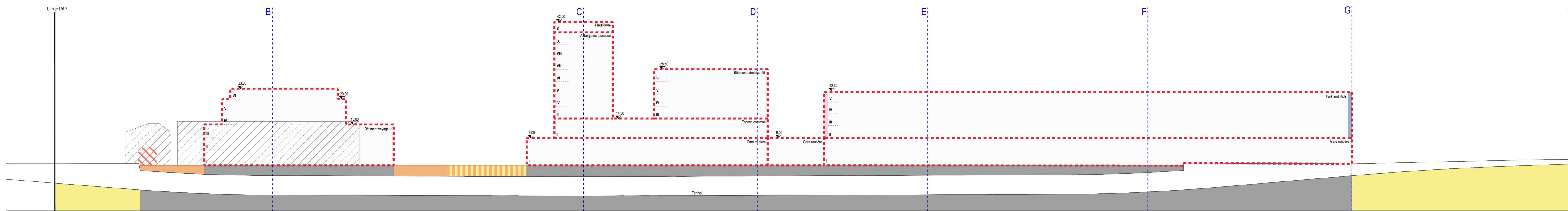
PARTIE B:

Projet d'aménagement particulier

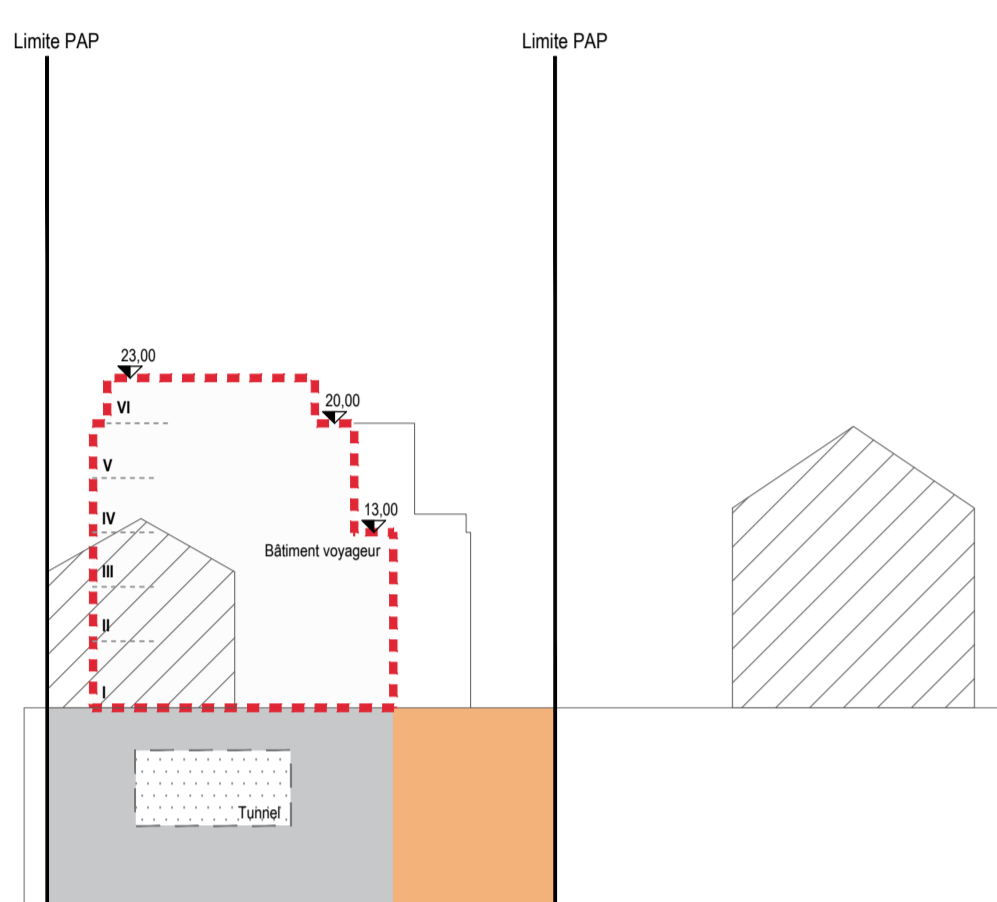
1 Partie graphique

- » Plan des prescriptions
- » Plan des coupes

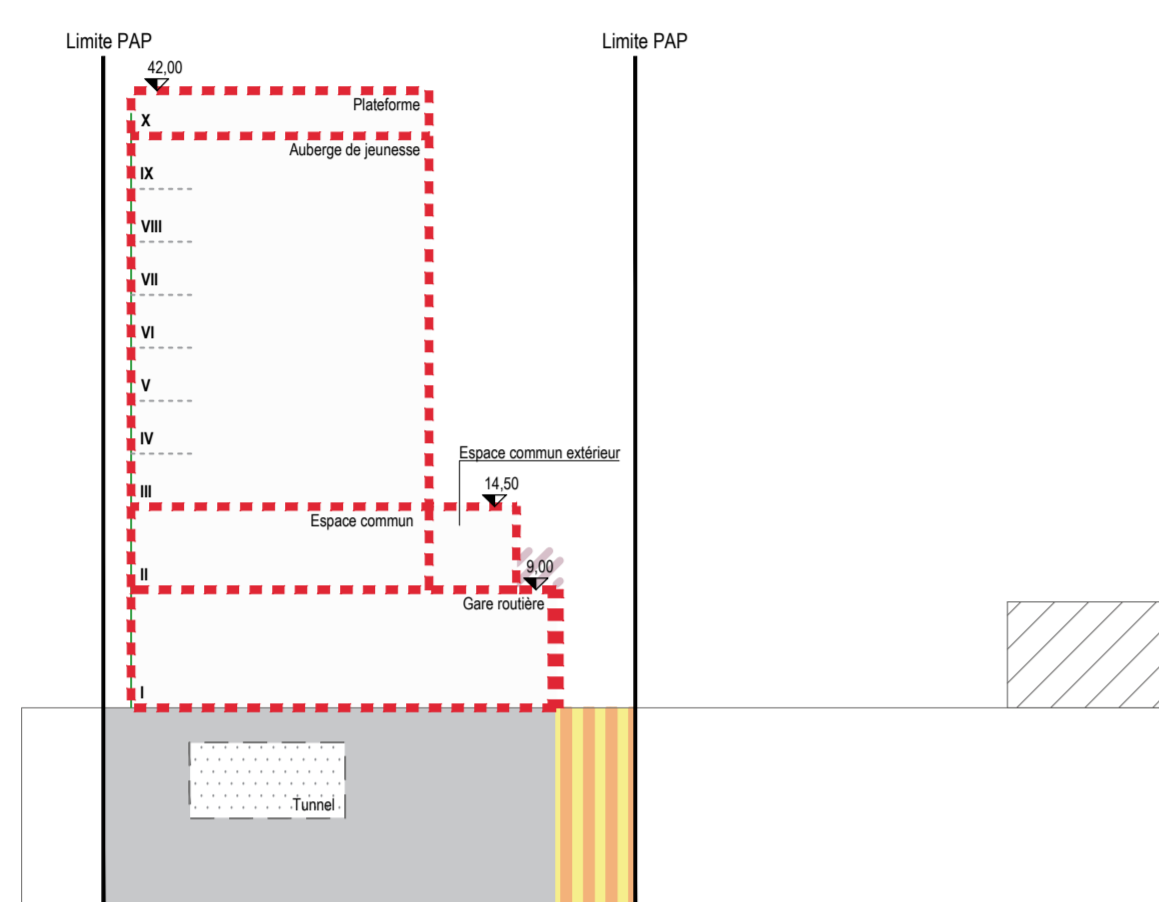
Coupe A-A'



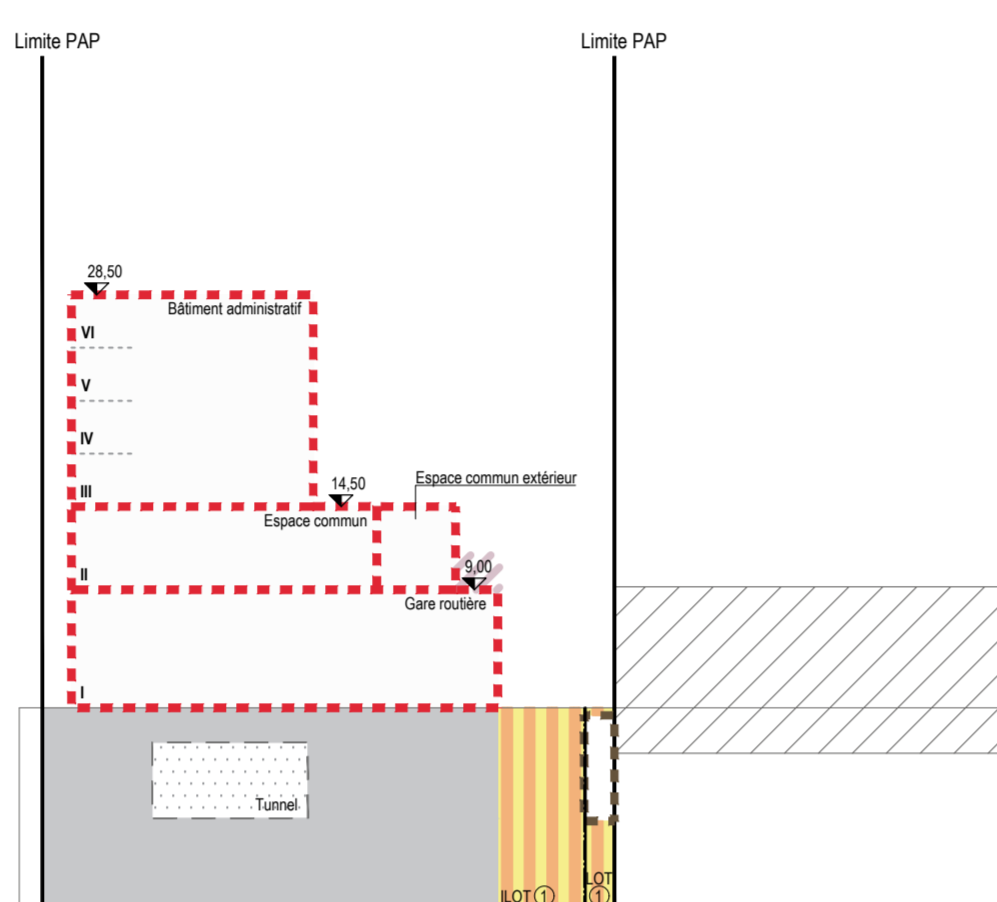
Coupe B-B'



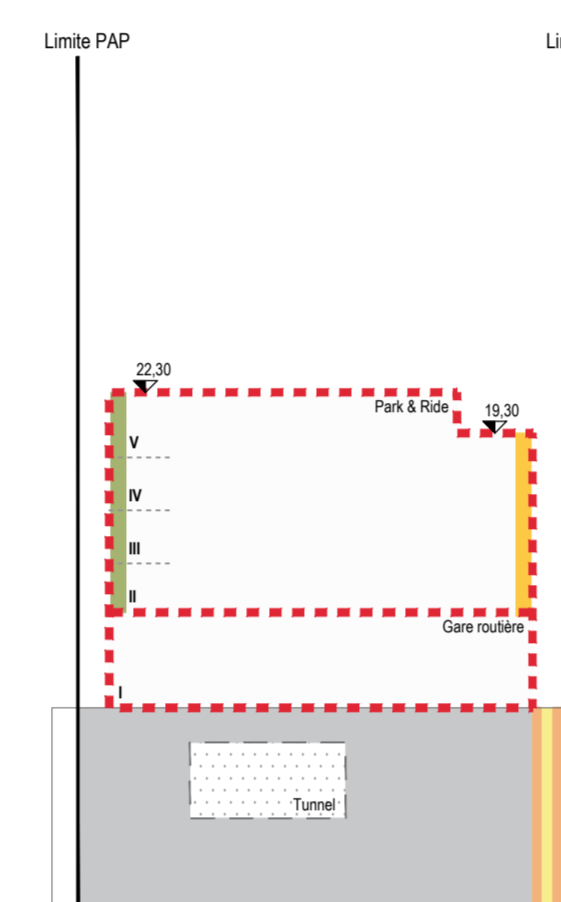
Coupe C-C'



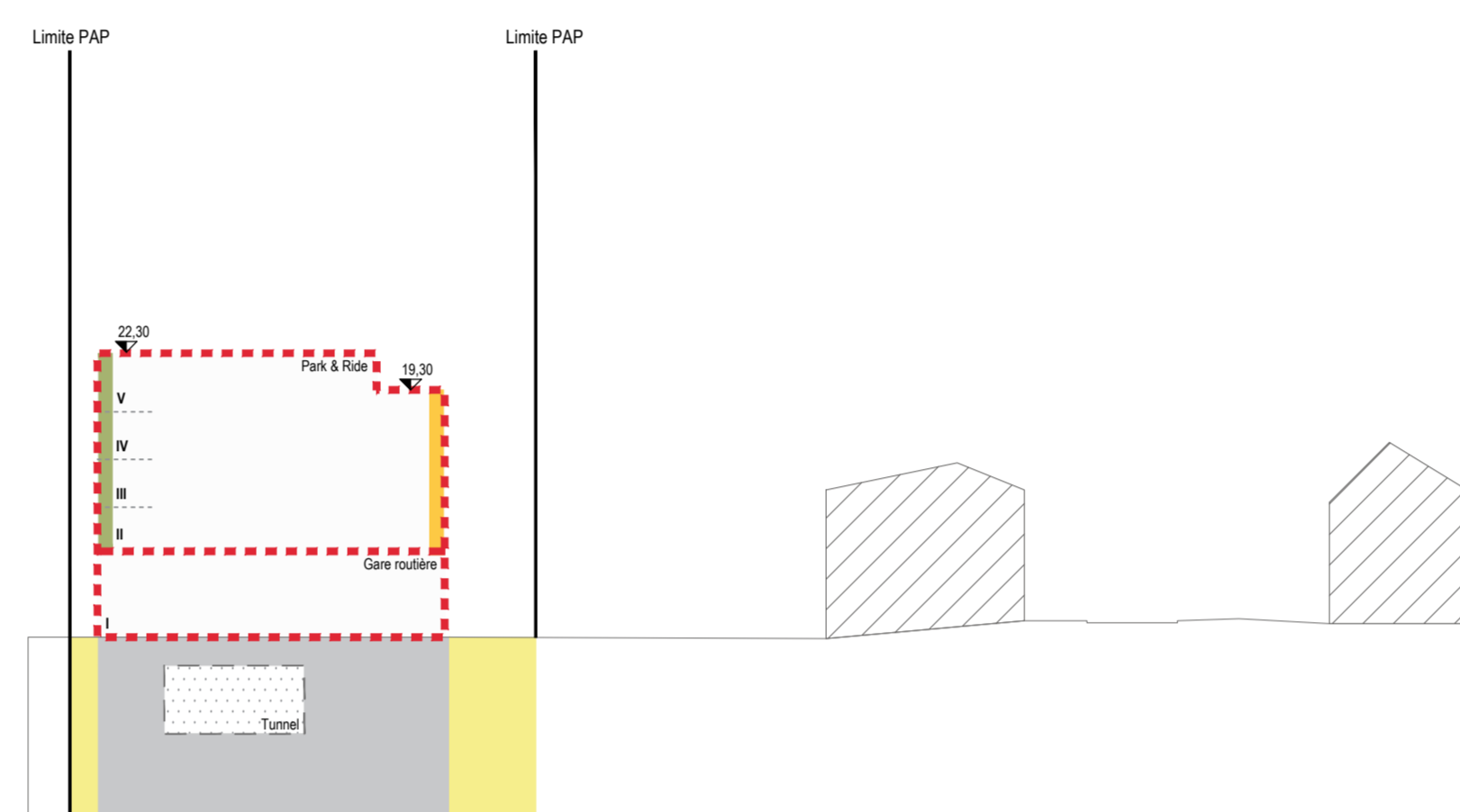
Coupe D-D'



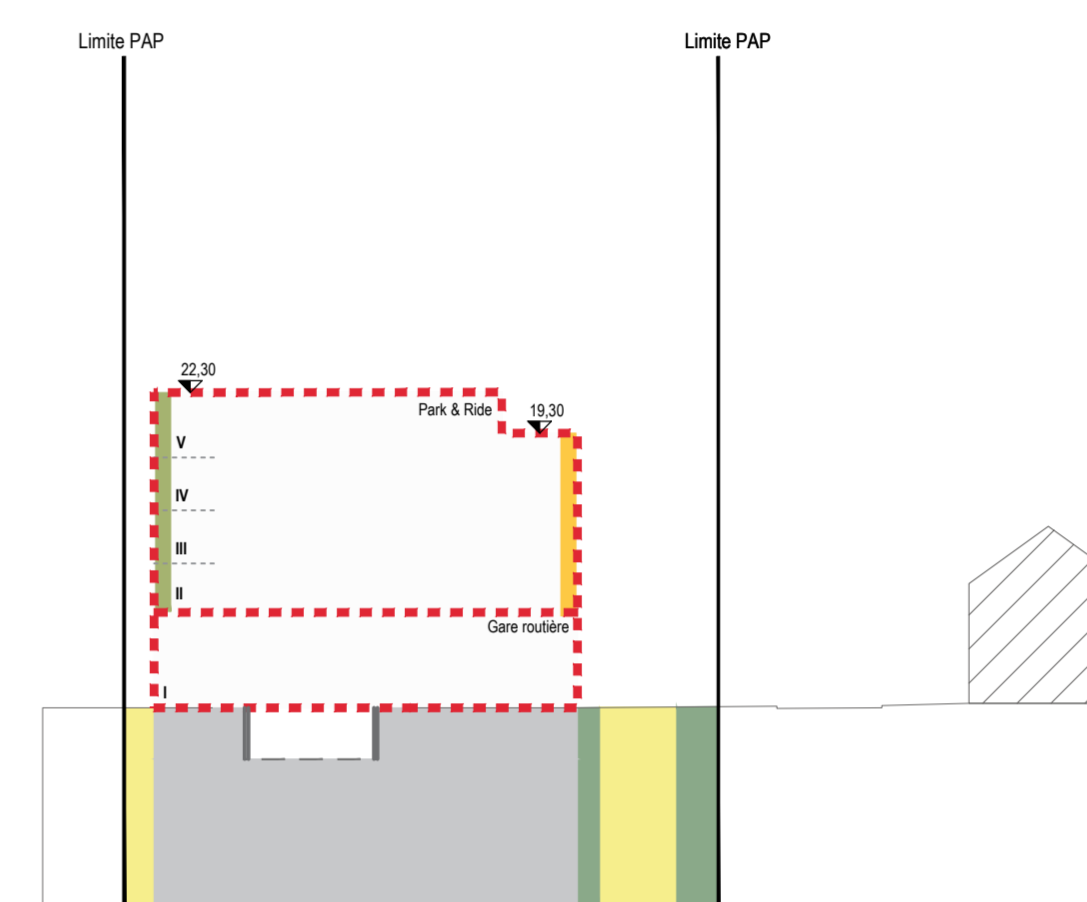
Coupe E-E'



Coupe F-F'



Coupe G-G'



Les dimensions et surfaces exactes seront déterminées par l'Administration du Cadastre et de la Topographie

Représentation schématisée du degré d'utilisation du sol par lot ou lot

LOT / ILOT		surface du lot (de l'lot) (ares)	
surface d'emprise au sol (m²)	surface constructible brute (m²)	max	min
type et nombre de logements	nombre de niveaux	max	min
type, disposition et nombre des constructions	hauteur des constructions (m)	max	min

Délimitation du PAP et des zones du PAG

- délimitation du PAP
- - - délimitation des différentes zones du PAG

Formes de toiture

- toiture existante
- - - toiture remaniée

Nombre de niveaux

- I, II, III, ... nombre de niveaux pleins
- +1,2, ... R nombre d'étages en rez-de-chaussée
- +1,2, ... C nombre de niveaux sous combles
- +1,2, ... S nombre de niveaux en sous-sol

Hauteur des constructions

- h_{co} hauteur à la corniche de x mètres
- h_{ax} hauteur à l'accroche de x mètres
- h_{fx} hauteur au faîte de x mètres

Types, dispositions et nombre des constructions

- oc constructions en ordre continu
- oc' constructions en ordre non continu
- x-mi x maisons isolées
- x-mj x maisons jumelées
- x-mb x maisons en bande
- x-u x logements de type unifamilial
- x-b x logements de type bifamilial
- x-c x logements de type collectif
- tx (y%-z%) toiture à x versants, degrés d'inclinaison
- ← orientation du toit

Types et nombre de logements

- oc espaces vert privé
- oc' espaces vert public
- aire de jeux
- espace extérieur pouvant être coiffé
- voie de circulation motorisée
- espace pouvant être dédié au stationnement
- chemin piéton / piste cyclable / zone piétonne
- voie de circulation de type zone résidentielle ou zone de rencontre

Types et nombre de constructions

- oc espaces vert privé
- oc' espaces vert public
- aire de jeux
- espace extérieur pouvant être coiffé
- voie de circulation motorisée
- espace pouvant être dédié au stationnement
- chemin piéton / piste cyclable / zone piétonne
- voie de circulation de type zone résidentielle ou zone de rencontre

Plantations et murs

- arbre à moyenne ou haute tige projeté / arbre à moyenne ou haute tige à conserver
- haie projetée / haie à conserver (à titre indicatif)
- ▭ mur projeté / mur à conserver

Forme de toiture

- ▭ toiture plate
- ▭ mur projeté / mur à conserver

Servitudes

- servitude de type urbanistique
- servitude écologique
- servitude de passage
- élément bâti ou naturel à conserver (à titre indicatif)
- route (à titre indicatif)

Indications supplémentaires

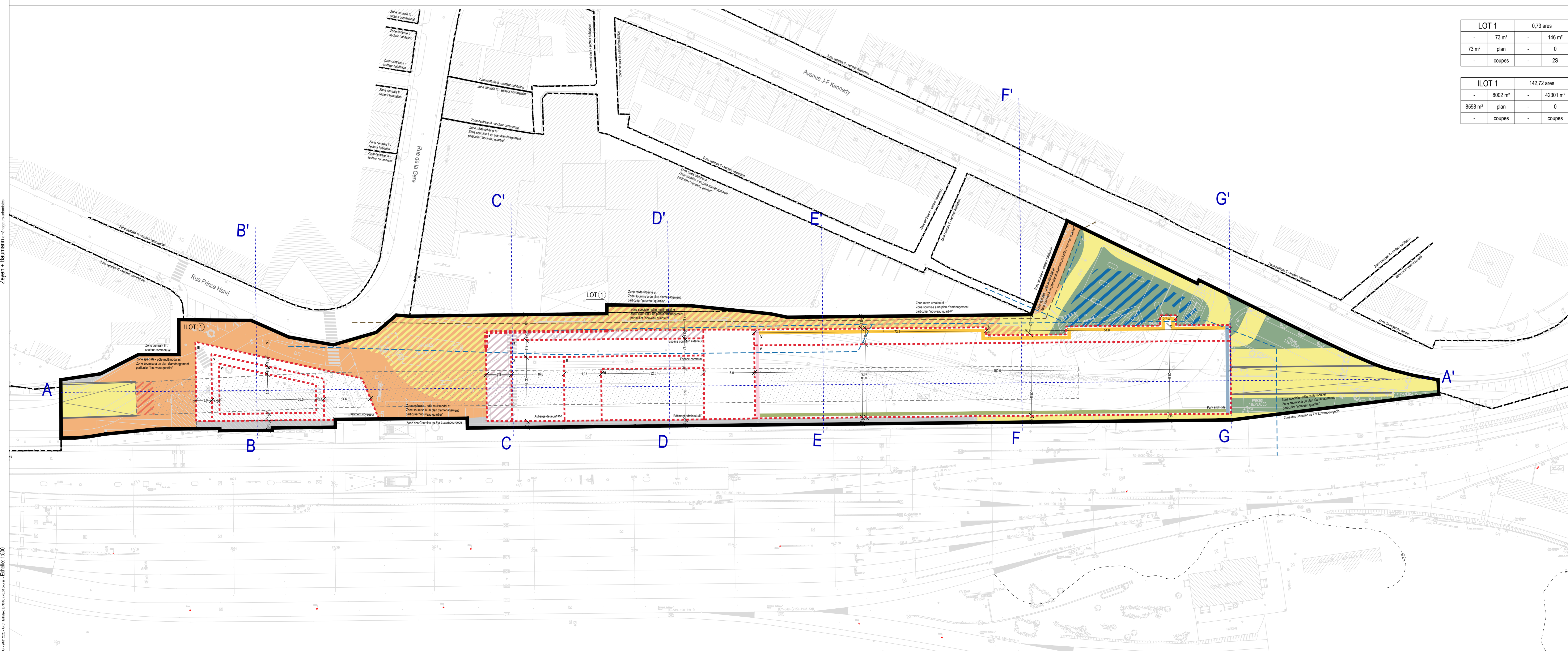
- indication coupes
- tunnel
- point de référence (197.83 mNAD)
- hauteur maximale réglementaire
- cote (à titre indicatif)
- nombre de niveaux (à titre indicatif)
- numéro du lot / lot

Infrastructures techniques

- rétention à ciel ouvert pour eaux pluviales
- canalisation pour eaux pluviales
- canalisation pour eaux usées
- fossé ouvert pour eaux pluviales

Indications supplémentaires

- ▨ balcon urbain
- ▨ façade Ouest
- ▨ façade Nord
- ▨ façade Est
- ▨ façade Sud
- ▨ implantation "NBOC" (à titre indicatif)



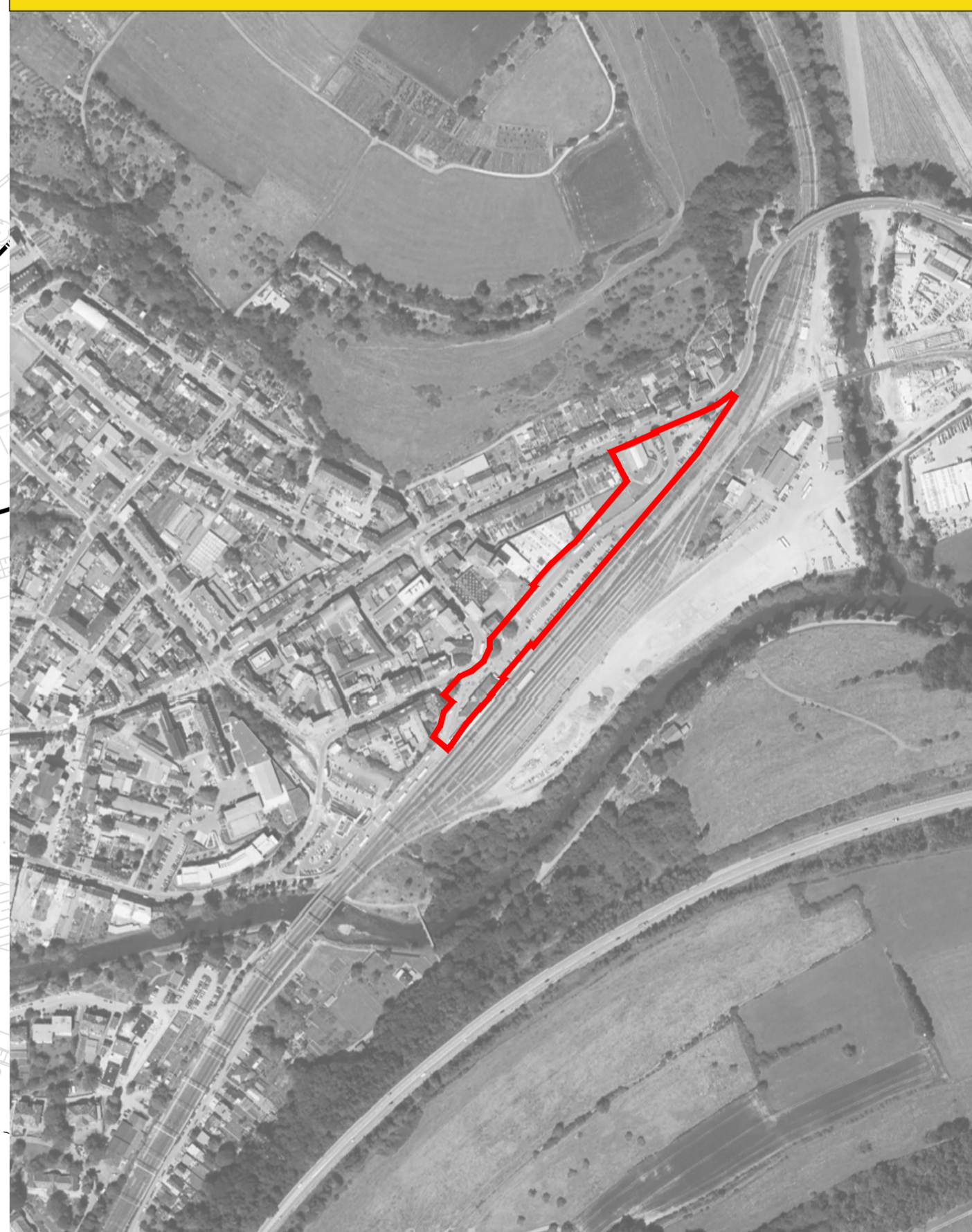
LOT 1		0,73 ares	
-	73 m²	-	146 m²
73 m²	plan	-	0
-	-	-	2S

ILOT 1		142,72 ares	
-	8002 m²	-	42301 m²
8002 m²	plan	-	0
-	-	-	2S

Version modifiée sur base de l'avis de la Cellule d'Évaluation émis en date du 7 Août 2019 (réf. N° 18660/16C) et des réclamations

Fond de plan: Schneider & associés - Levé 15-282, Plan N° OA-T-002 (BCR SA 1) - Mesurage No 001

PAP «nouveau quartier»
"Pôle Multimodal" à Ettelbrück



2 Partie écrite

Art. 1 Portée de la partie écrite

La présente partie écrite s'applique uniquement aux terrains concernés par le présent plan d'aménagement particulier « Pôle Multimodal », appelé par la suite PAP.

Le PAP comprend :

- » la partie graphique (PG), c'est-à-dire le plan des prescriptions et le plan des coupes,
- » la partie écrite (PE).

Pour tout ce qui n'est pas prévu dans la partie écrite et graphique du présent PAP, la partie écrite du Plan d'Aménagement Général (PAG) et le règlement sur les bâtisses de la Ville d'Ettelbruck sont applicables.

Art. 2 Affectation et cession de terrains au domaine public communal

a) Le PAP prévoit la réalisation d'un îlot et d'un lot.

b) L'îlot 1 est destiné aux :

- » bâtiments, infrastructures et installations en relation avec les activités ferroviaires, routières et de la mobilité douce, ainsi qu'aux espaces libres correspondant à l'ensemble de ces fonctions ;
- » équipements de service public ;
- » activités de commerce, services administratifs et professionnels suivant les indications du tableau repris ci-dessous.

L'affectation des différentes parties des constructions est indiquée sur la partie graphique et détaillée dans le tableau suivant :

Type de bâtiment	Affectations autorisables
Bâtiment voyageur	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de la gare ferroviaire, ainsi que les activités de commerce et les services administratifs ou professionnels.
Gare routière	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de la gare routière, du bâtiment administratif, de l'auberge de jeunesse et du Park and Ride, ainsi que les activités de commerce et les services administratifs ou professionnels.
Auberge de jeunesse	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de l'auberge de jeunesse, y inclus les activités de loisirs ou de récréation et les services administratifs ou professionnels.
Bâtiment administratif	Y sont admis les services administratifs ou professionnels, les équipements de service public ainsi que les fonctions connexes à ces activités.

Espace commun et Espace commun extérieur	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de l'auberge de jeunesse et du bâtiment administratif, y inclus les activités de loisirs ou de récréation, les services administratifs ou professionnels, des restaurants et des débits de boissons.
Park + Ride	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement du park and ride.

c) Le **lot 1** est destiné à la réalisation d'un parking souterrain ainsi qu'à l'aménagement d'un espace public en surface.

Art. 3 Implantation des constructions

a) L'implantation des constructions principales est à faire à l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé, indiquées dans la partie graphique.

À l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé, une marge de tolérance d'au maximum 2,00 mètre peut être appliquée par rapport à la subdivision intérieure des différentes parties des constructions projetées, sans que ceci puisse augmenter l'emprise au sol totale d'une fenêtre de construction, par rapport aux indications sur la partie graphique du PAP.

b) L'implantation des sous-sols est à faire à l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé ainsi que dans les limites de surfaces constructibles pour constructions souterraines, indiquées dans la partie graphique.

c) La profondeur et la largeur maximale des constructions sont définies par les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé respectivement les limites de surfaces constructibles pour dépendances – telles qu'indiqués dans la partie graphique.

Art. 4 Hauteur et nombres de niveaux

a) Les hauteurs maximales totales sont indiquées dans la partie graphique. Ces hauteurs sont à mesurer par rapport au niveau de référence 197,83 m_üNN. Celui-ci est défini sur la marche de l'entrée du bâtiment appelé « Bauerestuff » à l'endroit indiqué sur la partie graphique.

b) Le nombre maximal de niveaux est tributaire de la hauteur maximale. Un niveau supplémentaire peut être autorisé en sous-sol.

c) Les hauteurs maximales peuvent être dépassées afin de permettre l'aménagement de garde-corps et d'autres équipements nécessaires à la sécurité respectivement à la prévention incendie.

Art. 5 Toitures

Les formes des toitures sont libres. L'aménagement en toit-terrasse est admis, sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement.

Art. 6 Panneaux solaires

- a) Les panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques) sont admis en toiture et en façade.
- b) Les panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques) installés sur une toiture plate ou légèrement inclinée, doivent avoir un recul minimal de 1,50 mètres par rapport aux plans de façades et ne peuvent dépasser une hauteur totale de 1,00 mètre et une pente maximale de 35°.

Art. 7 Avant-corps, balcons et loggias

- a) Des avant-corps avec une saillie maximale de 2,00 mètres sont admis en façade et peuvent dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé telles qu'indiquées dans la partie graphique d'au maximum 1,00 mètre. Par plan de façade, les avant-corps ne peuvent pas dépasser un tiers de la surface totale.
- b) Les balcons et loggias sont admis.

Art. 8 Prescriptions spécifiques par type de bâtiment

Le présent article regroupe des prescriptions spécifiques pour les différents bâtiments prévus par le présent PAP, tel qu'indiqué dans Art. 2. Le cas échéant, les dispositions du présent article priment sur les autres dispositions de la présente partie écrite.

8.1 Bâtiment voyageur

Les dispositions suivantes sont d'application pour la construction indiquée en tant que « **bâtiment voyageur** » sur la partie graphique du PAP :

- a) Au moins deux tiers de la surface de la toiture du dernier étage doivent être végétalisées et / ou utilisées pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques).
- b) Toutes les façades du bâtiment sont à traiter comme façade principale et doivent être conçues de manière à transposer la fonctionnalité du bâtiment. Le revêtement de la façade sera majoritairement en pierres naturelles.

8.2 Auberge de jeunesse / Bâtiment administratif / Espace commun

Les dispositions suivantes sont d'application pour les parties de construction indiquées en tant que « **auberge de jeunesse** », « **bâtiment administratif** », « **espace commun** » respectivement « **espace commun extérieur** » sur la partie graphique du PAP :

- a) Toutes les façades du bâtiment sont à traiter comme façade principale et doivent présenter un aspect sobre. Le choix des matériaux et des couleurs doit prendre en compte l'exposition particulière du bâtiment dans le paysage. Les façades complètement vitrées sont interdites. Les matériaux brillants et miroitants sont interdits.

b) La partie de construction indiquée en tant que « **balcon urbain** » sur la partie graphique est à aménager en tant que toit-terrasse sur la dalle recouvrant la « gare routière » et doit être librement accessible au public. Cette partie de construction ne peut pas recevoir de toiture.

c) La partie de la construction indiquée en tant que « **espace commun extérieur** » doit être exécutée en tant qu'espace non-clos sur une surface minimale correspondant à deux tiers de son emprise totale maximale. La partie non-close peut être recouverte d'une toiture constituée d'une structure légère.

d) Les escaliers, cages d'escaliers, ascenseurs, monte-charges et autres équipements techniques nécessaires au fonctionnement du complexe bâti « espace commun / auberge de jeunesse / bâtiment administratif » ne sont pas concernés par les dispositions du point b) et c).

e) Les toitures des parties de construction indiquées en tant que « **bâtiment administratif** » et « **espace commun** » sont à aménager en toitures végétalisées sur au minimum deux tiers de leur surface totale respective. Une dérogation peut être accordée, afin de permettre une utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques).

f) Les deux bâtiments « **auberge de jeunesse / bâtiment administratif** » et « **park and ride** » doivent constituer des constructions isolées et ne peuvent pas être reliés par une plateforme continue ou une dalle continue au-dessus de la gare routière.

8.3 Plateforme

Le dernier niveau du bâtiment de l'auberge de jeunesse, indiqué en tant que « **plateforme** » sur la partie graphique du PAP, est à aménager en tant que plateforme ouverte, librement accessible au public pendant la journée. À l'exception des parties destinées aux cages d'escalier et d'éventuels locaux techniques, il est interdit de couvrir ce niveau avec une toiture.

8.4 Gare routière

Les dispositions suivantes sont d'application pour la partie de construction indiquée en tant que « **gare routière** » sur la partie graphique du PAP :

a) L'emprise au sol des constructions closes ne peut pas dépasser 40% de la surface totale des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé.

b) Est à considérer comme construction close dans le sens du présent article, toute construction close servant au fonctionnement de l'auberge de jeunesse, du bâtiment administratif et du park and ride, tel que les rampes, cages d'escaliers, les ascenseurs, les monte charges etc. ainsi que les surfaces pour activités de commerce ou services administratifs et professionnels.

c) Les aménagements requis pour le fonctionnement de la gare routière, tel que les abris bus, le mobilier urbain ainsi que les équipements et infrastructures techniques, ne sont pas considérés en tant que constructions closes dans le sens du présent article.

d) La façade indiquée en tant qu'alignement obligatoire pour constructions destinées au séjour prolongé sur la partie graphique est à développer en tant que front bâti fermé sur au moins deux tiers de sa longueur. Dans cette façade, une des entrées principales du complexe bâti « espace commun / auberge de jeunesse / bâtiment administratif » est à prévoir au rez-de-chaussée. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie respectivement d'optimisation du flux de passagers de la gare routière dûment justifiés.

8.5 Park and Ride

Les dispositions suivantes sont d'application pour la partie de construction indiquée en tant que « **park and ride** » sur la partie graphique du PAP :

a) Le dernier niveau de la construction doit prévoir un retrait par rapport à la façade « Ouest ». Ce dernier niveau est constitué par des constructions légères, à l'exception des cages d'escaliers.

La hauteur maximale prescrite pour l'acrotère sur la façade « Ouest » peut être augmentée d'au maximum 1,50 mètre vis-à-vis de l'indication sur la partie graphique.

b) Les cages d'escaliers ne sont pas concernées par les dispositions du point a) et peuvent être prévues en dehors des surfaces prévues pour le dernier niveau. La hauteur d'une cage d'escaliers peut dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé d'au maximum 3,00 mètres.

c) Les façades doivent être fermées sur au minimum 50% de la surface totale des trois façades. Les parties de façade végétalisées ou utilisés pour la production d'énergie renouvelable sont considérées comme étant fermées. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie dûment justifiées.

d) Les façades des parties de la construction indiquées en tant que « **façade Nord** » et « **façade Sud** » sur la partie graphique doivent être végétalisées sur au moins 50% de la surface respective de la façade. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie dûment justifiées.

e) La façade de la partie de la construction indiquée en tant que « **façade Ouest** » sur la partie graphique :

- » doit être traitée en tant que façade principale ;
- » doit présenter un changement de structure, de matérialité ou de couleur de manière variable au moins tous les 8,00 à 20,00 mètres de longueur de façade – une séquence verticale ne peut pas dépasser 20,00 mètres ;
- » ne peut pas contenir d'éléments de façade métalliques apparents, à l'exception des bardages en métal et de la structure portante ;
- » doit être végétalisée sur au moins 30% de sa surface totale.

Les séquences verticales des façades sont à différencier les unes des autres par leur composition architecturale. Elles sont à traiter avec la même matérialité sur toute leur hauteur. En outre, les ouvertures et de la composition architecturale de la façade doit contribuer à la lecture verticale de la construction.

f) La façade de la partie de la construction indiquée en tant que « **façade Est** » sur la partie graphique, doit être utilisée pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires sur au moins 30% de la surface totale de cette façade. Les panneaux solaires peuvent dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé d'au maximum 0,50 mètre.

La « **façade Est** » doit présenter un changement de structure, de matériaux ou de couleur au moins tous les 30,00 mètres de longueur de façade.

Art. 9 Emplacements de stationnement

a) Sont à considérer comme minimum :

- » **activités de commerce** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 40 m² de surface construite brute,
- » **services administratifs et professionnels** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 125 m² de surface construite brute,
- » **établissements d'hébergement** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 300 m² de surface construite brute.

b) Les emplacements de stationnement sont aménagés sur la même parcelle cadastrale que la construction à laquelle ils se rapportent ou sont regroupés sur une parcelle différente de celle des immeubles concernés et située dans un rayon de 500 mètres.

c) Le nombre d'emplacements de stationnement requis peut être réduit, sous condition qu'une taxe de compensation soit payée par emplacement créé en moins. Le montant de cette taxe est défini dans le règlement sur les taxes publiques de la Ville d'Ettelbruck.

d) Dans le cadre de l'aménagement de l'espace public suivant les dispositions de l'Art. 12, un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour taxis est à prévoir dans les alentours du bâtiment voyageur.

Art. 10 Surfaces pouvant être scellées

Les surfaces scellées d'un lot – tel qu'indiquées dans la partie graphique – reprennent :

- » la surface surplombée par une construction, respectivement la surface d'un sous-sol,
- » les surfaces pour la construction des dépendances et constructions similaires, selon les dispositions de la présente partie écrite et
- » les aménagements relatifs à l'espace public suivant l'Art. 12.

Art. 11 Travaux de déblai et remblai

a) Lors de l'exécution du PAP, les travaux de déblai et de remblai sont à exécuter selon les indications concernant le terrain remodelé définies sur la partie graphique, en appliquant une marge de tolérance d'au maximum 1,00 mètre.

b) Au-delà de ces indications, un remblai de terre jusqu'à 1,00 mètre au-dessus ou un déblai jusqu'à 1,00 mètre en dessous du terrain naturel est autorisé.

b) Les murs de soutènement ont une hauteur maximale de 1,50 mètre. La hauteur totale maximale peut ponctuellement être dépassée de 0,50 mètre, à condition que la hauteur moyenne mesurée sur toute la longueur d'un mur de soutènement n'excède pas la hauteur totale maximale définie ci-dessus.

c) Les remblais et déblais ainsi que les murs de soutènement nécessaires à la réalisation des aménagements visés par l'Art. 14 ne sont pas touchés par les dispositions du présent articles.

Art. 12 Aménagement de l'espace public

a) Est à considérer comme espace public dans le sens du présent PAP, tout espace extérieur situé au niveau du rez-de-chaussée et indiqué dans la partie graphique en tant que :

- » espace vert public,
- » voie de circulation motorisée,
- » chemin piéton / piste cyclable / zone piétonne,
- » voie de circulation de type zone résidentielle ou zone de rencontre.

Les aménagements visés par l'Art. 14 ne font pas partie de l'espace public dans le sens de la présente partie écrite.

b) L'espace public doit être librement accessible pour le public.

c) Les indications relatives à l'aménagement de l'espace public et aux infrastructures techniques dans la partie graphique du PAP sont données à titre indicatif. L'aménagement exact est à définir dans le cadre du projet d'exécution relatif au présent PAP.

d) Des aménagements, dépendances et infrastructures techniques peuvent être autorisés sur les surfaces définies en tant qu'espace public, dont notamment les stations de transformation, les abris vélos, MBOX, des escaliers, du mobilier urbain etc.

e) Le choix des matériaux, revêtements de sol, couleurs, du mobilier urbain et d'autres éléments constitutifs de l'espace public doit être fait dans le prolongement de l'aménagement de l'espace public existant ou projeté au centre-ville de la Ville d'Ettelbruck et doit être précisé dans le cadre du projet d'exécution relatif au PAP.

f) L'espace public le long de l'Avenue J.F. Kennedy doit être aménagé en tant qu'entrée de ville. Dans le cadre du réaménagement de cet espace, le caractère d'allée doit être conservé.

Art. 13 Lotissement de terrains

Les îlots peuvent être subdivisés en lots sur base d'une autorisation de lotissement selon les prescriptions de l'article 29 (1) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Art. 14 Prescriptions spécifiques

L'implantation du nouveau tunnel de la N7 est reprise à titre indicatif sur la partie graphique du PAP. Le tunnel et tout autre aménagement relatif à la Route Nationale 7 respectivement du réseau routier étatique ne font pas partie des travaux de voirie et d'équipements publics nécessaires à la viabilité du présent PAP. Les dispositions de la présente partie écrite ne sont pas d'application pour ces aménagements.

2.1 Annexe - Terminologie

Les définitions suivantes font partie intégrante de la partie écrite du présent projet d'aménagement particulier.

Elles sont issues du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune (Annexe II: Terminologie du degré d'utilisation du sol) et du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement particulier « quartier existant » et du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » portant exécution du plan d'aménagement général d'une commune (Annexe II: Terminologie).

Acrotère

On entend par acrotère la remontée verticale encadrant la dalle d'une toiture-terrasse, d'une toiture plate ou d'une terrasse.

Alignement de voirie

On entend par alignement de voirie la limite entre la voie desservante et les terrains à bâtir net.

Alignement obligatoire

On entend par alignement obligatoire la limite séparative obligatoire soit entre une construction et une surface non aedificandi, soit entre volumes construits dont les prescriptions dimensionnelles diffèrent. La façade en question devra respecter l'alignement obligatoire sur au moins deux tiers de la surface. Les loggias ne sont pas à considérer pour l'alignement obligatoire.

En cas d'assainissement énergétique, la couche isolante supplémentaire, de même que le nouveau parachèvement extérieur pourront, le cas échéant, déroger aux limites de surfaces constructibles.

Auvent

On entend par auvent un avant-toit fixé en console et placé au-dessus d'une ouverture, d'un portail, d'un panneau d'information ou d'une construction similaire.

Avant-corps

On entend par avant-corps un élément architectural ou une partie d'une construction se trouvant en saillie par rapport à la façade. Un avant-corps est subordonné à la façade à laquelle il se rapporte. Il présente une surface inférieure à un tiers de la surface de la façade, toiture non comprise, et une saillie inférieure à 2 mètres.

Balcon

On entend par balcon une construction ouverte formée soit par une dalle ou par une plate-forme dépassant la façade d'un bâtiment, soit par une dalle ou par une plate-forme portée par une structure autoportante, ceinte d'un garde-corps et communiquant avec les pièces d'habitation adjacentes par une ou plusieurs portes ou portes-fenêtres.

Bande de construction

On entend par bande de construction la partie du terrain à bâtir net sur laquelle les constructions abritant des pièces destinées au séjour prolongé de personnes peuvent être implantées. Cette bande est mesurée à partir de la limite cadastrale du terrain à bâtir net donnant sur la voie desservante.

Car-port

On entend par car-port toute construction ouverte sur au moins deux côtés, réalisée en principe en matériaux légers et servant à abriter un ou plusieurs véhicules en stationnement.

Clôture

On entend par clôture toute construction destinée à enclore un espace et érigée en principe sur l'alignement de voirie ou sur la limite séparative entre deux propriétés.

On distingue trois types de clôtures:

- les clôtures légères ou ajourées (p.ex. barrières, enceintes, enclos et grilles),
- les clôtures massives ou opaques (p.ex. murets et murs),
- les clôtures végétales (p.ex. haies).

Coefficient d'utilisation du sol [CUS]

On entend par 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, pour autant que la hauteur d'étage moyenne ne dépasse pas 5 mètres.

Pour tous les niveaux dont la hauteur moyenne d'étage est comprise entre 5 mètres et 10 mètres, la surface construite brute est multipliée par 2. Pour tous les niveaux dont la hauteur d'étage moyenne dépasse 10 mètres, la surface construite brute est multipliée par 3.

Coefficient d'occupation du sol [COS]

On entend par coefficient d'occupation du sol le rapport entre la surface d'emprise au sol de la ou des constructions (au niveau du terrain naturel) et la surface du terrain à bâtir net.

Coefficient de scellement du sol [CSS]

On entend par coefficient de scellement du sol le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net.

Comble

On entend par comble le volume compris entre le dernier niveau plein et les pans de toiture en pente d'un bâtiment.

Construction

On entend par construction tout bâtiment, bâtisse, édifice ou ouvrage, ancré au sol, qu'il soit hors sol ou enterré.

Cote de niveau

On entend par cote de niveau l'indication de la position verticale d'un élément, exprimée en altitude réelle conformément au référentiel national officiel.

Densité de logement [DL]

On entend par densité de logement le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut exprimé en hectares.

Les logements intégrés, au sens de l'annexe II du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement particulier « quartier existant » et du plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » portant exécution du plan d'aménagement général d'une commune ne sont pas pris en compte.

Dépendance

On entend par dépendance tout volume accolé ou isolé, ni destiné au séjour prolongé de personnes, ni à une activité professionnelle comme notamment les abris de jardin, les garages et les car-ports.

Etage en retrait

On entend par étage en retrait le niveau dont le plan d'au moins une façade est en retrait par rapport à celui du niveau situé en dessous.

Faîte/Faîtage

On entend par faite ou faitage la ligne d'intersection des deux versants d'une toiture dont les pentes sont opposées ou encore le segment le plus élevé d'une toiture à une pente.

Hauteur à la corniche

On entend par hauteur à la corniche la différence d'altitude entre l'axe de la voie desservante et le point d'intersection entre le plan extérieur de la façade (isolation et revêtement inclus) et le plan extérieur de la toiture (couverture incluse), mesurée au milieu de la façade de la construction principale donnant sur la voie desservante et perpendiculairement à l'axe de la voie desservante, sauf si le PAP en dispose autrement. Lorsqu'une construction est composée de plusieurs volumes, la hauteur à la corniche est mesurée individuellement pour chaque volume. Lorsque la hauteur d'une construction n'est pas la même sur toute la longueur de la construction, la hauteur la plus importante est à prendre en considération.

Hauteur à l'acrotère

On entend par hauteur à l'acrotère la différence d'altitude entre l'axe de la voie desservante et le plan supérieur (isolation et revêtement inclus) de l'acrotère, mesurée au milieu de la façade de la construction principale donnant sur la voie desservante et perpendiculairement à l'axe de la voie desservante, sauf si le PAP en dispose autrement. Lorsqu'une construction est composée de plusieurs volumes, la hauteur à l'acrotère est mesurée individuellement pour chaque volume. Lorsque la hauteur d'une construction n'est pas la même sur toute la longueur de la construction, la hauteur la plus importante est à prendre en considération.

Hauteur du socle

On entend par hauteur du socle la différence entre la cote du niveau fini du plancher du rez-de-chaussée et la cote de l'axe de la voie desservante, sauf si le PAP en dispose autrement. Lorsque la cote du socle n'est pas la même sur toute la longueur de la façade, la hauteur la plus importante est à prendre en considération.

Ilot

On entend par îlot une surface délimitée par une ou plusieurs voies desservantes et, le cas échéant, par une ou plusieurs limites physiques ou administratives.

Limite de surface constructible

On entend par limite de surface constructible soit la limite séparative entre une surface constructible et une surface non aedificandi, soit la limite séparative entre volumes construits adjacents pour lesquels les prescriptions dimensionnelles, les typologies ou les affectations diffèrent.

En cas d'assainissement énergétique, la couche isolante supplémentaire, de même que le nouveau parachèvement extérieur pourront, le cas échéant, déroger aux limites de surfaces constructibles.

Logement

On entend par logement un ensemble de locaux destinés à l'habitation, formant une seule unité et comprenant au moins une pièce de séjour, une niche de cuisine et une salle d'eau avec WC.

Logement de type collectif

On entend par logement de type collectif toute unité de logement dans une maison plurifamiliale ou dans une maison bi-familiale.

Logement intégré

On entend par logement intégré un logement faisant partie d'une maison de type unifamilial et appartenant au propriétaire du logement principal. Le logement ne peut être destiné qu'à la location et doit être subordonné en surface au logement principal.

Loggia

On entend par loggia un espace de vie extérieur, couvert et non saillant par rapport à la façade d'un bâtiment, communiquant avec les pièces d'habitation par une ou plusieurs portes ou portes-fenêtres.

Lot

On entend par lot une unité de propriété foncière projetée et non encore répertoriée par le cadastre.

Maison bi-familiale

On entend par maison bi-familiale une construction servant au logement permanent et comprenant deux unités de logement.

Maison en bande

On entend par maison en bande toute construction faisant partie d'un ensemble de minimum trois maisons accolées.

Maison jumelée

On entend par maison jumelée toute construction faisant partie d'un ensemble de deux maisons accolées.

Maison plurifamiliale

On entend par maison plurifamiliale une construction servant au logement permanent et comprenant plus de deux unités de logement.

Maison unifamiliale

On entend par maison unifamiliale une construction servant au logement permanent et comprenant en principe une seule unité de logement. Un seul logement intégré supplémentaire y est admis.

Niveau naturel du terrain

On entend par niveau naturel du terrain le niveau du terrain avant les travaux de déblaiement, de remblaiement, de nivellement, d'assainissement ou d'aménagement extérieur.

Nombre d'étages

On entend par nombre d'étages le nombre de niveaux au-dessus du rez-de-chaussée.

Nombre de niveaux

On entend par nombre de niveaux, le nombre d'espaces entre planchers et plafonds. Les niveaux en sous-sol ne sont pas pris en compte.

Niveau en sous-sol

Est considéré comme niveau en sous-sol, tout niveau dont au moins la moitié du volume construit brut est sis en dessous du terrain naturel.

Niveau plein

On entend par niveaux pleins, les niveaux situés entre le niveau du terrain naturel et la ligne de corniche ou de l'acrotère. Si un niveau est partiellement enterré par rapport au terrain naturel, ce dernier est à considérer comme niveau plein si au moins la moitié de son volume est situé au-dessus du niveau du terrain naturel.

Parcelle

On entend par parcelle une unité de propriété foncière répertoriée par le cadastre et précisément délimitée.

Profondeur de construction

On entend par profondeur de construction soit la distance mesurée entre la façade avant et la façade arrière, soit la distance mesurée entre les deux façades opposées les plus rapprochées l'une de l'autre, au niveau comportant la surface construite brute la plus importante. Dans le cas de constructions composées de deux ou plusieurs corps de bâtiment, la profondeur de construction est mesurée séparément pour chacun d'entre eux.

Recul

Le recul constitue la distance entre la construction ou la surface constructible et la limite du lot ou de la parcelle, respectivement la limite de la zone destinée à rester libre.

Le recul est mesuré au milieu de la construction à partir de la façade finie (isolation incluse, sauf en cas d'assainissement énergétique), perpendiculairement à la limite parcellaire ou du lot.

Surface construite brute

On entend par surface construite brute la surface hors œuvre obtenue d'un bâtiment et des dépendances en additionnant la surface de tous les niveaux. Seules les surfaces non aménageables en sous-sol ou partiellement en sous-sol et sous combles ne sont pas prises en compte.

Les surfaces non closes, notamment les loggias, les balcons et les car-ports, ne sont pas prises en compte pour le calcul de la surface construite brute.

Surface non aménageable

Pour établir si une surface est non aménageable, il convient d'appliquer les critères suivants:

a. hauteur des locaux:

Les surfaces, dont la hauteur sous plafond est inférieure à 1,80 mètre, sont considérées comme surfaces non aménageables.

b. affectation des locaux

Les locaux techniques qui sont exclusivement affectés au fonctionnement technique de l'immeuble sont à considérer comme surfaces non aménageables.

Sont également à considérer comme surfaces non aménageables, les espaces de circulation, dont les garages, les cages d'escalier et les cages d'ascenseur, les dépôts ainsi que les caves individuelles des constructions collectives ne comportant pas d'ouverture sur l'extérieur.

Par contre, est considéré comme aménageable tout local où peut s'exercer une activité quelconque, telle que les buanderies, ateliers, vestiaires, cantines, réserves commerciales, restaurants, salles de réunion, salles de cinéma et salles d'ordinateurs.

c. Solidité et géométrie des locaux

Sont à considérer comme non aménageables les locaux dont les planchers ne peuvent supporter des charges supérieures à 1,5 kN/m² ou en raison de l'encombrement de la charpente ou d'autres installations.

Ces critères ne sont pas cumulatifs.

Surface hors œuvre

Est à considérer comme surface hors œuvre, la surface de plancher mesurée au nu extérieur des murs de pourtour, l'isolation thermique et le parachèvement compris. Sont à exclure du calcul, les constructions ne formant pas de plancher, dont les pylônes, canalisations, ouvrages de stockage tels que les citernes et les silos ainsi que les auvents. Sont également à exclure, les modénatures telles que les acrotères, bandeaux, corniches ou marquises ainsi que les rampes et les escaliers extérieurs.

En cas d'assainissement énergétique, la couche isolante supplémentaire de même que le nouveau parachèvement extérieur ne seront pas pris en compte.

Surface d'emprise au sol

On entend par surface d'emprise au sol la surface hors œuvre mesurée sur le plan du ou des parties de niveaux en contact direct avec le terrain naturel.

Ne sont pas pris en compte pour le calcul de la surface d'emprise au sol les aménagements extérieurs en dur, notamment les rampes de garage, les chemins d'accès, les surfaces non closes au rez-de-chaussée, les terrasses non couvertes, les surfaces non closes aux étages, tels que les loggias, les balcons, les perrons et les seuils.

Surface scellée

Est considérée comme surface scellée toute surface dont l'aménagement ne permet pas l'infiltration des eaux pluviales ainsi que toute surface surplombée par une construction.

Concernant les surfaces scellées par des constructions souterraines et couvertes de terre végétale, la surface de sol scellée à prendre en compte est réduite par tranche de 15 pour cent pour 15cm d'épaisseur de couverture de terre végétale, jusqu'à concurrence de 75 pour cent.

Concernant les toitures végétales, la surface scellée à prendre en compte est réduite de 50 pour cent.

Surface de vente

Il s'agit de la surface de vente au sens de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Terrasse

On entend par terrasse une surface stabilisée à l'air libre, non close, communiquant avec les pièces d'habitation adjacentes par une ou plusieurs portes ou portes-fenêtres.

On distingue:

- la terrasse accolée à un bâtiment;
- la terrasse aménagée sur la surface résultant du retrait d'un étage par rapport à l'étage inférieur ;
- le toit-terrasse aménagé sur une toiture plate accessible.

Terrain à bâtir brut

On entend par terrain à bâtir brut tous les fonds situés en zone urbanisée ou destinée à être urbanisée, non encore ou partiellement viabilisés.

Terrain à bâtir net

On entend par terrain à bâtir net tous les fonds situés en zone urbanisée ou destinée à être urbanisée déduction faite de toutes les surfaces privées et publiques nécessaires à sa viabilisation.

Voie desservante

On entend par voie desservante toute voie carrossable, publique ou privée, qui donne accès à une parcelle, à un lot.

Voie publique

On entend par voie publique les voies appartenant à l'Etat ou à une commune qui font partie du domaine public.

Annexes

1 Extraits cadastraux



EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Émis par: Jean Thibo
Date d'émission: 28/05/2019

COMMUNE: Ettelbruck
SECTION: C d'Ettelbruck

Échelle approximative:
1:2500



Autre commune/section représentée

Erpeldange-sur-Sûre

A d'Ingeldorf





LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration du cadastre
et de la topographie

RELEVÉ PARCELLAIRE

par commune et section cadastrale

Commune : ETTTELBRUCK
Section : C d'ETTTELBRUCK

Date de démission : 28 mai 2019

Responsable : Jean THIBO

No parcelle	Propriétaire	QP	Usurfruitier	QP	Lieu dit Nature(s)	Occupation(s)	RNBT RNB	RBT RBP	CT CP
	Emphytéote - Superficiaire - Autre	QP							
919 5215	ARAL SA (Luxembourg)				Avenue J-F Kennedy place (occupée)	bâtiment commercial	21.84	175	18a20ca
930 7620	Domaine de l'Etat				Avenue J-F Kennedy voie ferrée	-	611.06	0	5ha09a22ca
930 8488	ARAL SA (Luxembourg)				Avenue J-F Kennedy place	-	8.36	0	6a97ca
934 8490	DE VERBAND (FEDERATION AGRICOLE D'ACHAT ET DE VENTE)				Avenue J-F Kennedy place	-	0.03	0	3ca
1033 7622	Domaine de l'Etat				Place de la Gare place	-	6.30	0	5a25ca
1033 7624	Domaine de l'Etat				Place de la Gare place (occupée)	bâtiment à usage mixte	12.85	3100	10a71ca
1033 7625	Domaine de l'Etat				Place de la Gare place (occupée)	bâtiment à usage mixte	17.84	1150	14a87ca
1033 7628	Domaine de l'Etat				Place de la Gare place	-	28.42	0	23a69ca
1033 7899	Domaine de l'Etat				Rue Prince Henri place	-	41.78	0	34a82ca

2 Plan de mesurage

Périmètre PAP

Superficie réelle calculée = 1ha 43a 45ca

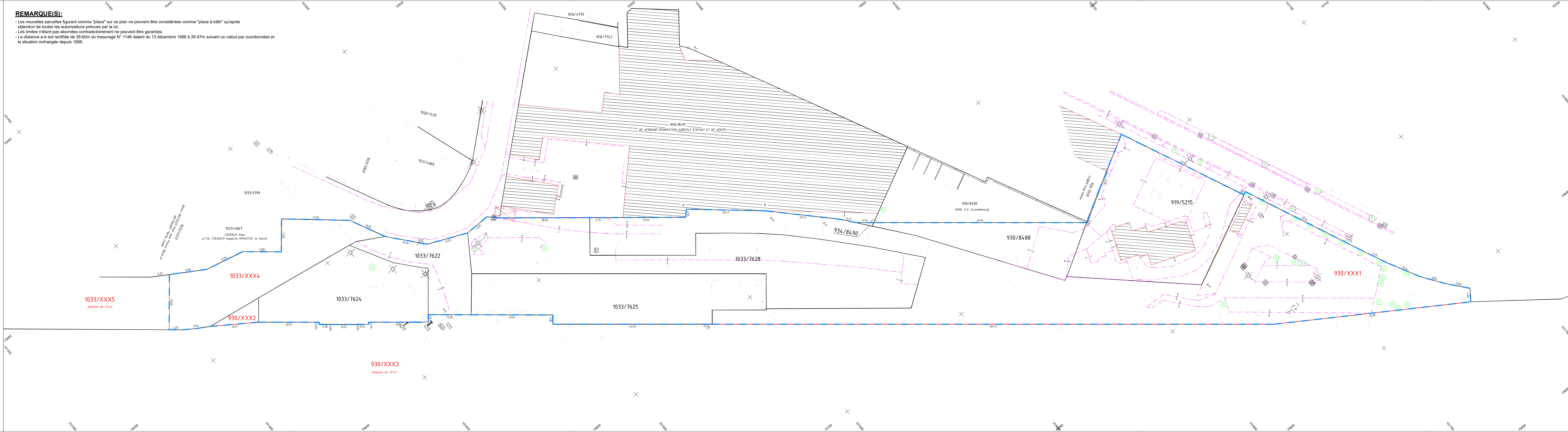
--- = périmètre PAP

LEGENDE DES PARCELLES

Commune d'ETTELBRUCK			Section: -C- d'Ettelbruck		
Nouvelle(s) parcelle(s)					
Número	Nature	Occupation	Contenance ha a ca	Noms	
930/XXX1	place		00 52 20	Domaine de l'Etat	
930/XXX2	place		00 00 65	Domaine de l'Etat	
1033/XXX4	place		00 10 45	Domaine de l'Etat	
Número	Lieu-dit		Provenance des parcelles		
930/XXX1	Avenue J-F Kennedy		PARTIE NO 930/7620		
930/XXX2	Avenue J-F Kennedy		PARTIE NO 930/7620		
930/XXX3	Avenue J-F Kennedy		PARTIE NO 930/7620		
1033/XXX4	Rue Prince Henri		PARTIE NO 1033/7899		
1033/XXX5	Rue Prince Henri		PARTIE NO 1033/7899		

Plan de Situation

- de la parcelle 1033/7622 - place - contenance de 05a 25ca - figurant au Cadastre au nom de Domaine de l'Etat
- de la parcelle 1033/7624 - place (occupée), bâtiment à usage mixte - contenance de 10a 71ca - figurant au Cadastre au nom de Domaine de l'Etat
- de la parcelle 1033/7625- place (occupée), bâtiment à usage mixte - contenance de 14a 87ca - figurant au Cadastre au nom de Domaine de l'Etat
- de la parcelle 1033/7628- place - contenance de 23a 69ca - figurant au Cadastre au nom de Domaine de l'Etat
- de la parcelle 930/8488- place - contenance de 06a 97ca - figurant au Cadastre au nom de ARAL S.A. (Luxembourg)
- de la parcelle 934/8490- place - contenance de 03ca - figurant au Cadastre au nom de DE VERBAND (FEDERATION AGRICOLE D'ACHAT ET DE VENTE)
- de la parcelle 919/5215- place (occupée), bâtiment commercial - contenance de 18a 20ca - figurant au Cadastre au nom de ARAL S.A. (Luxembourg)



REMARQUE(S):
 - Les nouvelles parcelles figurant comme "place" sur ce plan ne peuvent être considérées comme "place à bâtir" qu'après obtention de toutes les autorisations prévues par la loi.
 - Les limites n'étant pas abornées contradictoirement ne peuvent être garanties.
 - La distance a-b est rectifiée de 26.60m du mesurage N° 1146 datant du 13 décembre 1996 à 26.47m suivant un calcul par coordonnées et la situation inchangée depuis 1996.

3 Levé topographique

4 Schéma Directeur

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



MODIFICATION PONCTUELLE DU PAG

concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbrück

- » *Rapport de présentation*
- » *Schéma Directeur*
- » *Projet de modification du PAG - partie graphique et écrite*

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

Schéma Directeur

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.

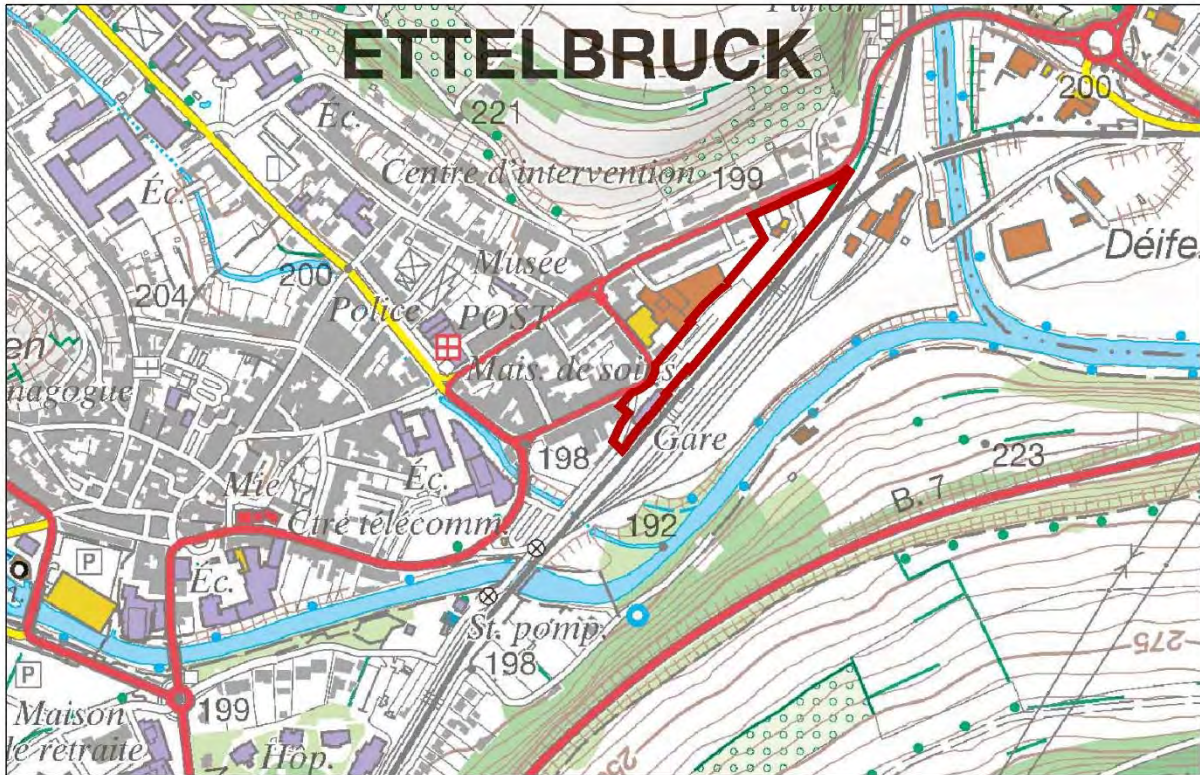
Übergeordnete Zielstellung

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 6 Verortung des Plangebietes (Topografische Karte – ohne Maßstab)




















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

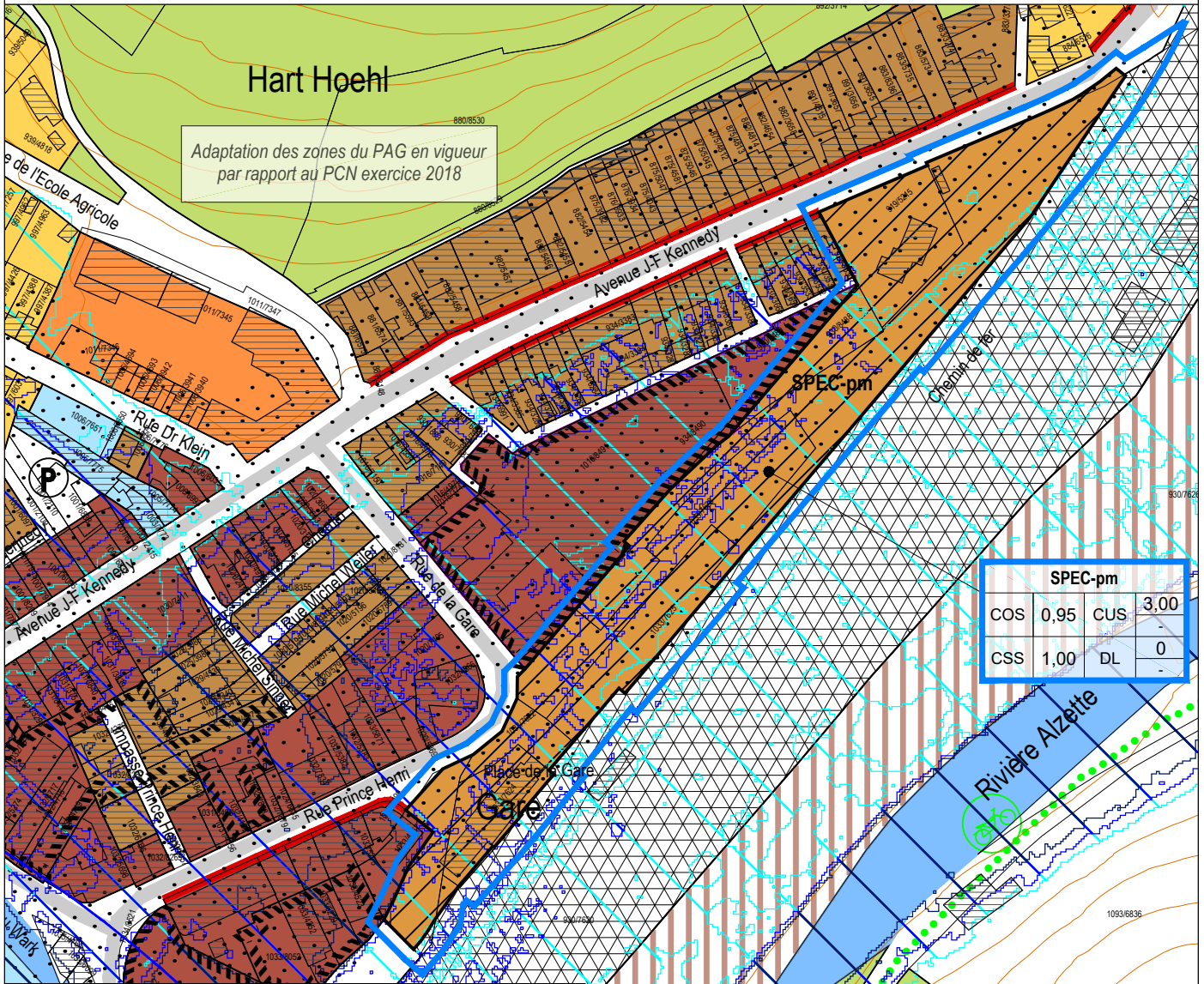
Abbildung 7 Verortung des Plangebietes (Luftbild – ohne Maßstab)



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


	Zone centrale III - secteur commercial		Zone de bâtiments et d'aménagements publics		Chemin piéton / cyclable
	Zone centrale II - secteur habitation		Zone des terrains à étude		Circulation et stationnement public
	Zone de forte densité		Zone de verdure		Voirie étatique / voirie communale
	Zone de moyenne densité		Zone non aedificandi		Zone des Chemins de Fer Luxembourgeois
	Zone des bâtiments à préserver				Stationnement
	Zone d'aménagement particulier - PAP				
	Zone desservie par le chauffage urbain				

Zone de protection potentielle des eaux potables:
 Zone II et III: rayon de 500 mètres autour des forages



Modification conformément à la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain:

SPEC-pm Zone spéciale - pôle multimodal


 Zone soumise à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"

Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"


Dénomination de la ou des zones			
COS	max.	CUS	max. (min.)
CSS	max.	DL	max. (min.)


CUS: coefficient d'utilisation du sol (SCB totale / terrain brut)
 COS: coefficient d'occupation du sol (surface d'emprise au sol / terrain net)
 CSS: coefficient de scellement (Surface de sol scellée / terrain net)
 DL: densité de logement (nombre logements / terrain brut)


Modification conformément au PAG en vigueur

 Zone des Chemins de Fer Luxembourgeois

- à titre indicatif:

 Zone inondable - HQ10

 Zone inondable - HQ100

 Zone inondable - HQ extrême

Mémorial A Nr.39 de 2015
 Règlement grand-ducal du 5 février 2015 déclarant obligatoires les cartes des zones inondables et les cartes des risques d'inondation pour les cours d'eau de l'Alzette et de la Wark

Fond de plan : Administration du Cadastre et de la Topographie
 PCN exercice 2018 BD-Topo 2004

	Parcelles cadastrales		Courbes de niveau, ...
	Constructions existantes		Cours d'eau



Modification ponctuelle du PAG concernant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à Ettelbruck

Extrait du PAG modifié

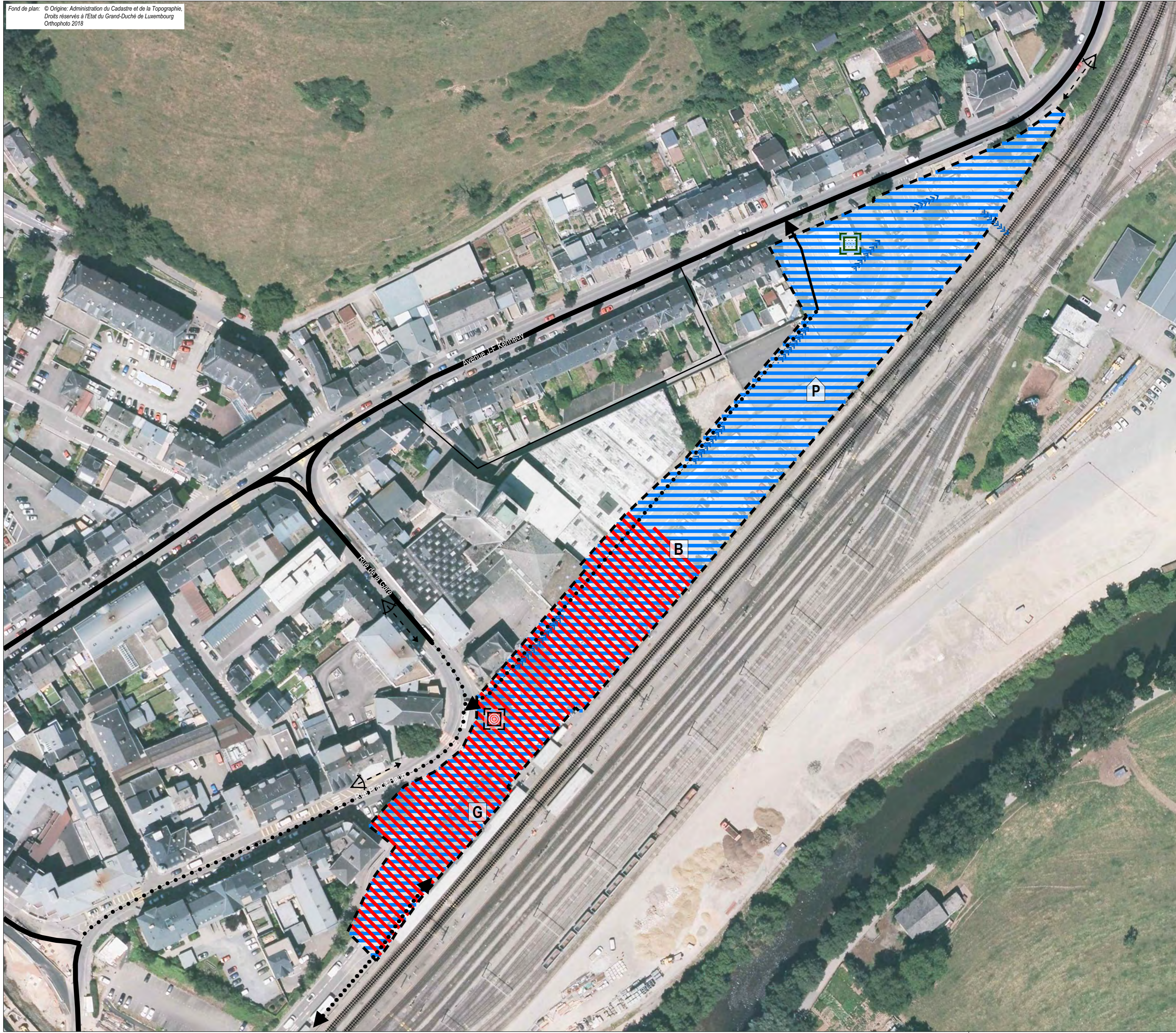


Zeyen+Baumann sàrl
 9, rue de Steinsel
 L-7254 Bereldange
 T +352 33 02 04
 F +352 33 28 86
 www.zeyenbaumann.lu



échelle 1:2.500

juin 2019



- 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
- parking public / privé
- 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

Ettelbrück Modification ponctuelle du PAG
 VILLE D'ETTELBRÜCK concernant l'aménagement d'un pôle
 d'échange multimodal à Ettelbruck

Schéma directeur

ZB ZEYEN BAUMANN
 Zeyen+Baumann sàrl
 9, rue de Steinsel
 L-7254 Bereldange

T+352 33 02 04
 F+352 33 28 86
 www.zeyenbaumann.lu



échelle 1:1.000
 juin 2019

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]					
COS	max.	0,95	CUS	max.	3,00
				min.	-
CSS	max.	1,00	DL	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 Bahnhofsquartier 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 Ettelbrück abhebt. Die Höhenentwicklung der Gebäude soll von Westen nach Osten zunehmen, 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.
- » 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 baulich 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 Probestrabungen 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 Bahnhofsgebäude 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 Lieferer 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 Bruttogeschosßfläche 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 300m² Bruttogeschosßfläche 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 Ettelbruck. 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 Rückhaltестrukturen 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 begrünteren 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.

5 Certificat OAI



Numéro du certificat : .n° 79127.....

CERTIFICAT URBANISTE-AMENAGEUR (PERSONNE MORALE)

Projets d'urbanisme ou d'aménagement du territoire

Ce projet est suivi par le membre OAI en

- mission complète (conception et direction des travaux)
- mission partielle (sans la phase direction des travaux)

Par la présente, l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs-Conseils certifie que la société
ZEYEN + BAUMANN SARL

ayant son siège social à **BERELDANGE 9, RUE DE STEINSEL**
est inscrite au tableau **des urbanistes-aménageurs exerçant à titre d'indépendant G.D.L.**
sous le numéro **UP/10679**

Le droit de signature appartient à

- PIERRE BAUMANN UA/0402** né(e) le **28/09/1952**
- LEX FABER UA/2737** né(e) le **25/11/1987**
- CHANTAL ZEYEN UA/0425** né(e) le **16/08/1953**

Le présent certificat habilite son titulaire à présenter auprès des instances publiques des projets, d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, prévus à l'article 4 de la loi du 13 décembre 1989.

Luxembourg, le **29/04/2019**



Pierre HURT
Directeur

Ce certificat est uniquement valable pour le projet ci-après:

- commune: **ETTELBRUCK**
- objet: **'PÔLE MULTIMODAL' À ETTELBRUCK**
- localité: **ETTELBRUCK**
- n° de cadastre: **1033/7899; 1033/7624; 1033/7622; 1033/7625; 1033/7628; 930/8488; 919/5215**
- maître de l'ouvrage: **Administration Communale de la Ville d'Ettelbruck, Ettelbruck**

Certifié conforme le **29/04/19** par signature d'un des titulaires

Nom, Prénom: **FABER Lex**

Le certificat original, dont le fond est imprimé en orange, est réservé à l'administration communale compétente.

Article 4 de la loi du 13 décembre 1989 portant organisation des professions d'architecte et d'ingénieur-conseil (cf. rubrique «législation et contrats-types» du site www.oai.lu). L'authenticité et la traçabilité du présent certificat sont garanties par le numéro unique mentionné en haut de page. Pour tout renseignement, il vous est invité de contacter le secrétariat OAI (sec@oai.lu, tél. 42 34 06, fax 42 34 07).

6 Partie écrite (modifications apparentes)

Art. 15 Portée de la partie écrite

La présente partie écrite s'applique uniquement aux terrains concernés par le présent plan d'aménagement particulier « Pôle Multimodal », appelé par la suite PAP.

Le PAP comprend :

- » la partie graphique (PG), c'est-à-dire le plan des prescriptions et le plan des coupes,
- » la partie écrite (PE).

Pour tout ce qui n'est pas prévu dans la partie écrite et graphique du présent PAP, la partie écrite du Plan d'Aménagement Général (PAG) et le règlement sur les bâtisses de la Ville d'Ettelbruck sont applicables.

Art. 16 Affectation et cession de terrains au domaine public communal

a) Le PAP prévoit la réalisation d'un îlot et d'un lot.

b) L'îlot 1 est destiné aux :

- » bâtiments, infrastructures et installations en relation avec les activités ferroviaires, routières et de la mobilité douce, ainsi qu'aux espaces libres correspondant à l'ensemble de ces fonctions ;
- » équipements de service public ;
- » activités de commerce, services administratifs et professionnels suivant les indications du tableau repris ci-dessous.

L'affectation des différentes parties des constructions est indiquée sur la partie graphique et détaillée dans le tableau suivant :

Type de bâtiment	Affectations autorisables
Bâtiment voyageur	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de la gare ferroviaire, ainsi que les activités de commerce et les services administratifs ou professionnels.
Gare routière	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de la gare routière, du bâtiment administratif, de l'auberge de jeunesse et du Park and Ride, ainsi que les activités de commerce et les services administratifs ou professionnels.
Auberge de jeunesse	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de l'auberge de jeunesse, y inclus les activités de loisirs ou de récréation et les services administratifs ou professionnels.
Bâtiment administratif	Y sont admis les services administratifs ou professionnels, les équipements de service public ainsi que les fonctions connexes à ces activités.

Espace commun et Espace commun extérieur	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement de l'auberge de jeunesse et du bâtiment administratif, y inclus les activités de loisirs ou de récréation, les services administratifs ou professionnels, des restaurants et des débits de boissons.
Park + Ride	Y sont admis toutes les activités en relation avec le fonctionnement du park and ride.

c) Le **lot 1** est destiné à la réalisation d'un parking souterrain ainsi qu'à l'aménagement d'un espace public en surface.

Art. 17 Implantation des constructions

a) L'implantation des constructions principales est à faire à l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé, indiquées dans la partie graphique.

À l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé, une marge de tolérance d'au maximum 2,00 mètre peut être appliquée par rapport à la subdivision intérieure des différentes parties des constructions projetées, sans que ceci puisse augmenter l'emprise au sol totale d'une fenêtre de construction, par rapport aux indications sur la partie graphique du PAP.

b) L'implantation des sous-sols est à faire à l'intérieur des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé ainsi que dans les limites de surfaces constructibles pour constructions souterraines, indiquées dans la partie graphique.

c) La profondeur et la largeur maximale des constructions sont définies par les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé respectivement les limites de surfaces constructibles pour dépendances – telles qu'indiqués dans la partie graphique.

Art. 18 Hauteur et nombres de niveaux

a) Les hauteurs maximales totales sont indiquées dans la partie graphique. Ces hauteurs sont à mesurer par rapport au niveau de référence 197,83 m_üNN. Celui-ci est défini sur la marche de l'entrée du bâtiment appelé « Bauerestuff » à l'endroit indiqué sur la partie graphique.

b) Le nombre maximal de niveaux est tributaire de la hauteur maximale. Un niveau supplémentaire peut être autorisé en sous-sol.

c) Les hauteurs maximales peuvent être dépassées afin de permettre l'aménagement de garde-corps et d'autres équipements nécessaires à la sécurité respectivement à la prévention incendie.

Art. 19 Toitures

Les formes des toitures sont libres. L'aménagement en toit-terrasse est admis, sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement.

Art. 20 Panneaux solaires

- a) Les panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques) sont admis en toiture et en façade.
- b) Les panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques) installés sur une toiture plate ou légèrement inclinée, doivent avoir un recul minimal de 1,50 mètres par rapport aux plans de façades et ne peuvent dépasser une hauteur totale de 1,00 mètre et une pente maximale de 35°.

Art. 21 Avant-corps, balcons et loggias

- a) Des avant-corps avec une saillie maximale de 2,00 mètres sont admis en façade et peuvent dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé telles qu'indiquées dans la partie graphique d'au maximum 1,00 mètre. Par plan de façade, les avant-corps ne peuvent pas dépasser un tiers de la surface totale.
- b) Les balcons et loggias sont admis.

Art. 22 Prescriptions spécifiques par type de bâtiment

Le présent article regroupe des prescriptions spécifiques pour les différents bâtiments prévus par le présent PAP, tel qu'indiqué dans Art. 2. Le cas échéant, les dispositions du présent article priment sur les autres dispositions de la présente partie écrite.

22.1 Bâtiment voyageur

Les dispositions suivantes sont d'application pour la construction indiquée en tant que « **bâtiment voyageur** » sur la partie graphique du PAP :

- a) Au moins deux tiers de la surface de la toiture du dernier étage doivent être végétalisées et / ou utilisées pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques).
- b) Toutes les façades du bâtiment sont à traiter comme façade principale et doivent être conçues de manière à transposer la fonctionnalité du bâtiment. Le revêtement de la façade sera majoritairement en pierres naturelles.

22.2 Auberge de jeunesse / Bâtiment administratif / Espace commun

Les dispositions suivantes sont d'application pour les parties de construction indiquées en tant que « **auberge de jeunesse** », « **bâtiment administratif** », « **espace commun** » respectivement « **espace commun extérieur** » sur la partie graphique du PAP :

- a) Toutes les façades du bâtiment sont à traiter comme façade principale et doivent présenter un aspect sobre. Le choix des matériaux et des couleurs doit prendre en compte l'exposition particulière du bâtiment dans le paysage. Les façades complètement vitrées sont interdites. Les matériaux brillants et miroitants sont interdits.

b) La partie de construction indiquée en tant que « **balcon urbain** » sur la partie graphique est à aménager en tant que toit-terrasse sur la dalle recouvrant la « gare routière » et doit être librement accessible au public. Cette partie de construction ne peut pas recevoir de toiture.

c) La partie de la construction indiquée en tant que « **espace commun extérieur** » doit être exécutée en tant qu'espace non-clos sur une surface minimale correspondant à deux tiers de son emprise totale maximale. La partie non-close peut être recouverte d'une toiture constituée d'une structure légère.

d) Les escaliers, cages d'escaliers, ascenseurs, monte-charges et autres équipements techniques nécessaires au fonctionnement du complexe bâti « espace commun / auberge de jeunesse / bâtiment administratif » ne sont pas concernés par les dispositions du point b) et c).

e) Les toitures des parties de construction indiquées en tant que « **bâtiment administratif** » et « **espace commun** » sont à aménager en toitures végétalisées sur au minimum deux tiers de leur surface totale respective. Une dérogation peut être accordée, afin de permettre une utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires (photothermiques et/ou photovoltaïques).

f) Les deux bâtiments « **auberge de jeunesse / bâtiment administratif** » et « **park and ride** » doivent constituer des constructions isolées et ne peuvent pas être reliés par une plateforme continue ou une dalle continue au-dessus de la gare routière.

22.3 Plateforme

Le dernier niveau du bâtiment de l'auberge de jeunesse, indiqué en tant que « **plateforme** » sur la partie graphique du PAP, est à aménager en tant que plateforme ouverte, librement accessible au public pendant la journée. À l'exception des parties destinées aux cages d'escalier et d'éventuels locaux techniques, il est interdit de couvrir ce niveau avec une toiture.

22.4 Gare routière

Les dispositions suivantes sont d'application pour la partie de construction indiquée en tant que « **gare routière** » sur la partie graphique du PAP :

a) L'emprise au sol des constructions closes ne peut pas dépasser 40% de la surface totale des limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé.

b) Est à considérer comme construction close dans le sens du présent article, toute construction close servant au fonctionnement de l'auberge de jeunesse, du bâtiment administratif et du park and ride, tel que les rampes, cages d'escaliers, les ascenseurs, les monte charges etc. ainsi que les surfaces pour activités de commerce ou services administratifs et professionnels.

c) Les aménagements requis pour le fonctionnement de la gare routière, tel que les abris bus, le mobilier urbain ainsi que les équipements et infrastructures techniques, ne sont pas considérés en tant que constructions closes dans le sens du présent article.

d) La façade indiquée en tant qu'alignement obligatoire pour constructions destinées au séjour prolongé sur la partie graphique est à développer en tant que front bâti fermé sur au moins deux tiers de sa longueur. Dans cette façade, une des entrées principales du complexe bâti « espace commun / auberge de jeunesse / bâtiment administratif » est à prévoir au rez-de-chaussée. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie respectivement d'optimisation du flux de passagers de la gare routière dûment justifiés.

22.5 Park and Ride

Les dispositions suivantes sont d'application pour la partie de construction indiquée en tant que « **park and ride** » sur la partie graphique du PAP :

a) Le dernier niveau de la construction doit prévoir un retrait par rapport à la façade « Ouest ». Ce dernier niveau est constitué par des constructions légères, à l'exception des cages d'escaliers.

La hauteur maximale prescrite pour l'acrotère sur la façade « Ouest » peut être augmentée d'au maximum 1,50 mètre vis-à-vis de l'indication sur la partie graphique.

b) Les cages d'escaliers ne sont pas concernées par les dispositions du point a) et peuvent être prévues en dehors des surfaces prévues pour le dernier niveau. La hauteur d'une cage d'escaliers peut dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé d'au maximum 3,00 mètres.

c) Les façades doivent être fermées sur au minimum 50% de la surface totale des trois façades. Les parties de façade végétalisées ou utilisés pour la production d'énergie renouvelable sont considérées comme étant fermées. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie dûment justifiées.

d) Les façades des parties de la construction indiquées en tant que « **façade Nord** » et « **façade Sud** » sur la partie graphique doivent être végétalisées sur au moins 50% de la surface respective de la façade. Une dérogation peut être accordée pour des raisons de prévention d'incendie dûment justifiées.

e) La façade de la partie de la construction indiquée en tant que « **façade Ouest** » sur la partie graphique :

- » doit être traitée en tant que façade principale ;
- » doit présenter un changement de structure, de matérialité ou de couleur **de manière variable au moins tous les 8,00 à 20,00 mètres** ~~au moins tous les 30,00 mètres~~ de longueur de façade – **une séquence verticale ne peut pas dépasser 20,00 mètres** ;
- » ne peut pas contenir d'éléments de façade métalliques apparents, à l'exception des bardages en métal et de la structure portante ;
- » doit être végétalisée sur au moins 30% de sa surface totale.;

Les séquences verticales des façades sont à différencier les unes des autres par leur composition architecturale. Elles sont à traiter avec la même matérialité sur toute leur hauteur. En outre, les ouvertures et de la composition architecturale de la façade doit contribuer à la lecture verticale de la construction.

f) La façade de la partie de la construction indiquée en tant que « **façade Est** » sur la partie graphique, doit être utilisée pour la production d'énergie renouvelable moyennant des panneaux solaires sur au moins 30% de la surface totale de cette façade. Les panneaux solaires peuvent dépasser les limites de surfaces constructibles pour constructions destinées au séjour prolongé d'au maximum 0,50 mètre.

La « **façade Est** » doit présenter un changement de structure, de matériaux ou de couleur au moins tous les 30,00 mètres de longueur de façade.

Art. 23 Emplacements de stationnement

a) Sont à considérer comme minimum :

- » **activités de commerce** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 40 m² de surface construite brute,
- » **services administratifs et professionnels** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 125 m² de surface construite brute,
- » **établissements d'hébergement** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 300 m² de surface construite brute.

b) Les emplacements de stationnement sont aménagés sur la même parcelle cadastrale que la construction à laquelle ils se rapportent ou sont regroupés sur une parcelle différente de celle des immeubles concernés et située dans un rayon de 500 mètres.

c) Le nombre d'emplacements de stationnement requis peut être réduit, sous condition qu'une taxe de compensation soit payée par emplacement créé en moins. Le montant de cette taxe est défini dans le règlement sur les taxes publiques de la Ville d'Ettelbruck.

d) Dans le cadre de l'aménagement de l'espace public suivant les dispositions de l'Art. 12, un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour taxis est à prévoir dans les alentours du bâtiment voyageur.

Art. 24 Surfaces pouvant être scellées

Les surfaces scellées d'un lot – tel qu'indiquées dans la partie graphique – reprennent :

- » la surface surplombée par une construction, respectivement la surface d'un sous-sol,
- » les surfaces pour la construction des dépendances et constructions similaires, selon les dispositions de la présente partie écrite et
- » les aménagements relatifs à l'espace public suivant l'Art. 12.

Art. 25 Travaux de déblai et remblai

a) Lors de l'exécution du PAP, les travaux de déblai et de remblai sont à exécuter selon les indications concernant le terrain remodelé définies sur la partie graphique, en appliquant une marge de tolérance d'au maximum 1,00 mètre.

b) Au-delà de ces indications, un remblai de terre jusqu'à 1,00 mètre au-dessus ou un déblai jusqu'à 1,00 mètre en dessous du terrain naturel est autorisé.

b) Les murs de soutènement ont une hauteur maximale de 1,50 mètre. La hauteur totale maximale peut ponctuellement être dépassée de 0,50 mètre, à condition que la hauteur moyenne mesurée sur toute la longueur d'un mur de soutènement n'excède pas la hauteur totale maximale définie ci-dessus.

c) Les remblais et déblais ainsi que les murs de soutènement nécessaires à la réalisation des aménagements visés par l'Art. 14 ne sont pas touchés par les dispositions du présent articles.

Art. 26 Aménagement de l'espace public

a) Est à considérer comme espace public dans le sens du présent PAP, tout espace extérieur situé au niveau du rez-de-chaussée et indiqué dans la partie graphique en tant que :

- » espace vert public,
- » voie de circulation motorisée,
- » chemin piéton / piste cyclable / zone piétonne,
- » voie de circulation de type zone résidentielle ou zone de rencontre.

Les aménagements visés par l'Art. 14 ne font pas partie de l'espace public dans le sens de la présente partie écrite.

b) L'espace public doit être librement accessible pour le public.

c) Les indications relatives à l'aménagement de l'espace public et aux infrastructures techniques dans la partie graphique du PAP sont données à titre indicatif. L'aménagement exact est à définir dans le cadre du projet d'exécution relatif au présent PAP.

d) Des aménagements, dépendances et infrastructures techniques peuvent être autorisés sur les surfaces définies en tant qu'espace public, dont notamment les stations de transformation, les abris vélos, MBOX, des escaliers, du mobilier urbain etc.

e) Le choix des matériaux, revêtements de sol, couleurs, du mobilier urbain et d'autres éléments constitutifs de l'espace public doit être fait dans le prolongement de l'aménagement de l'espace public existant ou projeté au centre-ville de la Ville d'Ettelbruck et doit être précisé dans le cadre du projet d'exécution relatif au PAP.

f) L'espace public le long de l'Avenue J.F. Kennedy doit être aménagé en tant qu'entrée de ville. Dans le cadre du réaménagement de cet espace, le caractère d'allée doit être conservé.

Art. 27 Lotissement de terrains

Les îlots peuvent être subdivisés en lots sur base d'une autorisation de lotissement selon les prescriptions de l'article 29 (1) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Art. 28 Prescriptions spécifiques

L'implantation du nouveau tunnel de la N7 est reprise à titre indicatif sur la partie graphique du PAP. Le tunnel et tout autre aménagement relatif à la Route Nationale 7 respectivement du réseau routier étatique ne font pas partie des travaux de voirie et d'équipements publics nécessaires à la viabilité du présent PAP. Les dispositions de la présente partie écrite ne sont pas d'application pour ces aménagements.

7 Tableau récapitulatif (Annexe 1 RGD 2017)

Annexe I : Tableau récapitulatif

Dénomination de la zone couverte par un même degré d'utilisation du sol ⁽¹⁾:

SPEC-pm / Pôle Multimodal

Degré d'utilisation du sol fixé dans le PAG pour la zone précitée

	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>		<i>minimum</i>	<i>maximum</i>		<i>minimum</i>	<i>maximum</i>		<i>maximum</i>
Coefficients du PAG "mouture 2011" DL	-	/ 0	CUS	-	/ 3,00	COS	-	/ 0,95	CSS	1,00
Surface du terrain à bâtir brut de la zone concernée	1,43 ha									

Fiche 1 : Analyse de la conformité du PAP au PAG "mouture 2011" & "mouture 2017"

Lot	surface à bâtir net ⁽¹⁾	nombre de logements ⁽²⁾		surface construite brute ⁽²⁾		surface d'emprise au sol ⁽²⁾		surface de sol scellée ⁽²⁾			
		<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>		
1	73,00 m ²	-	/ 0	u.	-	/ 146,00 m ²	-	/ 73,00 m ²	73,00 m ²		
Ilot 1	14 272,00 m ²	-	/ 0	u.	-	/ 42 301,00 m ²	-	/ 8 002,00 m ²	8 598,00 m ²		
Total	14 345,00 m²	-	/ 0	u.	-	/ 42 447,00 m ²	-	/ 8 075,00 m ²	8 671,00 m ²		
Coefficients résultant du PAP	DL ⁽²⁾	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	CUS ⁽²⁾	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	COS ⁽²⁾	<i>minimum</i>	<i>maximum</i>	CSS ⁽²⁾	<i>maximum</i>
		-	/ 0,00		-	/ 2,96		-	/ 0,94		1,00

(1) Le présent tableau est à établir pour chaque zone pour laquelle un même degré d'utilisation du sol est fixé moyennant des coefficients dans le plan d'aménagement général.

(2) Les valeurs sont à indiquer conformément au règlement grand-ducal du 29 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune, respectivement au règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune.