

# Projet PAP „Rue de la Gare“

Commune d'Ettelbruck

---

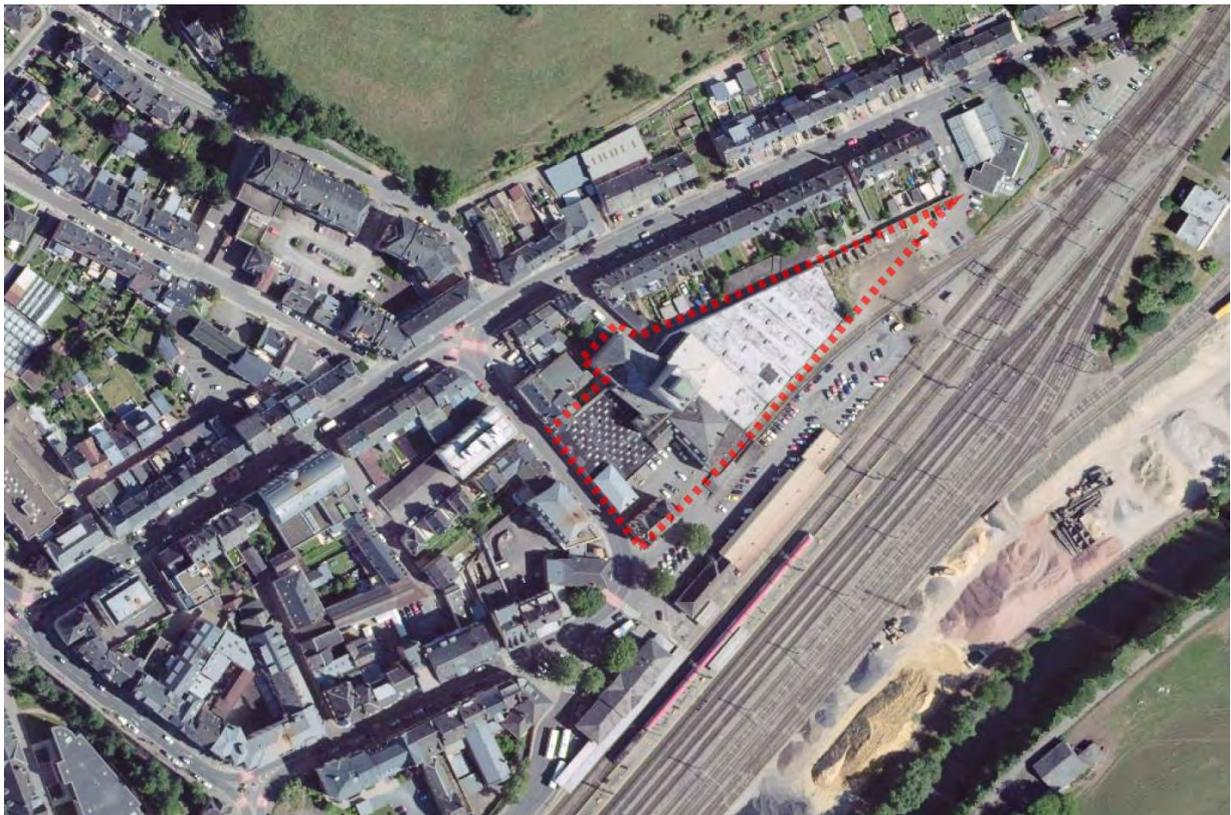
**Maître d'ouvrage**



3, Rue François Krack  
L-7737 Colmar-Berg

**Dossier PAP**

établi par le bureau



Quelle: [www.geoportail.lu](http://www.geoportail.lu) (Luftbild)

Seul le périmètre sur la partie graphique du PAP « Rue de la Gare » est obligatoire.

Projet adapté suivant à un projet enregistré sous Réf. : 18096/16C, 16C/014/2017  
et adapté à l'Avis de la Cellule d'Evaluation enregistré sous Réf. : 18659/16 C / 08/2019

Ettelbruck, Januar 2020



## Note explicative relative à la procédure (Verfahrensvermerk)

### Début du procès

1. Le projet de PAP (dossier complet) a été **soumis au collège des bourgmestre et échevins** le  / /20 .
2. Le collège des bourgmestre et échevins a **analysé la conformité** du projet de PAP avec le plan / projet d’aménagement général.

### Participation

3. Le dossier PAP complet a été **transmis à la cellule d’évaluation** par lettre recommandée ou par porteur avec avis de réception le  / /20 .
4. **L’Avis de la Cellule d’évaluation** sur la conformité et la compatibilité du projet avec les
  - dispositions de la Loi, notamment la compatibilité avec les objectifs
  - les règlements d’exécution
  - les plans et programmes en vertu de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l’aménagement du territoire

a été transmis au collège des bourgmestre et échevins par lettre recommandée ou par porteur avec avis de réception le  / /20 .

### 5. L’ Enquête publique

- Le Projet PAP a été déposé à la maison communale dans le 30 jours de la saisine de la Cellule d’évaluation  / /20
- Le dépôt à la maison communale a été affiché  / /20
- Le dépôt à la maison communale a été publié dans
  - \_\_\_\_\_ le  / /20
  - \_\_\_\_\_ le  / /20
  - \_\_\_\_\_ le  / /20
  - \_\_\_\_\_ le  / /20

endéans les 3 premiers jours de la publication à la maison communale.

### Approbation

6. Le Dossier PAP a été transmis par le collège des bourgmestre et échevins au **Conseil Communal** avec
- l'avis de la Cellule d'évaluation
  - les éventuelles propositions de modifications p/r à l'avis de la Cellule d'évaluation
  - les réclamations (observations et objections)
  - les éventuelles propositions de modifications p/r aux réclamations
- le  / /20 .
7. Le Conseil Communal a adopté le projet le  / /20 .

### Communication

8. Le Dossier PAP a été transmis au ministre via commissariats de district avec copie des réclamations le  / /20 .

### Vérification

9. Le ministre a vérifié la conformité du projet PAP avec
- le plan ou projet PAG
  - les dispositions de la Loi, notamment avec les objectifs,
  - les règlements d'exécution
  - les plans et programmes en vertu de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
- et approuvé le  / /20 .

### Publication

10. Le Projet PAP a été publié
- dans le Mémorial le  / /20 .
  - par voie d'affiche dans la commune le  / /20 .
  - dans 2 journaux ou au bulletin communal le  / /20 .

**Le Plan d'Aménagement particulier est entré en vigueur.**

Ville d'Ettelbruck, le \_\_\_\_\_

Le bourgmestre \_\_\_\_\_

**RESUMÉ**

**PLAN DE RÉPÉRAGE**

**NUMÉROS CADASTRALES CONCERNÉS**

**RAPPORT JUSTIFICATIF – PARTIE ÉCRITE**

**FICHE DE SYNTHÈSE**

**RAPPORT JUSTIFICATIF – PARTIE GRAPHIQUE**

**PROJET PAP – PARTIE ÉCRITE**

**PROJET PAP – PARTIE GRAPHIQUE**

**ANNEXE**



## RESUMÉ

Das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept sieht die Neuordnung einer 0,7 ha großen Brachfläche vor. Mit seiner zentralen Lage und dem direkten Zugang zum ÖPNV (Bahn und Bus) verfügt der Standort über ausgezeichnete Potentiale im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Anstelle der gewerblichen Großstruktur etabliert das Projekt eine neue – standortadäquate - Nutzungsvielfalt (Wohnen / Commerce / Dienstleitungen / Büro). Einzig die Bauereinstufe bleibt erhalten. Der PAP schreibt das Flächenverhältnis der jeweiligen Sektoren (Wohnen, Handel, Büro) nur bedingt fest, um dem Bauherrn eine gewisse Flexibilität in der Konzeptionierung seines Vorhabens zu lassen.

Das Projekt von „De Verband“ stellt den Übergang von den durch die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsflüsse geprägten Gebäuden (Bahnhof / Busbahnhof / Parkhaus) hin zum städtischen Quartier sicher. Dabei muss es ihm auch gelingen, die dimensional und funktionalen Gegensätze zu überbrücken. Der öffentliche Platz ist wichtiges Element der Gesamtkonzeption, da er die verschiedenen Nutzungen miteinander in Bezug setzt und selbst einen Spielraum für eine Vielzahl von Nutzungen bietet (ungezwungenes Zusammenkommen, Kinderspiel, Festivitäten etc.). Umgekehrt bildet das Quartier eine Blockbebauung zum Bestand aus, wodurch ruhigere, private und halböffentliche Flächen gewährleistet sind.

Sämtlichen Freiflächen kommt neben ihrer gestalterischen auch eine ökologische Bedeutung zu, sodass die Belange verzahnt berücksichtigt werden müssen. So kann die hochwertige Grünraumgestaltung der Innenhöfe ebenso wie die Platzgestaltung gezielt mit den Aufgaben der Regenwasserretention (via Wasserretentionsboxen) kombiniert werden.

**Im Prozess der Ausarbeitung gab es hinsichtlich verschiedener Punkte einen umfangreichen Diskurs zwischen dem Bauherrn und den unterschiedlichen beteiligten Verwaltungen und Genehmigungsbehörden, an dessen Ende man zu folgenden Lösungen gelangte:**

- ⇒ **Das Projekt wird auf 2 Untergeschosse begrenzt wodurch der Bodenaushub beschränkt und Auswirkungen auf das Grundwasserverhalten minimiert werden. Auf den zwei unterirdischen Ebenen ist lediglich Parken erlaubt. Jegliche Funktionen mit längerfristigem Aufenthalt, die Lagerung von Gütern sowie technische Einrichtungen und Anlagen sind dort untersagt.**

- ⇒ **Sämtliche Zugänge liegen oberhalb HQ 200. Ein- und Ausfahrtsniveau der Tiefgarage sind durch einen Schwelleneinbau zusätzlich gegenüber HQ extrem geschützt.**
- ⇒ **Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine technische Lösung ausgearbeitet, welche sicherstellt, dass die Untergeschosse keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserfluss haben. Ein Nachweis auf Grundlage eines numerischen Grundwassermodells wird erbracht. Der genaue Studienumfang wird mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Die Entwurfsplanung inkl. Nachweise ist Grundlage des Genehmigungsantrags nach Wasserrecht, welche nach Bewilligung des PAP und rechtzeitig vor geplantem Baubeginn einzureichen ist.**
- ⇒ **Es ist ein wasserundurchlässiger Baugrubenverbau zu wählen. Er ist als überschnittene Bohrpfahlwand zu planen, welche in die festen Schichten des Bundsandsteins einbindet. Die Reduzierung der Baugrubentiefe infolge der Beschränkung auf 2 Untergeschosse wirkt sich bei der späteren Detailbemessung der Bohrpfahlwand positiv aus.**
- ⇒ **Aufgrund der günstigen Lage am Zug- und Bus-Bahnhof Ettelbruck sah es die Stadt Ettelbruck als vertretbar an, ihren Stellplatzschlüssel für den Standort „nach unten“ zu korrigieren. Durch die Notwendigkeit, Lager- und Technikräume oberirdisch anzuordnen, kann auf den Untergeschossen jedoch – im Vergleich zum Vorgängerprojekt / bezogen auf 2 Tiefgaragenebenen - zusätzlicher Parkraum gewonnen werden, der zum Teil auch der Öffentlichkeit zugute kommen kann.**
- ⇒ **Insbesondere der lange Gebäudeflügel parallel zum Parkhaus stellt städtebaulich wie architektonisch eine besondere Herausforderung dar, den es mit Bedacht zu entwickeln gilt. Mit der Vielzahl heute vorhandener Gestaltungselemente und Materialien können Fassaden auf sehr vielfältige Art und Weise darauf einwirken sodass auf Ebene des PAP bewusst auf eine Festsetzung fixer Fassadenabschnitte verzichtet wird, um dem Projekt kein starres Muster von Abschnitten / vertikalen Elementen zu oktroyieren. Dennoch ist die Ausbildung von vertikalen Gliederungselemente in Abhängigkeit von der Eigenart des Gebäudes von zentraler Bedeutung.**
- ⇒ **Die gewünschte konkretere Festschreibung der für den sozialen Wohnungsbau zu reservierenden Flächen kann aufgrund verschiedener flexibel zu handhaben-**

der Parameter innerhalb des Konzeptes noch nicht auf der Ebene des PAP erfolgen. Eine Präzisierung ist erst im Baugenehmigungsverfahren möglich. Dabei soll einer verträglichen Anordnung Rechnung getragen werden.

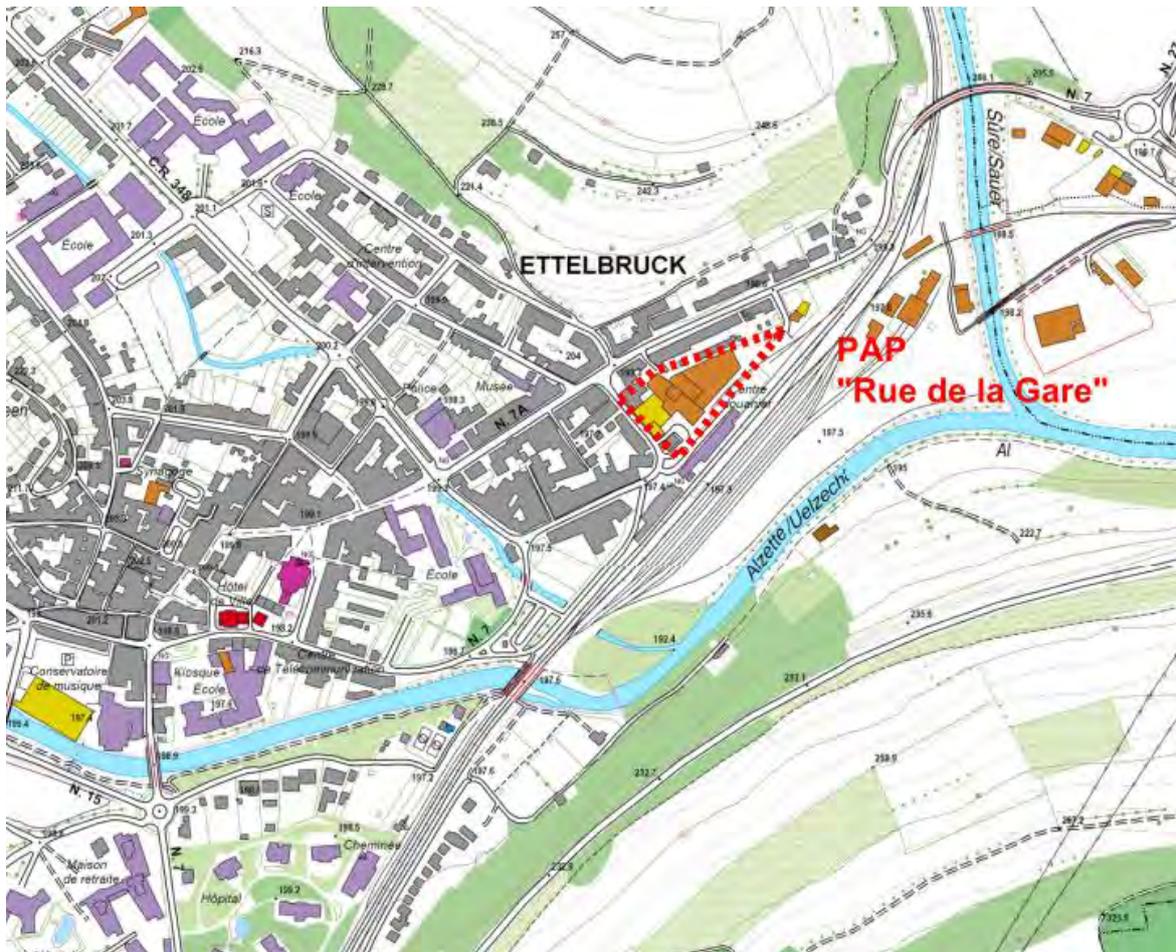
- ⇒ Im Hinblick auf die modifizierte Neubebauung im Bahnhofsbereich wurde das Projekt in der Höhenentwicklung adaptiert.
- ⇒ Zur Abstimmung der Projektentwicklung aber insbesondere deren -realisierung fanden eine Reihe von Koordinierungsrunden statt, die einer „geordneten“ Umsetzung der Großprojekte unter verschiedener Regie den Weg bereiten sollten (⇒ siehe Protokolle im Anhang). Wesentlich zu einer Entzerrung der Baustellen-Gemengelage wird beitragen, dass der Altbestand auf den Flächen vom Verband nach der planungsrechtlichen Sicherung des Geländes geräumt wird und die Wiederbebauung erst stattfindet wenn die Projekte Bahnhof, Parkhaus, Verwaltungsgebäude und Jugendherberge im Wesentlichen fertiggestellt sind. Zwischenzeitlich kann die Brache als Puffer für Baustellenlager resp. Stellplätze dienen.



---

## Plan de repérage

---



Verortung des Vorhabenstandorts

Seul le périmètre sur la partie graphique du PAP « Rue de la Gare » est obligatoire.

Quelle: [www.geoportail.lu](http://www.geoportail.lu) (topographische Karte)



# Numéros cadastrales concernés Commune d'Ettelbruck / Section C

1016/8491

930/8489



Seul le périmètre sur la partie graphique du PAP « Rue de la Gare » est obligatoire.  
Quelle: Administration du Cadastre et de la Topographie – expédié le 24.05.2019



## **RAPPORT JUSTIFICATIF - PARTIE ECRITE**



## 1 EXTRAIT DU PLAN D’AMENAGEMENT GENERAL

Auszüge aus dem Dossier der modification ponctuell des PAG (Juni 2019)

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



### MODIFICATION PONCTUELLE DU PAG

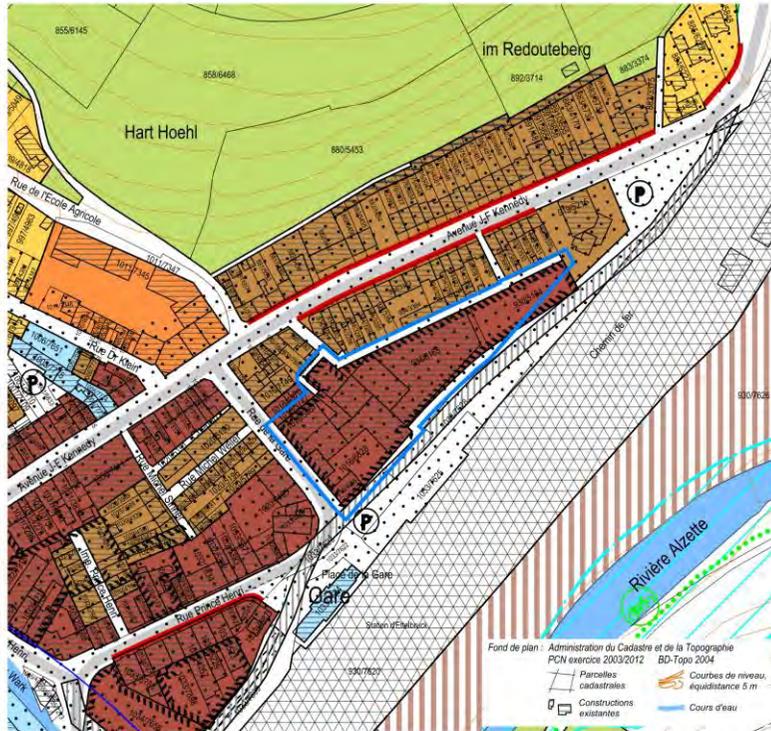
**concernant le reclassement du site « de Verband » situé  
aux abords de la rue de la Gare à Ettelbruck**

**ZB ZEYEN  
BAUMANN**

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

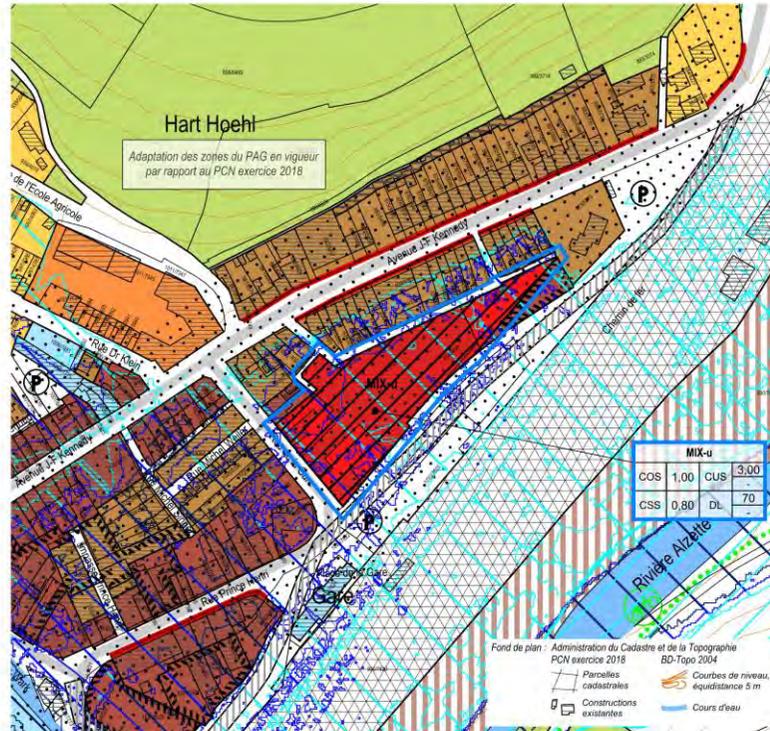
T +352 33 02 04  
F +352 33 28 86  
[www.zeyenbaumann.lu](http://www.zeyenbaumann.lu)

# PAG en vigueur



- Zone centrale III - secteur commercial
- Zone centrale II - secteur habitation
- Zone de forte densité
- Zone de moyenne densité
- Zone des bâtiments à préserver
- Zone d'aménagement particulier - PAP
- Zone desservie par le chauffage urbain
- Modification
- Zone de bâtiments et d'aménagements publics
- Zone des terrains à étude
- Zone de verdure
- Zone non aedificandi
- Zone inondable - situation 1993 à l'intérieur de l'agglomération à vérifier suivant règlement grand-ducal du 6 avril 1999, Mémorial A - n° 38 du 16 avril 1999
- Zone II et III: rayon de 500 mètres autour des forages
- Chemin piéton / cyclable
- Circulation et stationnement public
- Voie étatique / voirie communale
- Voie de communication à l'étude (contournement et voie réservée)
- Zone des Chemins de Fer Luxembourgeois
- P Stationnement

# PAG modifié



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

Zone mixte urbaine

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"

Administration de la voirie des zones			
COS	MIN	CUS	MAX
CSS	MIN	DL	MAX

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 scellement / terrain net)  
 DL: densité de logement (nombre logements / terrain brut)

- à titre indicatif:**
- Zone inondable - HQ10
  - Zone inondable - HQ100
  - Zone inondable - HQ extrême
- Mémorial A N°: 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

MIX-U			
COS	1,00	CUS	3,00
CSS	0,80	DL	70

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

**Comparaison du PAG en vigueur et du PAG modifié**

sans échelle

juin 2019

**ZB ZEYEN BAUMANN**

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

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

## 1 Analyse der bestehenden Situation

Die Teiländerung des Flächennutzungsplans (PAG) betrifft eine etwa 0,73 ha große Fläche in direkter Nähe zum Bahnhof der Stadt Ettelbrück. Sie ist bereits vollständig versiegelt und besteht größtenteils aus dem ehemaligen Standort von „de Verband“. Der nordöstliche Teil des Gebietes umfasst ein Grundstück, welches zurzeit zu einer Tankstelle an der *Avenue J.-F. Kennedy* gehört.

Ziel ist es, auf dieser Fläche die Voraussetzungen für die Realisierung eines urbanen Mischgebiets zu schaffen, in dem verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen sowie öffentliche Räume vorgesehen sind. Dieses Projekt fügt sich gut in das angrenzende Großprojekt des multimodalen Verkehrsknotenpunkts rund um den Bahnhof der Stadt Ettelbrück ein.

Das im weiteren Verlauf beschriebene Konzept beruht auf dem Projekt von JONAS Architectes Associés S.A., welches aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangen ist und seit dem zu einem *Plan d'Aménagement Particulier „nouveau quartier“ (PAP NQ)* weiterentwickelt wurde. Der PAP NQ soll parallel zur vorliegenden *modification ponctuelle* ins Aufstellungsverfahren gegeben werden.

### 1.1 Lage und Charakteristik des Gebietes

Das Gebiet, welches von der vorliegenden Teiländerung betroffen ist, befindet sich nördlich angrenzend an den Bahnhof und ist wie bereits erwähnt vollständig versiegelt. Die Fläche beherbergt derzeit noch einige gewerblich geprägte Sonderbaukörper und Hallen. Die unbebauten Flächen werden für Lagerungen oder zum Parken verwendet. Im Süden der Fläche befindet sich ein ortsbildprägendes Gebäude, welches unter anderem die „Bauerestuff“ beherbergt. Dieses bleibt im Rahmen des geplanten Projektes als solches erhalten.

Im Norden grenzt die Straßenrand- und Blockrandbebauung entlang der *Avenue J.-F. Kennedy* an das Gebiet an. Außerdem führt eine kleine Abzweigung von der *Avenue J.-F. Kennedy* in diesem Bereich an der Fläche vorbei. Die westliche Grenze der Fläche ergibt sich aus der *Rue de la Gare* und der gegenüberliegenden mischgenutzten Bebauung. Entlang der südlichen Außengrenze verläuft eine Straße, welche zwischen der nordöstlich angrenzenden Tankstelle und dem Parkplatz von der *Avenue J.-F. Kennedy* abgeht und in Richtung Bahnhof führt.

Das Bahnhofsgelände umfasst zurzeit neben den Gleisanlagen einen P+R-Parkplatz, das Bahnhofsgebäude und weitere Sonderbaukörper im Zusammenhang mit der CFL- und Bahnhofsnutzung. Im Rahmen der Erneuerung des Bahnhofs werden die bestehenden Gebäude durch einen modernen Gebäudekomplex ersetzt werden. In ihm sollen neben der Bahnhofshalle mit Fahrgast- und Wartebereich öffentliche sowie unterschiedliche kommerzielle und administrative Nutzungen untergebracht werden. Weiterhin werden die beiden P&R-Parkplätze mit der geplanten Entwicklung der Fläche entfernt und durch ein neues Parkhaus mit 450 Stellplätzen ersetzt. Es entstehen außerdem ein moderner Busbahnhof sowie eine neue Jugendherberge und ein öffentliches Bürogebäude.

Die Alzette verläuft in weniger als 200m Entfernung südöstlich der Fläche, hinter dem Bahnhof und den Schienen. Ein Großteil der behandelten 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 Kapitel 2.4)

## 2 Städtebauliches Konzept

Das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept sieht die Neuordnung und Umnutzung des Gebietes von einer ehemals überwiegend gewerblich geprägten Fläche zu einem neuen innerstädtischen Quartier mit einer Nutzungsmischung aus u.a. Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen sowie öffentlichen Räumen vor. Hierdurch soll das Gebiet sowie das angrenzende Bahnhofsviertel städtebaulich aufgewertet werden.

Den größten Teil der Fläche nehmen zwei Neubauten ein, welche die zu erhaltende „Bauerestuff“ ergänzen. Für diese beiden neuen Gebäudekomplexe gelten folgende Rahmenbedingungen:

- » die sogenannte „Bauerestuff“ bleibt erhalten und erhält einen Terrassenbereich zur funktionalen Aufwertung,
- » gegenüber des Bahnhofplatzes entsteht ein öffentlicher Platz welcher von der neuen Bebauung baulich und funktional eingerahmt wird,
- » die bestehende Randbebauung an der Ecke *Rue de la Gare / Avenue J.-F. Kennedy* wird durch einen Neubau geschlossen,
- » auf der östlichen Teilfläche entsteht ein neuer Baukörper, welcher einen städtebaulichen Übergang zwischen dem neuen Bahnhofsgelände und der bestehenden Bebauung herstellt.

### Funktionsmischung

Geplant ist ein mischgenutztes urbanes Quartier, welches neben Geschäfts- und Büronutzungen auch etwa 50 Wohneinheiten vorsieht. Bei diesen ist ein Mix aus Studios, Duplex-Wohnungen und 1-, 2- und 3-Zimmer-Wohnungen unterschiedlicher Größe vorgesehen.

Auf Grund der Größe des Projektes sieht das Kommunalplanungsgesetz vor, dass mindestens 10% der für Wohnnutzung vorgesehenen Flächen als bezahlbarer Wohnraum (*logements à coût modéré*) entwickelt werden muss.

### Bebauungskonzept für die Neubauten

Wie bereits erwähnt, sieht der städtebauliche Entwurf die Errichtung von zwei modernen Gebäudekomplexen sowie den Erhalt des ortsbildprägenden Gebäudes im Süden vor. Die ungebauten Flächen zwischen den Gebäuden sollen als öffentlicher Raum gestaltet werden.

Die beiden geplanten Neubauten sind als Geschossbauten geplant und weisen jeweils vier bzw. fünf Stockwerke mit Staffelgeschoß auf. Die gesamte Planungsfläche wird außerdem mit zwei Untergeschossen unterkellert.

Die Erdgeschosse der beiden Gebäude erstrecken sich über die gesamte vorgesehene bebaubare Grundstücksfläche und sollen überwiegend kommerziell genutzt werden (Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung). Die oberen Geschosse nehmen nur einen Teil der Fläche der darunterliegenden Erdgeschosse ein. Dabei entsteht eine Bebauung in U-Form (westliches Gebäude) bzw. L-Form (östliches Gebäude) mit erhöhtem Hofinnenbereich (im 1. Stock). Die Obergeschosse des westlichen Gebäudes (U-Form) sollen überwiegend als Wohnraum und die des östlichen Gebäudes (L-Form) überwiegend als Büroflächen genutzt werden.

Die zwei Untergeschosse bilden ein unterirdisches Parkhaus mit etwa 340 Stellplätzen.

Um eine Integration in das bestehende und geplante bauliche Umfeld zu gewährleisten, weisen die geplanten Gebäude unterschiedliche Höhen auf:

- » Das östliche Gebäude, entlang des zukünftigen neuen Busbahnhofes und den beiden geplanten Gebäuden auf Stelzen, erhält fünf Geschosse und ein Staffelgeschoss. Es passt sich somit höhenmäßig der urbanen Gestaltung des neuen Bahnhofes und insbesondere des geplanten P+R-Parkhauses an.
- » Das westliche Gebäude erhält vier Geschosse und ein Staffelgeschoss. Es passt sich somit höhentechisch an die Gebäude entlang der *Rue de la Gare* an.
- » Weiterhin erhalten die beiden Gebäudekomplexe ab dem zweiten Geschoss (zweites oberirdisches Geschoss) eine U-Form bzw. L-Form und der dadurch entstehende Hofbereich im Inneren des Baublocks wird begrünt und als Freifläche für die Bewohner bzw. Nutzer der Gebäude gestaltet. Diese erhöhten Innenhöfe unterbrechen die Baukörper und garantieren einen besseren Übergang in Richtung der Reihenhausbebauung in der *Avenue J.-F. Kennedy*.

Der Bereich unterhalb der beiden Gebäude sowie größtenteils zwischen den beiden Gebäuden soll komplett unterkellert werden und insgesamt zwei Untergeschosse umfassen, die als unterirdisches Parkhaus für die Bewohner und Besucher des neuen Projektes dienen. Dabei ragt ein Teil der Tiefgarage unterirdisch in den Geltungsbereich des angrenzenden PAP hinein. Dieser Bereich ist in dem angrenzenden PAP mit einer entsprechenden *Servitude* versehen.

#### **Erhalt und Aufwertung der « Bauerestuff »**

Das bestehende und ortsbildprägende Gebäude mit der Hausnummer 2 in der *Rue de la Gare* („Bauerestuff“), im Süden der Fläche, bleibt im Rahmen der Flächenentwicklung erhalten und wird in das Gesamtkonzept integriert. Im öffentlichen Raum hinter diesem Gebäude und zwischen den zwei geplanten Gebäudekomplexen wird eine Terrasse eingerichtet, die dem vorhandenen Gastronomiebetrieb zugutekommt.

## 2.1 Freiraum- und Grünkonzept

Das Konzept sieht eine öffentliche Platzgestaltung zwischen den Gebäuden vor. Insbesondere der Bereich um das ortsbildprägende Gebäude mit der „Bauerestuff“ soll als attraktiver Aufenthaltsraum gestaltet werden. Der Platz ist unmittelbar gegenüber dem Bahnhofplatz gelegen. Zwischen dem geplanten östlichen Gebäudekomplex und dem zukünftigen Gebäudekomplexen des Parkhauses und des Busbahnhofs ist ein *Shared space* (mit Kurzzeitparkplätzen) geplant.

Die öffentlichen Bereiche oberhalb der geplanten Tiefgarage, welche sich zum Teil auch im Zwischenbereich der beiden Neubauten erstreckt, werden formal gesehen privat und werden nicht an die Gemeinde abgetreten, sind aber über eine *servitude de passage* öffentlich zugänglich.

## 2.2 Regen- und Abwasserbewirtschaftung

Angesichts der innerstädtischen Lage der Fläche wird das erforderliche Rückhaltevolumen im Rahmen der öffentlichen Plätze im Zentrum und im Norden der Fläche vorgesehen. Dies kann über urban gestaltete oberirdische Bereiche oder auch unterirdische Rückhaltevorrichtungen umgesetzt werden.

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

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

## 2.3 Verkehrs-/ Mobilitätskonzept

Das Gebiet ist über die *Rue de la Gare* und eine kleine Nebenstraße der *Avenue J-F Kennedy* an das Verkehrsnetz angebunden. Im Zuge der Flächenentwicklung aber insbesondere im Zuge der östlich angrenzenden Flächenentwicklung rund um den Bahnhof wird eine umfassende Umstrukturierung der verkehrlichen Situation sowie 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.

Parallel zum Busbahnhof, entlang der westlichen Außengrenze der Fläche wird ein *Shared space* eingerichtet, welcher von Nutzern der *Mobilité douce* sowie vorwiegend Lieferverkehr genutzt werden soll. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll in diesem Bereich, im Einbahnstraßensystem, nur von Norden nach Süden fahren können.

Die Fläche selbst wird komplett freigehalten vom motorisierten Verkehr, mit Ausnahme der Müllabfuhr und des Lieferverkehrs. Die öffentlichen Bereiche sind lediglich für Fußgänger und Radfahrer zugänglich und sollen als Aufenthalts- und Begegnungsräume dienen.

Es ist eine gemeinsame Tiefgarage unterhalb der beiden Neubauten und des öffentlichen Platzes vorgesehen. Hier sollen sowohl private Stellplätze für die Bewohner als auch öffentliche Stellplätze für die Nutzer der Neubauten untergebracht werden. Die Einfahrt zur Tiefgarage soll im nordöstlichen Bereich erfolgen. Die Ausfahrt der Tiefgarage ist zur *Rue de la Gare* vorgesehen.

Der öffentliche Raum bietet zudem die Möglichkeit, Fahrradstellplätze und E-Bike-Stationen aufzustellen.

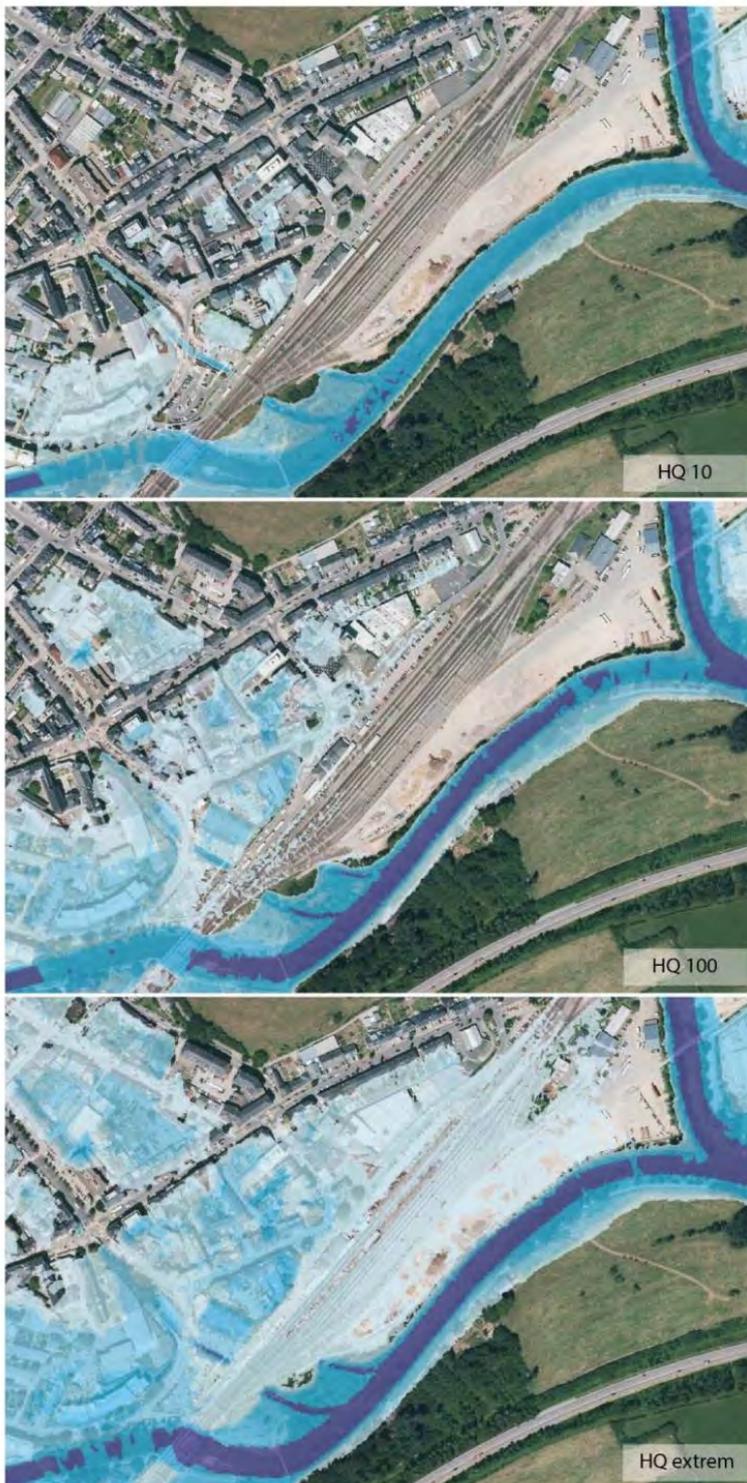
Der nationale Radweg PC 16 verläuft unweit der Fläche und wird im Rahmen des angrenzenden Großprojektes des multimodalen Verkehrsknotenpunktes im Bahnhofsbereich besser mit dem Gebiet verbunden sein.

## 2.4 Hochwasserschutz

Die Fläche liegt z.T. im Überschwemmungsgebiet der Alzette, d.h. teilweise im Bereich des HQ100 (TIMIS 2013) und fast vollständig im Bereich des HQ Extrem (TIMIS 2013). Es besteht somit ein Überschwemmungsrisiko. Diese Tatsache ist insbesondere im Kontext mit den geplanten Untergeschossen der Neubauten zu berücksichtigen.

Entsprechende Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind im Rahmen des Gesamtkonzeptes zu realisieren. Die Machbarkeit ist im Vorfeld der Umsetzung zu überprüfen. Weitere Informationen zu den durchzuführenden Maßnahmen finden sich im Schéma Directeur (Kapitel 2, Ausgleichsmaßnahmen).

Abbildung 4 Hochwassergefahrenkarten für die Fläche



Wasserhöhe (cm)

0

> 100-200

< 50

> 200-400

> 50-100

> 400

Quelle: [geoportail.lu](http://geoportail.lu), Administration de la gestion de l'eau (Stand : 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)

Bearbeitung: Zeyen + Baumann, 2019

**Tableau 1 Fiche de présentation**

Refonte complète du PAG	<input type="checkbox"/>	Commune de	Ettelbruck	N° de référence (réservé au ministre)	_____
Mise à jour du PAG	<input type="checkbox"/>	Localité de	Ettelbruck	Avis de la commission d'aménagement	_____
Modification du PAG	<input checked="" type="checkbox"/>	Lieu-dit	Rue de la Gare	Vote du conseil communal	_____
		Surface brute	0,73 ha	Approbation ministérielle	_____

<b>Organisation territoriale de la commune</b>		<b>La présente fiche concerne :</b>			
Région	Centre-Nord	Commune de	Ettelbruck	Surface du territoire	1518 ha
CDA	<input checked="" type="checkbox"/>	Localité de	Ettelbruck	Nombre d'habitants	8732 hab. (Febr. 2018)
Membre du parc naturel	_____	Quartier de	_____	Nombre d'emplois	4563 empl. (STATEC 2005)
Remarques éventuelles	_____				
				Espace prioritaire d'urbanisation	<input checked="" type="checkbox"/>

**Potentiels de développement urbain (estimation)**

**Hypothèses de calcul**

Surface brute moyenne par logement \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>

Nombre moyen de personnes par logement \_\_\_\_\_ 2,6 hab.

Surface brute moyenne par emploi en zone d'activités \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>

Surface brute moyenne par emploi en zone mixte et zone d'habitation \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>

	surface brute [ha]	nombre d'habitants			nombre approximatif d'emplois		
		situation existante [hab]	potentiel [hab]	croissance potentielle [%]	situation existante [empl]	potentiel [empl]	croissance potentielle [%]
<b>dans les "quartiers existants" [QE]</b>	0		0				
<b>dans les "nouveaux quartiers" [NQ]</b>							
zones d'habitation	0		0				
zones mixtes	0,73		130				
zones d'activités	0						
zones de bâtiments et d'équipements publics	0						
autres	0						
<b>TOTAL [NQ]</b>	0,73		130				
<b>TOTAL [NQ] + [QE]</b>	0,73		130				

**Phasage** Ne s'applique pas à la modification proposée

surface brute [ha]		nombre d'habitants (selon DL max.)		nombre d'emplois (selon CUS max.)	
Zone d'am. différé	zone d'urbanisation prioritaire	Zone d'am. différé	zone d'urbanisation prioritaire	Zone d'am. différé	zone d'urbanisation prioritaire

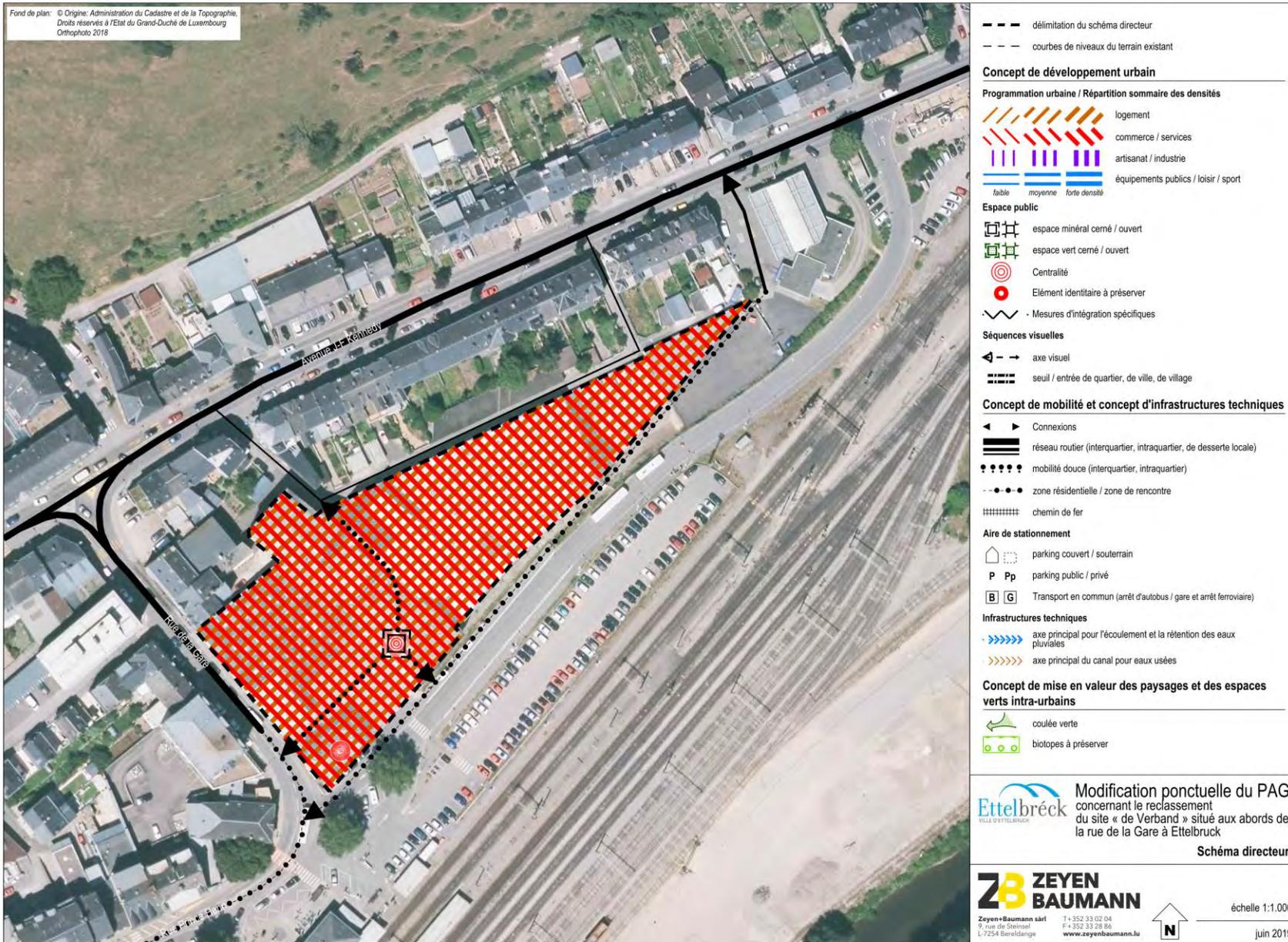
**Zones protégées** Ne s'applique pas à la modification proposée

Surfaces totales des secteurs protégés d'intérêt communal EC \_\_\_\_\_ ha

Surfaces totales des secteurs protégés d'intérêt communal EN \_\_\_\_\_ ha

Surfaces totales des secteurs protégés « vestiges archéologiques » \_\_\_\_\_ ha

Nombre d'immeubles à protéger \_\_\_\_\_ u.



## 2 Städtebauliches Entwicklungskonzept

*2. concept de développement urbain*

### Städtebauliche Zielstellung

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

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

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

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

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

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

### Erschließungsflächen

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

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

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

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

## Öffentlicher Raum

---

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

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

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

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

## Funktionale Verknüpfung

---

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

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

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

## Bauliche Integration

---

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

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

Dabei sind folgende Höhen nicht zu überschreiten:

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

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

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

**Zentralität**

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

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

**Städtebauliche Koeffizienten**

*la répartition sommaire des densités*

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

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

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

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

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

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

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

## Typologien und Funktionsmischung

*la typologie et la mixité des constructions*

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

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

Gemäß Artikel 29 (2) des Kommunalplanungsgesetzes<sup>1</sup> sind in PAP NQ mit mehr als 25 Wohneinheiten mindestens 10% der Bruttogeschossfläche, welche für Wohnnutzungen vorgesehen ist, als bezahlbarer Wohnraum auszuführen. In der Definition des Gesetzes entspricht dies Wohnungen, welche den Kriterien zum Erhalt der staatlichen Wohnungsbauförderung („primes de construction ou d'acquisition“ gemäß dem Gesetz von 1979) entsprechen.

## Ausgleichsmaßnahmen

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

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

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

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

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

### Raumsequenzen und Sichtachsen

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

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

### Schutz und Inwertsetzung des baulichen Erbes

*les éléments architecturaux à protéger et respectivement à intégrer en évidence*

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

### 3 Mobilität und technische Infrastrukturen

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

##### Erreichbarkeit und Verkehrsnetz

###### Accessibilité et réseau de voiries

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

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

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

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

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

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

##### Parkraumkonzept

###### un concept de stationnement

- » Die Anzahl der vorzusehenden Stellplätze richtet sich nach der Bruttogeschoßfläche der Verkaufs- bzw. Bürofläche der vorgesehenen Aktivitäten und Nutzungen. Die entsprechenden Vorgaben sind der *Partie écrite* des PAG zu entnehmen.

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

## ÖPNV

---

### *les accès au transport collectif*

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

## Technische Infrastrukturen

---

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

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

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

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

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

## 1 Partie écrite

### 1.1 Nouveaux articles

#### 2.2ter Zone mixte urbaine [MIX-u]

---

##### 2.2ter.1 L'affectation

La zone mixte urbaine couvre les parties de localités à caractère urbain. Elle est destinée à accueillir des habitations, des activités de commerce dont la surface de vente est limitée à 10.000 m<sup>2</sup> par immeuble bâti, des activités de loisirs, des services administratifs ou professionnels, des hôtels, des restaurants et des débits de boissons, des équipements de service public, des établissements de petite et moyenne envergure, ainsi que des activités de récréation.

Pour tout plan d'aménagement particulier « nouveau quartier », la part minimale de la surface construite brute à réserver à l'habitation ne peut pas être inférieure à 30 pour cent.

##### 2.2ter.2 Emplacements de stationnement

a) Pour les constructions nouvelles, reconstructions et changements d'affectation à l'intérieur de la Zone mixte urbaine, le nombre minimal d'emplacements de stationnement est défini par le présent article.

Sont à considérer comme minimum :

- » **logement** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par unité de logement ;
- » **commerce** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 40 m<sup>2</sup> de surface construite brute ;
- » **services administratifs et professionnels** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 125 m<sup>2</sup> de surface construite brute ;
- » **établissements d'hébergement** : 1 emplacement de stationnement pour véhicules par tranche de 300 m<sup>2</sup> 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.

##### 2.2ter.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.

#### **2.2ter.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 ».

#### **2.2ter.5 Dispositions spécifiques**

a) Pour la zone mixte urbaine, 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 mixte urbaine.

## **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*

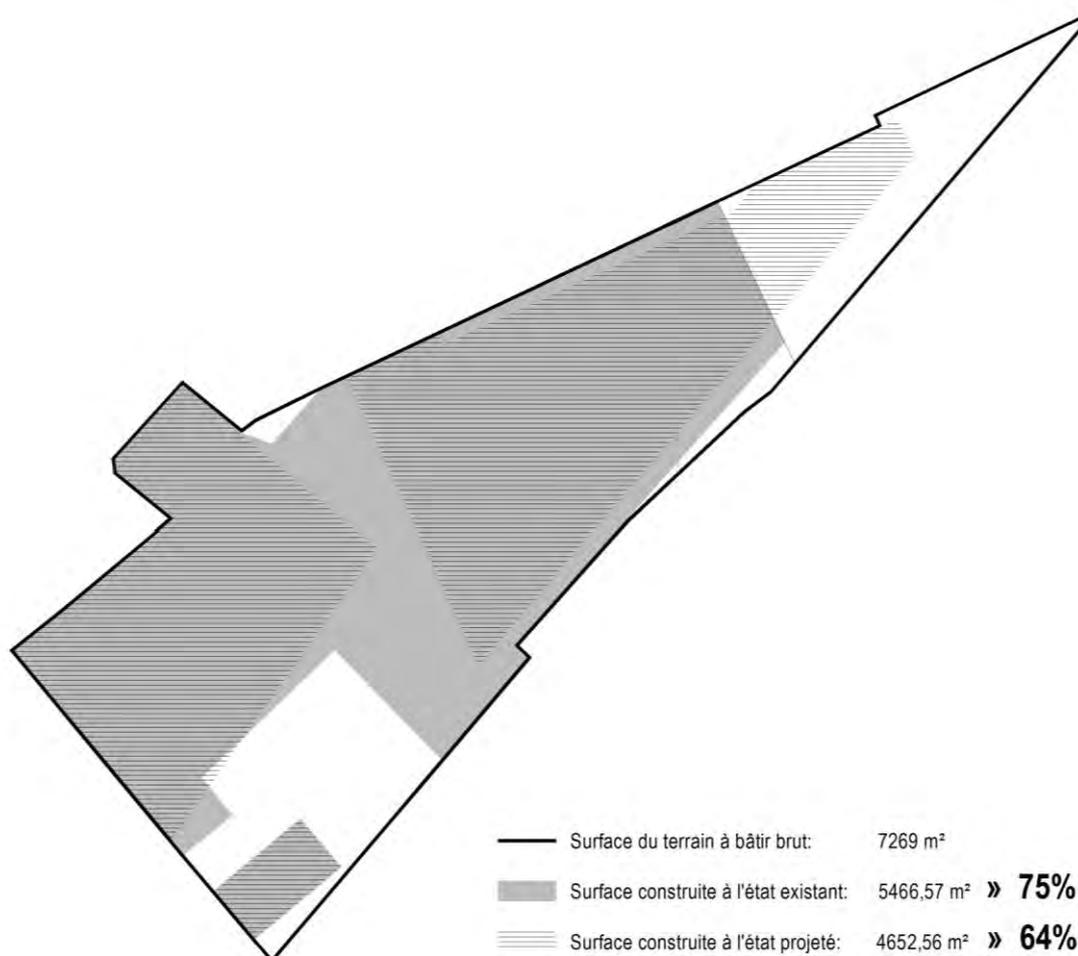
Les zones inondables selon le règlement grand-ducal du 5 février 2015 déclarant obligatoires les cartes des zones inondables et les cartes des risques d'inondation pour les cours d'eau de l'Alzette et de la Wark :

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



## 2 EXPOSE DES MOTIFS

Mit der Konversion der Flächen von „De Verband“ erfährt die Innenstadtentwicklung einen wichtigen Impuls; anstelle der für die Zentrenlage nicht adäquaten großflächigen gewerblich-industriellen Nutzung durch Lagerhallen / -silos soll ein Wohn-, Büro- und Handelsflächenkomplex treten. Zusammen mit der kompletten Neustrukturierung der angrenzenden Bahnflächen (Bahnhof / Geschäfts- und Parkhaus / Tunnel) entsteht ein neues innerstädtisches Quartier, zumal die Flächenentwicklung nicht nur auf das Private beschränkt ist, sondern auch neue öffentliche Freiflächen schafft, die der Stadt neue „Spielräume“ eröffnen. Den Konversionsflächen von De Verband resp. ihrer Neubebauung kommt dabei eine Mittlerfunktion zwischen dem kleinteiligen Bestand längs der Avenue J.-F.- Kennedy und der urbanen Neubebauung des Bahnhofes zu.



Der Standort verfügt mit seiner zentralen Lage und dem direkten Zugang zum ÖPNV (Bahn und Bus) über ausgezeichnete Potentiale im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Zudem eröffnet die zukünftig geänderte Verkehrsführung, die den Durchgangsverkehr südlich des Projektgebietes unterirdisch leitet, ein verkehrsentlastetes Wohnumfeld.

Bruttobauland:	7.269 m <sup>2</sup>
Nettobauland:	6.682 m <sup>2</sup>
Erschliessungsfläche:	587 m <sup>2</sup>

\* an die Gemeinde werden 8,08 % der Gesamtfläche des PAP abgetreten – durch eine Servitude de Passage sind allerdings 35 % der Projektfläche frei zugängliche öffentliche Räume

Emprise au sol	4.560 m <sup>2</sup>
Surface construite brute	21.137 m <sup>2</sup>
Surface de vente max.	6.300 m <sup>2</sup>
Surface brute de bureaux max.	10.300 m <sup>2</sup>
Scellement max. du sol	5.345 m <sup>2</sup>

Wohndichte	69 WE / ha
------------	------------

Der PAP schreibt das Flächenverhältnis der jeweiligen Sektoren (Wohnen / Handel / Büro) nur bedingt fest, um dem Bauherrn eine gewisse Flexibilität in der Konzeptionierung seines Vorhabens zu lassen. Bei den angegebenen Flächenwerten handelt es sich um Maximalwerte der jeweiligen Sparte; sie können in diesen Summen jedoch nicht kumuliert werden.

### 3 ILLUSTRATION DE LA DÉMARCHE

Das Projekt hat sich über einen längeren Zeitraum entwickelt. In den Jahren 2010 bis 2011 fand ein von „De Verband“ ausgelobter städtebaulicher Wettbewerb statt, welchen das Architekturbüro „JONAS ARCHITECTES ASSOCIÉS“ gewann. Das Gewinnerkonzept sieht vor, die bestehenden Gebäude - mit Ausnahme der „Bauernstuff“ - komplett abzureissen, um Platz für eine neue Bebauung zu schaffen. Den Neubauten vorgelagert ist ein Platz, der sowohl den umliegenden Gastronomiebetrieben Raum für eine Außenbewirtung als auch Möglichkeiten für „konsumunabhängigen“ Aufenthalt bietet.

#### Aus dem Auslobungstext

Mit der Umstrukturierung des Grundstücks und den Umplanungen im Bereich des Bahnhofes wird der Stadteingang von Ettelbrück neu definiert. Das Grundstück befindet sich an der Schnittstelle zwischen dem neuen Bahnhofsviertel, das der Dimensionierung und Gestaltung einen neuen Maßstab in die Stadtstruktur einführt, und der bestehenden, kleinteiliger Bebauungsstruktur. Die Planungen für das Grundstück von De Verband müssen zwischen den Strukturen vermitteln und sich in Art und Maß der Bebauung in den alten und neuen Kontext einfügen. Die Gebäude sind so anzuordnen, dass eine gute Belichtung/Besonnung der neuen und bestehenden Gebäude gewährleistet wird und sichere Außenräume entstehen.

Die vorhandene Bauflucht entlang der rue de la Gare ist aufzunehmen. Zum Bahnhofesplatz und dem geplanten Busbahnhof sollen klare Raumkanten ausgebildet und ein Gegenüber zum P+R-Parkhaus geschaffen werden. Dabei definiert die geplante Gehweggrenze zur Straße am Busbahnhof die maximal zulässige Baugrenze. Zwischen dem Bahnhofesplatz und dem Stadteingang an der Avenue J.F. Kennedy soll eine Sichtverbindung hergestellt werden. Seitens der Stadt Ettelbrück besteht der Wunsch, um die Bauernstuff einen Platz anzulegen.

Im Sinne einer Zusammengehörigkeit des neuen Quartiers sind die Gebäude als Ensemble zu planen.

Ziel ist es, das Gebäude 2, rue de la Gare (Bauernstuff) in seiner heutigen Form zu erhalten und der gastronomischen Nutzung im Erdgeschoss ausreichend Platz für eine Außenbestuhlung anzubieten. Dabei wird von der Stadt Ettelbrück eine Freistellung der Bauernstuff als Solitärgebäude bevorzugt.

## Wettbewerb – Phase 1



*Städtebauliches Leitbild ist eine permeable, robuste Stadttextur, die sich einerseits aus der angrenzenden Stadtstruktur von Ende des 19.-/Anfang des 20. Jahrhunderts – und andererseits aus einem neu entstehenden Verkehrsprojekt mit einem sehr präsenten Parkhaus ableitet. Unser Entwurf führt die Typologie der Blockrandbebauung fort und interpretiert sie neu. Städtebau, Freiraumgestaltung und ein fußgängerorientiertes Verkehrskonzept sind die integrativen Bestandteile des neuen, identitätschaffenden Stadtquartiers.*

Voraussetzung hierfür ist dabei der komplette Abriss der bestehenden Gebäude von „De Verband“ mit Ausnahme der denkmalgeschützten Baurestoff.

Die Wege- und Sichtbeziehungen der bestehenden Ränder werden in das neue Stadtquartier gezogen, wobei wir sie zu einem charakteristischen öffentlichen Raumgefüge hoher Qualität miteinander verweben. Die Straße geht in von Fußgängern beherrschte Platzräume über, Blicke werden gestoppt, Bewegungen umgelenkt, ein ausgewogenes Gleichgewicht aus Überraschung, Führung und Gemütlichkeit soll den neuen Stadtkörper signifikant prägen. Aufweitungen lassen ein breites Nutzungsspektrum zu, intuitiv wird der Fußgänger durch das Quartier geleitet. Dadurch schaffen wir Räume, die den städtischen Kontext verbinden anstatt sich von ihm abzugrenzen. Dabei wird der « steinerne Raum » entlang und um die « Baurestoff » herum verbunden und mit dem « Grünen Platz » ergänzt. Die Entdeckung dieses Platzes ermöglichen wir durch eine prägende Höhendifferenz.

## Wettbewerb – Phase 2



*Der neue „L-Block“ basiert auf dem ursprünglichen Konzept und führt die Typologie der Blockrandbebauung fort. Er umschließt den Innenhof, schützt diesen vor Lärm und bietet zugleich eine gewisse Distanz zu den Gärten der Bestandsgebäude entlang der Avenue J. F. Kennedy. Desweiteren ermöglicht dieser eine höhere Bebauungsdichte als die ursprünglich geplanten Punkthäuser und sieht verschiedene Wohnungstypen vor.*

*Der Flügel am Rande des großen Platzes besteht hauptsächlich aus Reihenhäusern. Der Riegel entlang des Busbahnhofs bietet eingeschossige Apartments und Maisonette-Wohnungen verschiedener Größen an. Diese Wohneinheiten werden überwiegend mittels eines Laubengangs erschlossen, der Distanz zur gegenüberliegenden verkehrstechnischen Infrastruktur bietet.*

*Sowohl in letztgenanntem „L-Block“ als auch im „U-Block“ können die Eckwohnungen im ersten Obergeschoss flexibel genutzt werden. Es besteht die Möglichkeit, sie zu Dienstleistungszwecken zu nutzen, aber auch als Wohnungen zu gestalten.*

*Das sich auf dem Aralgrundstück befindende Kopfgebäude des „L-Blocks“ funktioniert unabhängig von den anderen Bauten. Darin könnten gleichsam Wohnungen wie Büroräume angeboten werden.*

Im Unter- und Erdgeschoss sind Geschäftsräume sowie Büroflächen vorgesehen, während in den darüberliegenden Stockwerken neuer Wohnraum entsteht. Unterschiedliche Wohnungsangebote ermöglichen eine gute soziale Durchmischung.

### **Phase 3 – Weiterentwicklung Wettbewerb**

Im Anschluss an den Wettbewerb wurden verschiedene Nutzungskonzepte überprüft, darunter für ein Hotel und ein Bowlingcenter.

Im April 2013 wurde der Entwurf mit der Hotelnutzung in einem Termin mit der Cellule d'évaluation diskutiert. Dabei stieß der Entwurf grundsätzlich auf Zustimmung. Darüber hinaus wurde seitens des Innenministeriums angeregt, auf den L-Block ein zusätzliches Geschoss zu setzen, um einen Gegenpol zu dem geplanten CFL-Parkhaus zu erhalten. Im Weiteren wurde gefordert, der rückliegenden Strasse (zu der vorhandenen Garagenbebauung hin) im Gesamtkonzept Beachtung zu schenken, um eine soziale Kontrolle zu garantieren. Insbesondere Blindfassaden sind auszuschliessen. Idee war bspw. statt Garagen und Ladenflächen (Lagerflächen) auch Büroflächen im Erdgeschoss anzulegen, sowie die Zu- und Ausgänge für die Bewohner.

Bei der zum Platz orientierten Fassade des U-Blocks wurde angeregt, keinen Rücksprung vorzusehen, um eine klare Kante zum Platz auszubilden.

Darüber hinaus wurde ein Realisierungskonzept für ein Wohn- / Büro- / Geschäftshaus geprüft, das u.a. auch eine Bowlingbahn im Untergeschoss beherbergen sollte. In dieser Phase wurde nutzungsbedingt die Anzahl der Untergeschosse von 2 auf 4 heraufgesetzt.

## Dem PAP I (von Juli 2017) zugrunde liegender städtebaulicher Entwurf



Im Jahr 2017 wurde erstmalig ein PAP zur Projektrealisierung eingereicht. Folgendes Konzept lag zugrunde:

Entsprechend dem Wettbewerb werden zwei Gebäudeeinheiten neu entwickelt; das historische Gebäude der Bauerestuff bleibt erhalten und wird in das Gesamtkonzept integriert. Zwischen der Bauerestuff und den beiden Neubauten entsteht ein öffentlicher Platz, der die Neubebauung mit dem direkten Bahnhofsbereich in Bezug setzt. Durch ihn soll ein neuer Aufenthalts- und Transitraum im Vorbereich des durch Reisende viel frequentierten Bahnhofsbereichs etabliert werden.

Rückliegend zu dem U-Block und dem L-Block entstehen (auf dem ersten Obergeschoss) halböffentliche Freiflächen, die der Nutzung durch die Bewohner vorbehalten sind. Der U-Block wird gesamtflächig mit 3 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss ausgebildet. Beim L-Block weist der kurze Schenkel ebenso drei Vollgeschosse plus ein Staffelgeschoss auf, während der lange Schenkel ein Vollgeschoss mehr und damit 4 Vollgeschosse plus ein Staffelgeschoss erhält. Somit bildet er einen städtebaulichen „Gegenspieler“ zu dem mächtigen CFL-Parkhaus.

Alle Gebäude weisen eine maximale Bautiefe von 15 m auf (Staffelgeschoss 11 m) und sind durch eine gemeinsame, teilweise unter die Platzfläche reichende, viergeschossige Tiefgarage verbunden.

Um einen Beitrag zu einem belebten Stadtquartier leisten zu können, ist eine Mischung von Läden, Büros und Wohnen (mind. 25 %) vorgesehen. Dabei profitiert das Projekt von seiner

unmittelbaren Lage am Bahnhof, das eine Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Berufs- und Freizeitverkehr ermöglicht.

Auch zu der Bebauung längs der Avenue John-F.-Kennedy sucht das neue Quartier Bezüge. Auf der einen Seite schafft es durch die Freiräume der Innenhöfe Abstand, um die kleineren Gebäude und ihre Gärten nicht zu bedrängen; zum anderen bewirken eben diese Höfe aber auch Verbindungen im Sinne von „Sicht und Wahrnehmung“. Desweiteren erzeugt die rückwärtige Orientierung „soziale Kontrolle“ (im positiven Sinn), sodass die ehemalige Gasse mit Garagenbebauung ihren „Hinterhofcharakter“ verliert.

Das Projekt stieß jedoch aus verschiedenen Gründen auf Widerstand. Im Fokus stand dabei die geplante 4-geschossige Tiegfarage. Die Menge des anfallenden Bodenaushubs wurde kritisiert; außerdem wurde eine mögliche Gefährdung der umgebenden Menschen und Güter durch ein verändertes Grundwasserverhalten sowie sich im Hochwasserfall potentiell in den Untergeschossen befindliche Personen und technische Einrichtungen gesehen. Darüber hinaus wurde eine bessere Koordinierung der Planungen und Abläufe der drei parallelen Großprojekte angemahnt.

**Lettre du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l’environnement – 24.07.2017 – concernant la modification ponctuelle du PAG de la Ville d’Ettelbruck (évaluation des incidences de certains plans et programmes)**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département de l’environnement

Luxembourg, le 24 JUIL. 2017

Administration communale de  
la Ville d’Ettelbruck  
B.P. 116

L-9002 Ettelbruck

**N/Réf : 88.944/CL**  
Dossier suivi par : Christian Lahure  
Tél. : 247 86819  
E-mail : christian.lahure@mev.etat.lu

**Concerne : Loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement (article 2.3.)**

**Modification ponctuelle du plan d’aménagement général de la Ville d’Ettelbruck dans l’intérêt du réaménagement du quartier de la Gare**

Monsieur le Bourgmestre,

Je me réfère à votre courrier du 15 juin 2017 dans le contexte du dossier émarginé.

Tout d’abord, je souhaite vous rappeler les dispositions de l’article 2.3 de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement aux termes desquels les plans et programmes visés au paragraphe 2 du prédit article qui déterminent l’utilisation de petites zones au niveau local et des modifications mineures des plans et programmes visés au paragraphe 2 du prédit article ne sont obligatoirement soumis à une évaluation environnementale que lorsque l’autorité responsable du plan ou programme estime, **le ministre entendu en son avis**, qu’ils sont susceptibles d’avoir des incidences notables sur l’environnement.

Le libellé du texte est sans équivoque en ce qui concerne l’obligation de l’autorité responsable d’entendre le ministre responsable en son avis.

Or, il appert que le projet me soumis pour avis a entre-temps été présenté au conseil communal en date du 6 juillet 2017 lequel a marqué son accord avec le projet de modification conformément à l’article 12 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le développement urbain et que, subséquemment, l’enquête publique y afférente a été lancée, en l’absence d’une quelconque prise de position de ma part.

La procédure administrative actuelle est donc entachée d’illégalité au moins sur ce point.

Ensuite, l’argumentation de la commune comme quoi une dispense de l’obligation de procéder à une évaluation approfondie se justifierait en l’occurrence en raison des dispositions de l’article 2.2 de la loi modifiée du 22 mai 2008 qui, selon les dires de la commune, prévoirait que « *la nécessité de la réalisation d’une évaluation environnementale pour le terrain concerné devra être examinée dans le cadre de l’élaboration du projet* » s’appuie sur une lecture erronée du texte législatif et apparaît comme contraire à l’esprit même de la loi modifiée du 22 mai 2008. En effet, il convient de rappeler que la pré dite loi ainsi que la directive sur laquelle elle s’appuie, visent délibérément **les plans et programmes** dans l’optique de l’instauration d’un système d’évaluation préalable au niveau de la planification, donc avant la concrétisation définitive des **projets**, ceci même dans l’hypothèse où les projets visés devraient

faire l'objet par après d'une évaluation des incidences environnementales au titre de la directive 85/337/CEE.

En ce qui concerne l'évaluation du fond du dossier soumis, je ne partage pas l'appréciation de la commune et estime que des incidences notables sur l'environnement dans le sens de la loi modifiée du 22 mai 2008 sont prévisibles à travers la mise en œuvre du projet et que partant celui-ci devrait faire l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre d'un rapport sur les incidences environnementales.

Le focus sera porté sur les thématiques « Population/Santé humaine », « Eaux » et « Consommation du sol ».

S'agissant des thématiques « Population/Santé humaine » et « Eaux », des études détaillées sont à fournir pour les volets suivants:

- Construction du projet en zone inondable : vérifier la compatibilité avec l'article 39 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, notamment en ce qui concerne l'augmentation du risque de dommages pour la population, les biens et l'environnement ainsi que la compensation du volume.
- L'influence du projet sur la nappe phréatique en phase construction et en phase définitive (dans la zone du projet et surtout en dehors de cette zone).

S'agissant de la thématique de la consommation du sol, le rapport environnemental devra, en raison des difficultés apparentes pour trouver les sites de décharge appropriés, aborder la problématique des terres d'excavation générées à travers les travaux de réaménagement de la surface en ce qui concerne leur volume, leur prévention, leur réutilisation recommandable sur le site respectivement leur transport vers d'autres sites ou décharges (cf. article 26 (1) de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets).

Alors qu'à travers la lecture du dossier soumis à l'enquête publique, il appert que la conception du projet à réaliser semble acquise, il est évident que la mise en lumière des sensibilités, des effets négatifs et des mesures d'atténuation à préconiser dans le rapport environnemental devra se faire de manière suffisamment détaillée eu égard aux caractéristiques propres du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments très distingués.

Pour la Ministre de l'Environnement



Camille GIRA  
Secrétaire d'Etat

Copies pour information :

Ministère de l'Intérieur  
Administration de la Nature et des Forêts  
Administration de la gestion de l'eau  
Administration de l'environnement

**Lettre du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l’environnement – 22.08.2017 – concernant la modification ponctuelle du PAG de la Ville d’Ettelbruck (évaluation des incidences de certains plans et programmes)**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des travaux publics  
227962/025561

Luxembourg, le 22 août 2017

**A**  
**Ville d’Ettelbruck**  
**À l’att. du collège des**  
**bourgmestre et échevins**  
**B.P. 116**  
**L-9002 Ettelbruck**

**Concerne : *Projet PAP « Verband, rue de la Gare » à Ettelbruck***  
**Procédure d’adoption d’un projet d’aménagement particulier (loi du**  
**19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le**  
**développement urbain, art. 10.-18.)**

Monsieur le Bourgmestre, Messieurs les Echevins,

Le projet de réaménagement de la Gare d’Ettelbruck qui fait l’objet de la loi du 23 décembre 2014, a comme objectif de préparer l’une des gares les plus fréquentées au Luxembourg, aux besoins des futures décennies. Il s’agit de créer un pôle d’échange multimodal moderne et performant qui sera un élément clé de la Ville d’Ettelbruck et qui répondra aux besoins de tous les utilisateurs du transport en commun.

Afin de pouvoir réaliser le projet du pôle d’échange multimodal dans les délais annoncés, je vous adresse par la présente les observations et questions aux noms des 3 maîtres d’ouvrage responsables :

- les CFL pour la mise en conformité de la gare d’Ettelbruck, la réalisation d’un bâtiment P&R et la reconstruction du bâtiment voyageurs.
- l’Administration des ponts et chaussées pour la réalisation de la gare routière et la zone du Kiss&Go longeant celle-ci, la mise en souterrain de la N7 et la réorganisation / le réaménagement des voiries dans le quartier de la gare.
- L’Administration des Bâtiments publics pour la réalisation d’un ensemble administratif comprenant en majeure partie une auberge de jeunesse.

Pour le volet de l’Administration des ponts et chaussées, les travaux de voirie ont commencé en printemps 2017 dans la rue Prince Henri; pour le volet des CFL, les



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des travaux publics

études d'exécution sont en cours; le début des travaux sur site est prévu au courant de la première moitié de l'exercice 2018, tandis que le volet de l'Administration des Bâtiments Publics est actuellement au niveau APS.

Mon souci est de ne pas pouvoir réaliser les travaux pour le nouveau pôle d'échange multimodal conformément au phasage retenu dans le projet d'exécution. Le projet du pôle multimodal prévoit sur ce site extrêmement limité en surface le long du projet du PAP « Verband, rue de la Gare » des travaux de génie civil pour la construction du souterrain de la N7, de la gare routière, du bâtiment P&R et de l'ensemble administratif. Comme les deux projets « Pôle d'échange multimodal » et « Verband, rue de la Gare » sont planifiés à être réalisés quasiment en parallèle, je vous fais part des remarques et observations suivantes :

1. *En termes de planning de réalisation* le PAP « Verband, rue de la Gare » reste muet quant aux démarches prévues pour assurer une bonne coordination avec le projet « Pôle d'échange multimodal ». Ainsi, certaines questions se posent :
  - o Quelle date de mise en chantier du PAP « Verband, rue de la Gare » est envisagée respectivement jugée réaliste ?
  - o Quelle durée de travaux est envisagée ?
2. *En termes de réalisation* le PAP « Verband, rue de la Gare » reste muet quant aux travaux réalisés aux limites de la partie longeant le projet « Pôle d'échange multimodal » (voir plan 1 ci-dessous: grande partie du chemin mixte piétons/cyclistes et une partie de la bande de stationnement).
  - o Est-ce qu'il est prévu de réaliser les travaux jusqu'à la limite du PAP dans le cadre des travaux des alentours des bâtiments du PAP?
  - o Où est prévu l'accès au chantier ?
  - o Où est prévue l'installation du chantier ?
  - o Où est prévue la barrière du chantier le long du chantier du pôle d'échange ?
3. *En termes d'exploitation* le PAP « Verband, rue de la Gare » part du principe que l'accessibilité au site du PAP « Verband, rue de la Gare » est assuré via le projet « Pôle d'échange multimodal ». Or, vu la grande envergure de ce projet, il est fort probable que le projet « Pôle d'échange multimodal » sera en pleine construction quand les travaux du PAP « Verband, rue de la Gare » se termineront.
  - o Pendant cette phase intermédiaire, comment est prévu l'accès au parking souterrain ?

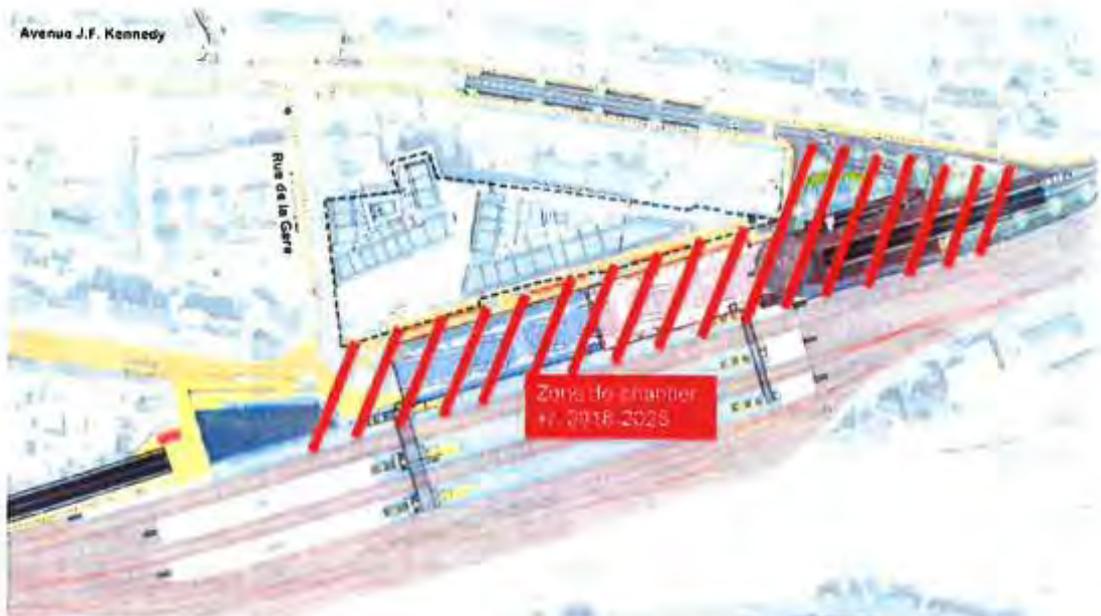


- Pendant cette phase intermédiaire, comment est prévu l'accès aux commerces longeant directement le chantier de la gare ?
  - Pendant cette phase intermédiaire, comment est assuré l'accès pompiers?
4. *Au niveau coordination technique* le PAP « Verband, rue de la Gare » reste muet en ce qui concerne les niveaux de référence. Une coordination des deux projets qui se longent sur une longueur importante s'impose. A ce sujet, je vous propose de vous concerter avec les responsables du projet « Pôle d'échange multimodal ». Veuillez savoir que le projet « Pôle d'échange multimodal » se basera sur les points fixes qui sont d'un côté les quais ferroviaires et de l'autre côté l'immeuble « Baurestuff » qui sera conservé.
5. *En ce qui concerne le sujet de la gestion de l'eau:* le canal d'eau de pluie qui traverse actuellement le site du Verband sera à déplacer lors de la mise en œuvre du PAP. Le PAP « Verband, rue de la Gare » précise qu'il sera dévié dans la zone du Kiss&Go. Veuillez noter que le projet du pôle multimodal prévoit une nouvelle traversée souterraine des voies ferrées au nord du tunnel de la N7. Le déplacement du canal devra se brancher donc à ce nouveau tracé et non dans la zone du Kiss&Go. Concernant la rétention des eaux de pluie, comment est-il garanti qu'elle se fasse en totalité à l'intérieur du PAP « Verband, rue de la Gare » ? Le branchement après la rétention sera prévu dans le canal public aux alentours du parvis de la gare.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département des travaux publics



*Plan 1 : zone de chantier du projet de la gare longeant le PAP « rue de la Gare »*

Vous souhaitant bonne réception de la présente, veuillez agréer, Monsieur le Bourgmestre et Messieurs les Echevins, l'expression de mes parfaites considérations.

**François Bausch**

**Ministre du Développement durable et  
des Infrastructures**

Copie à Monsieur le Directeur de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois  
Monsieur le Directeur de l'Administration des Bâtiments publics  
Monsieur le Directeur de l'Administration des Ponts et Chaussées

## Avis de la Commission de l’Aménagement concernant la modification ponctuelle du PAG de la Ville d’Ettelbruck (en relation avec le projet PAP « Rue de la Gare ») – 17.11.2017



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Notre réf.: 16C/014/2017, 18096/16C

Dossier suivi par : Sonja GOMPELMANN  
Tél. 247-84663  
E-mail sonja.gompelmann@mi.etat.lu

Luxembourg, le 17 novembre 2017

### AVIS

Conformément à l’article 11 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le développement urbain, la commission d’aménagement, ci-après dénommée « *la commission* », dans ses séances du 20 septembre 2017 et 15 novembre 2017, auxquelles assistaient les membres Arno Van Rijswijck, Myriam Bentz ainsi que Frank Goeders et Vanessa Sckuvie, respectivement les membres Arno Van Rijswijck, Myriam Bentz et Frank Goeders, a émis à l’unanimité des voix le présent avis au sujet du projet de modification ponctuelle des parties écrite et graphique du plan d’aménagement général (PAG) de la commune de Ettelbruck concernant des fonds situés à Ettelbruck, au lieu-dit « *rue de la Gare, De Verband* », présenté par le collège des bourgmestre et échevins de la commune précitée et élaboré par Zeyen+Baumann S.à r.l.. Les représentants-experts Olivier Jeitz respectivement Philippe Peters assistaient avec voix consultatives aux séances.

La présente modification ponctuelle vise le reclassement de fonds classés en « *zone centrale III – secteur commercial* » superposée d’une « *zone d’aménagement particulier – PAP* » en « *zone mixte urbaine* » superposée d’une « *zone soumise à un plan d’aménagement particulier "nouveau quartier"* ». Partie des fonds seraient à reclasser en « *zone de circulation et stationnement public* ». Conformément au 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, les terrains concernés sont touchés tant par la zone inondable – HQ 100 que par la zone inondable – HQ extrême.

La présente modification ponctuelle vise l’article « *2.2.1 L’affectation* » de la partie écrite du PAG en vigueur ainsi que l’ajout à cette même partie écrite des articles « *2.2ter Zone mixte*



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 16C/014/2017, 18096/16C

Objet : Avis de la commission d’aménagement

urbaine [MIX-u] », « 11 Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales et réglementaires spécifiques » et d’une annexe applicable pour la zone mixte urbaine.

Le reclassement est sollicité en vue de la réaffectation et le développement de ce site jouant un rôle majeur dans le réaménagement et la revalorisation du quartier de la Gare qui sera surtout défini par ce projet et par le nouveau pôle d’échange multimodal de la Gare. (Délibération du conseil communal en séance publique du 6 juillet 2017)

De prime abord, force est de constater que le projet de réaménagement et de revalorisation du secteur de la Gare d’Ettelbruck constitue l’un des projets-phare pour la Ville d’Ettelbruck auquel il convient de porter une attention particulière, notamment en raison de sa situation fort enclavée dans un tissu bâti urbain et des enjeux non négligeables qui en découlent. Dans ce contexte, la commission tient à émettre certaines observations.

Ainsi, elle estime qu’il aurait été plus opportun d’intégrer également les terrains attenants localisés en « zone de circulation et de stationnement public » où l’Administration des ponts et chaussées y prévoit un projet de construction, et actuellement non inclus dans la présente modification ponctuelle, dans le périmètre de cette dernière constituant clairement une zone destinée à être urbanisée.

En ce qui concerne cette zone spécifique de « circulation et de stationnement public » telle qu’indiquée dans la partie graphique modifiée, la commission émet en effet certains doutes quant à son statut juridique puisque les règles y applicables y font défaut. Aussi, sa représentation graphique (zone colorée en blanc) pourrait porter à confusion avec celle d’une « zone verte/zone agricole ».

Aussi déplore-t-elle que les autorités communales ne se soient pas davantage orientées pour la modification sous avis au concours organisé par « de Verband » pour l’ensemble du site. Ceci aurait en effet eu le mérite de garantir la poursuite des différents projets des CFL, de l’Administration des ponts et chaussées et de l’Administration des Bâtiments publics ainsi que la création d’un nouveau quartier mixte.

Quant au degré d’utilisation du sol, tel que proposé par le présent projet, la commission estime que la densité de logement et le coefficient d’utilisation du sol, en combinaison avec l’article 4.12 relatif aux places de stationnement, sont contraires à l’article 2 points (a) et (f) de la loi précitée. En effet, lesdits coefficients permettent la réalisation de 100 logements et d’une surface construite brute de quelque 21.000 m<sup>2</sup>. En supposant la réalisation de 100 logements d’une surface construite brute moyenne de 90 m<sup>2</sup>, une surface totale brute de quelques 12.000



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 16C/014/2017, 18096/16C

Objet : Avis de la commission d’aménagement

m<sup>2</sup> pourrait être dédiée aux commerces, cafés et bureaux. Partant, 150 emplacements devront être réalisés pour les logements et environ 200 places de parking pour les commerces, cafés et bureaux. La réalisation de ces emplacements nécessitera pourtant une surface totale de quelque 10.500 m<sup>2</sup>, qui devra intégralement être réalisée sur plusieurs niveaux en sous-sol. Or la réalisation d’un parking en sous-sol d’une telle envergure sur le présent site constitue cependant un risque manifeste pour les constructions avoisinantes lors de la réalisation du chantier. De plus, il représente un risque manifeste pour la sécurité publique en cas d’inondation et s’avère être contraire à toute utilisation rationnelle du sol, étant donné qu’il engendre des travaux économiquement peu rentables, mais encore des travaux de déblais excessifs. Les thématiques relatives à la ressource « eau » ainsi qu’aux divers chantiers planifiés par les CFL, l’Administration des ponts et chaussées et l’Administration des Bâtiments publics sont développées ci-après.

Parallèlement au projet d’un futur quartier mixte, il est également question de procéder au réaménagement de la Gare d’Ettelbruck ayant fait l’objet de la loi du 23 décembre 2014 qui a pour objectif de créer un pôle d’échange multimodal moderne et performant, incluant : la réalisation d’un bâtiment P&R et la reconstruction du bâtiment voyageurs ; la réalisation de la gare routière et la zone du Kiss&Go longeant celle-ci, la mise en souterrain de la N7 et la réorganisation/le réaménagement des voiries dans le quartier de la gare ; la construction d’un ensemble administratif comprenant majoritairement une auberge de jeunesse.

Au vu du site extrêmement limité en surface le long du projet de construction « *de Verband* » et le fait que les travaux de génie civil pour la construction du souterrain de la N7, de la gare routière, du bâtiment P&R et de l’ensemble administratif sont planifiés à être réalisés quasiment en parallèle, la commission s’interroge quant à la bonne coordination des divers chantiers sur le site et l’accessibilité au parking souterrain, aux commerces longeant directement le chantier de la gare, voire l’accès aux pompiers au risque de générer un blocus complet de cette partie de la Ville d’Ettelbruck.

Mis à part les défis de devoir coordonner parallèlement différents chantiers et assurer l’accès des usagers et pompiers au site et alentours, d’autres enjeux majeurs sont, d’une part, la localisation des fonds concernés partiellement en zone de crue centennale (HQ 100) et presque complètement en zone de crue extrême (HQ extrême) et, d’autre part, un rehaussement local de la nappe phréatique.

Etant donné que le projet prévoit la construction de 4 étages en sous-sol (Rapport de présentation, p. 18), dont au niveau -1 des commerces et installations techniques, les autres niveaux souterrains devant accueillir des parkings pour les différentes activités du bâtiment,



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 16C/014/2017, 18096/16C

Objet : Avis de la commission d’aménagement

des conditions particulières doivent être respectées conformément à l’article 39 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l’eau, ceci afin de ne pas augmenter le risque de dommage pour les personnes et les biens en cas de crue.

Toutefois, le projet actuel ne pourra pas être autorisé dans la mesure où il ne respecte pas les conditions de construction d’un souterrain en zone inondable. En effet, l’unique exploitation autorisée d’un souterrain en zone inondable est le stationnement. Aussi est-il recommandé de construire en zone inondable un parking submersible ou semi-enterré. Dans le cas où le terrain où le terrain ne permet pas ce genre d’aménagement, un niveau de sous-sol -1 peut être autorisé sous conditions que toutes les voies d’accès au parking (pour les voitures et les personnes) se situent au-dessus du niveau de la crue centennale et qu’un plan d’évacuation d’urgence en cas d’inondation soit fourni. Dans des cas exceptionnels, un sous-sol de niveaux -2 peut être autorisé si, en plus des conditions applicables pour un niveau -1, des mesures de protection des crues mobiles permettent la protection au niveau de la crue extrême.

Selon l’expertise de l’Administration de la gestion de l’eau, un sous-sol avec plus qu’un niveau (voire deux) en zone inondable signifie une augmentation trop importante du risque de dommages pour les personnes et les biens selon l’article 39 de la loi modifiée relative à l’eau.

Autre volet dans l’évaluation des risques relatifs à la ressource « eau » est la situation des eaux souterraines. Compte tenu de l’envergure des sous-sols, il ne peut être exclu que le bâtiment constitue une sorte de barrière au libre flux des eaux souterraines avec un rehaussement local de la nappe phréatique. Qui plus est, toute influence sur le niveau de la nappe phréatique risque de mettre en péril la stabilité des bâtiments à proximité du projet.

Le Président de la  
commission d’aménagement

Arno VAN RIJSWIJCK

**Avis de la Cellule de l’Aménagement concernant le projet PAP « Rue de la Gare » –  
24.11.2017**

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Notre réf.: 18096/16C, 16C/014/2017

Dossier suivi par : Sonja GOMPELMANN Tél. 247-84663 E-mail sonja.gompelmann@mi.etat.lu
--

Luxembourg, le 24 novembre 2017

## AVIS

Conformément à l’article 30 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le développement urbain, la cellule d’évaluation, ci-après dénommée « *la cellule* », dans sa séance du 10 août 2017, à laquelle assistaient les membres Arno Van Rijswijck, Frank Goeders et Vanessa Skcuvie, a émis à l’unanimité des voix le présent avis au sujet du projet d’aménagement particulier (PAP) concernant des fonds situés à Ettelbruck, commune de Ettelbruck, au lieu-dit « *Rue de la Gare* », présenté par le collège des bourgmestre et échevins de la commune précitée pour le compte de « *De Verband Group* ». Les représentants-experts Olivier Jeitz et Alain Mikos assistaient avec voix consultatives à la séance.

Le terrain d’une envergure de 72,69 ares est situé en « *zone centrale III – secteur commercial* » selon le PAG en vigueur et, selon une modification ponctuelle du PAG en cours de procédure, en « *zone mixte urbaine* ». Le projet vise l’aménagement d’un quartier mixte avec logements, commerce, artisanat et bureaux. La densité de logements s’élève à 138 unités de logement par hectare brut. Quant à la surface à céder au domaine public communal, celle-ci est de ± 19,8%.

- Selon le plan d’aménagement général en vigueur [PAG], le projet d’aménagement particulier [PAP] ne serait pas conforme à ce dernier. Toutefois, le PAP **est conforme** à la modification ponctuelle du plan d’aménagement général actuellement en cours de procédure.
- Quant à la conformité du projet d’aménagement particulier aux objectifs définis à l’article 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 précitée, il convient de tenir compte des recommandations suivantes, en ce qui concerne notamment les points **(a) l’utilisation rationnelle du sol et de l’espace** et **(f) la sécurité, salubrité, hygiène publique**.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Intérieur

Réf : 18096/16C, 16C/014/2017

Objet : Avis de la cellule d'évaluation

#### **(a) l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace**

La cellule tient à rendre attentif au fait que la construction de 4 niveaux souterrains engendre d'énormes volumes de déblais, qui sont incompatibles avec le principe d'un développement durable. Par conséquent, il est proposé d'adapter le projet en évitant la construction de plus de 2 niveaux en sous-sol afin de réduire sensiblement le nombre d'emplacements de stationnement requis. En effet, une réduction éventuelle du nombre d'unités de logement irait de pair avec une diminution du nombre de parkings obligatoires à réaliser, induisant par la même occasion une limitation des volumes de déblais.

#### **(f) la sécurité, salubrité, hygiène publique**

En raison des problématiques relatives à la ressource « eau », à savoir la localisation des fonds concernés en zone de crue centennale (HQ 100), en zone de crue extrême (HQ extrême) et un rehaussement local de la nappe phréatique, une réduction du nombre des niveaux souterrains est à envisager.

En effet, la cellule estime que le projet, tel que planifié, est contraire au point (f) de l'article précité. Ceci dit, un sous-sol comprenant plus de 2 niveaux en zone inondable implique une augmentation trop importante du risque de dommages pour les personnes et les biens. Bien qu'il existe des mesures techniques qui, en cas de crue, pourraient théoriquement protéger les personnes présentes en sous-sol, il n'en reste pas moins que la fiabilité absolue de ces mesures ne peut être garantie. Dans ce contexte, il importe également d'éviter toute réalisation de pièces destinées au séjour prolongé de personnes en sous-sol.

Finalement, vu l'envergure des sous-sols, il ne peut être exclu que le bâtiment constitue une sorte de barrière au libre flux des eaux souterraines, ce qui induirait un rehaussement local de la nappe phréatique. De plus, toute influence sur le niveau de la nappe phréatique peut mettre en péril la stabilité des bâtiments à proximité du projet. Une étude y relative fait défaut jusqu'à ce jour.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18096/16C, 16C/014/2017

Objet : Avis de la cellule d’évaluation

- Divers :

#### D.1 Administration des ponts et chaussées

Dans le cadre du présent projet, la cellule invite les auteurs du projet à prendre contact avec le service régional de l’Administration des ponts et chaussées en vue de clarifier l’accès (entrée/sortie) au site, accès se trouvant sur un terrain privé.

Parallèlement à ce futur quartier mixte, il est aussi question de procéder au réaménagement de la Gare d’Ettelbruck ayant fait l’objet de la loi du 23 décembre 2014, qui a pour but de créer un pôle d’échange multimodal moderne et performant, incluant la réalisation d’un bâtiment P&R et la reconstruction du bâtiment voyageurs par les CFL, la réalisation de la gare routière et la zone du Kiss&Go longeant celle-ci, la mise en souterrain de la N7 et la réorganisation et le réaménagement des voiries dans le quartier de la gare par l’Administration des ponts et chaussées ainsi que la construction d’un ensemble administratif comprenant majoritairement une auberge de jeunesse par l’Administration des Bâtiments publics.

En raison du site extrêmement limité en surface le long du projet du « *Verband Group* » et le fait que l’exécution des travaux de génie civil pour la construction du souterrain de la N7, de la gare routière, du bâtiment P&R et de l’ensemble administratif sont prévus quasiment en parallèle, les divers maîtres d’ouvrage impliqués risquent de mettre en péril la bonne coordination des différents chantiers sur le site ainsi que l’accessibilité au parking souterrain, aux commerces longeant directement le chantier de la gare, voire l’accès aux pompiers au risque de générer un blocus complet de cette partie de la Ville d’Ettelbruck.

#### D.2 logements à coûts modérés

La cellule voudrait rendre attentif au fait que l’article 29 (2) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 s’applique en l’occurrence. Etant donné que le présent projet d’aménagement particulier « nouveau quartier » prévoit un nombre de logements supérieur à 25 unités, il y a lieu de fixer soit dans la partie graphique, soit dans la partie écrite du projet quels lots respectivement quels logements sont destinés à la réalisation de logements à coût modéré de même que les surfaces construites brutes qui sont à dédier au logement à coût modéré. Les modalités de vente seront par la suite arrêtées dans la convention prévue à l’article 36 de la loi pré mentionnée.

Finalement, il y a lieu d’éviter que ces logements se voient regrouper sur un ou deux lots seulement.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18096/16C, 16C/014/2017  
Objet : Avis de la cellule d’évaluation

Le Président de la  
cellule d’évaluation

Arno VAN RIJSWIJCK

**Lettre du Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l’environnement – 24.05.2018 – concernant la modification ponctuelle du PAG de la Ville d’Ettelbruck (évaluation des incidences de certains plans et programmes)**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département de l’environnement

Luxembourg, le 24 MAI 2018

Administration communale de  
la Ville d’Ettelbruck  
B.P.116

L-9002 Ettelbrück

**N/Réf : 90527/CL**

Dossier suivi par : Christian Lahure  
Tél. : 247 86819  
E-mail : christian.lahure@mey.etat.lu

**Concerne :** Loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement

**Modification ponctuelle du Plan d’aménagement général de la Ville d’Echternach dans l’intérêt du développement du site « Verband » aux abords de la Gare à Ettelbruck**

Monsieur le Bourgmestre,

Je me réfère à votre courrier du 28 février 2018 dans le contexte du dossier émarginé.

Après analyse du dossier soumis, il convient d’abord de constater que les conclusions du bureau d’études telles que développées dans le chapitre 7, sont plutôt hésitantes voire contradictoires en ce qui concerne les suites à réserver pour ce qui en est de la procédure en aval. Ensuite, il y a également lieu de constater que le bureau d’études en charge fait abstraction de la prise de position du Département de l’environnement du 24 juillet 2017 dans le même contexte sur l’opportunité d’une évaluation plus approfondie alors que les auteurs du document sous avis n’y font aucune référence.

Dans la logique de ma première prise de position, j’estime donc que des incidences notables sur l’environnement dans le sens de la loi modifiée du 22 mai 2008 sont prévisibles à travers la mise en œuvre du projet et que par conséquent celui-ci devrait faire l’objet d’une analyse plus approfondie dans le cadre d’un rapport sur les incidences environnementales.

Le focus sera porté sur les thématiques « Population/Santé humaine », « Eaux » et « Consommation du sol ».

S’agissant des thématiques « Population/Santé humaine » et « Eaux », des études détaillées sont à fournir pour les volets suivants:

- Construction du projet en zone inondable : vérifier la compatibilité avec l’article 39 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l’eau, notamment en ce qui concerne l’augmentation du risque de dommages pour la population, les biens et l’environnement ainsi que la compensation du volume.
- L’influence du projet sur la nappe phréatique en phase construction et en phase définitive (dans la zone du projet et surtout en dehors de cette zone).

Le programme directeur de gestion des risques d'inondation (relevé cartographique des zones inondables et des risques d'inondation pour HQ10, HQ100 et HG extrême) ainsi que le plan de gestion visant à réduire les incidences préjudiciables des inondations sont à prendre en considération.

S'agissant du sous-sol projeté, il convient de rajouter d'ores et déjà qu'un projet à quatre étages, donc d'envergure substantielle en ces lieux, signifie une augmentation importante du risque de dommages pour les personnes et les biens dans le sens de l'article 39 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau. Comme développé dans le document soumis pour avis, il existe des mesures techniques qui théoriquement pourraient protéger les sous-sols en cas de crue, mais la fiabilité de ces mesures reste, sommes toutes, limitée. Par ailleurs, il faut également tenir compte du fait que la situation des crues peut devenir très précaire à cet endroit en raison de la confluence de trois cours d'eau majeurs.

En conséquence, pour l'évaluation du projet et sa conception future les injonctions suivantes devront être respectées :

- l'usage des étages souterrains devra être limité au stationnement seul ;
- les aires de stationnement pourront être réalisées en-dessous du bâtiment sous forme d'un demi-étage souterrain (moitié souterraine, moitié ouverte) sans conditions supplémentaires ;
- pour les parkings souterrains à un seul étage, toutes les entrées et sorties doivent être positionnées au-delà de la hauteur d'eau centennale (HQ100) et des plans d'urgence devront être élaborés ;
- pour les parkings souterrains à deux étages, ces contraintes devront être renforcées par l'obligation de prévoir un dispositif mobile de protection contre les inondations, l'objectif de protection minimal étant la crue extrême. Le plan d'urgence devra clairement définir les acteurs en charge du montage de ces dispositifs, un service d'astreinte devant être assuré à tout moment ;
- dans les immeubles à usage mixte (habitations et bureaux par exemple), les emplacements pour le stationnement journalier devront être prévus à l'étage inférieure ;
- la création de parkings à plus de deux étages y est interdite, les voies d'évacuation étant trop longues et l'évacuation devenant donc chronophage et trop dangereuse.

S'agissant de la thématique de la consommation du sol, le rapport environnemental devra, en raison des difficultés apparentes pour trouver les sites de décharge appropriés, aborder la problématique des terres d'excavation générées à travers les travaux de réaménagement de la surface en ce qui concerne leur volume, leur prévention, leur réutilisation recommandable sur le site respectivement leur transport vers d'autres sites ou décharges (cf. article 26 (1) de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets).

La mise en lumière des sensibilités, des effets négatifs et des mesures d'atténuation à préconiser dans le rapport environnemental devra se faire de manière suffisamment détaillée eu égard aux caractéristiques propres du projet.

Veillez agréer, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments très distingués.

La Ministre de l'Environnement

  
Carole DIESCHBOURG

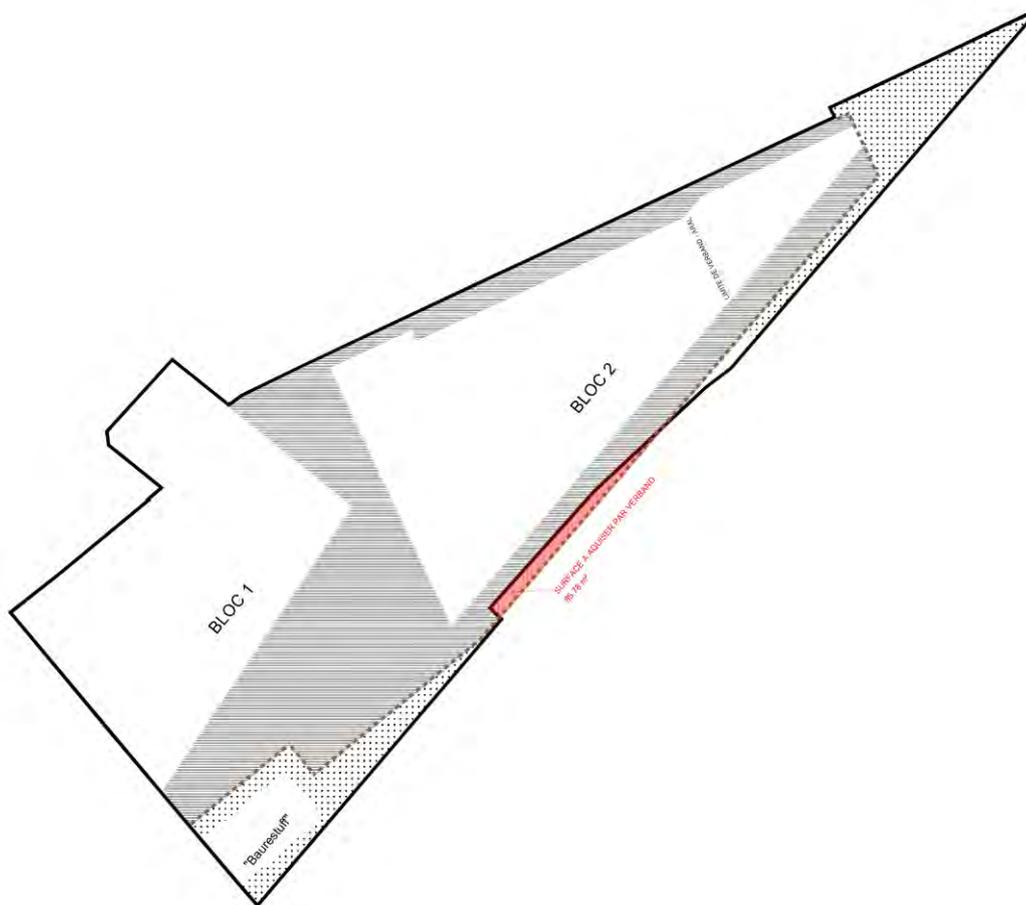
Copies pour information : Ministère de l'Intérieur-Administration de la Nature et des Forêts-Administration de la gestion des eaux

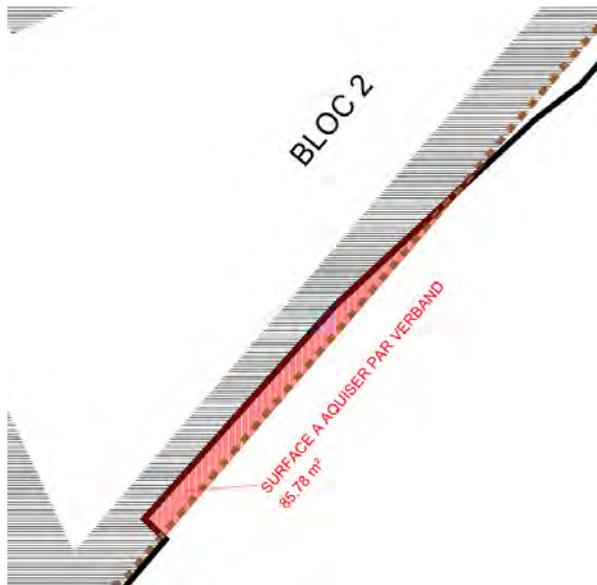
## Dem Entwurf von Juni 2019 zugrunde liegende Ideen

Infolge der Kritik am Projet PAP 2017 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- ⇒ Das Projekt wird auf 2 Untergeschosse begrenzt wodurch der Bodenaushub beschränkt und Auswirkungen auf das Grundwasserverhalten minimiert werden. Auf den zwei unterirdischen Ebenen ist lediglich Parken erlaubt. Jegliche Funktionen mit längerfristigem Aufenthalt, die Lagerung von Gütern sowie technische Einrichtungen und Anlagen sind dort untersagt. Vor diesem Hintergrund wurde der Zuschnitt der Tiefgarage verändert. Der Parkraum konnte dadurch deutlich optimiert werden.

Für die Anpassung des Gargagenzuschnittes ist der Erwerb einer Fläche die Ponts et Chaussées gehört, notwendig. Der obligatorische Immobilientransfer ist in Vorbereitung, die abschließende rechtssichere Vereinbarung konnte aufgrund des engen Zeitfenster allerdings nicht vor Beginn der Prozedur PAP abgeschlossen werden, sodass der entsprechende Teil der Tiefgarage nicht unmittelbar in den Perimeter des PAP von De Verband integriert werden konnte. Die Garage ist indes planungsrechtlich durch den benachbarten PAP „Pôle d’échange multimodal“ gesichert. Bis zur Realisierung des Projektes muss der Immobilientransfer rechtlich festgeschrieben sein.





- ⇒ Sämtliche Gebäudezugänge liegen über HQ 200. Zusätzlich sind Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage durch dem Einbau einer Schwelle gegenüber HQ extrem geschützt.
- ⇒ Aufgrund der günstigen Lage am Zug- und Bus-Bahnhof Ettelbruck sah es die Stadt Ettelbruck als vertretbar an, ihren Stellplatzschlüssel für den Standort „nach unten“ zu korrigieren. Durch die Notwendigkeit, Lager- und Technikräume oberirdisch anzuordnen, kann auf den Untergeschossen – im Vergleich zum Vorgängerprojekt / bezogen auf 2 Tiefgaragenebenen - zusätzlicher Parkraum gewonnen werden.
- ⇒ Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine technische Lösung ausgearbeitet, welche sicherstellt, dass die Untergeschosse keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserfluss haben. Ein Nachweis auf Grundlage eines numerischen Grundwassermodells wird erbracht. Der genaue Studienumfang wird mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Die Entwurfsplanung inkl. Nachweise ist Grundlage des Genehmigungsantrags nach Wasserrecht, welche nach Bewilligung des PAP und rechtzeitig vor geplantem Baubeginn einzureichen ist.
- ⇒ Auf Grundlage des geotechnischen Gutachtens von 2017 ist ein wasserundurchlässiger Baugrubenverbau zu wählen. Er ist als überschnittene Bohrpfehlwand zu planen, welche in die festen Schichten des Bundsandsteins einbindet. Die Reduzierung der Baugrubentiefe infolge der Beschränkung auf 2 Untergeschosse wirkt sich bei der späteren Detailbemessung der Bohrpfehlwand positiv aus.

⇒ Zur Abstimmung der Projektentwicklung fanden eine Reihe von Koordinierungsrunden statt, die einer „geordneten“ Umsetzung der Großprojekte unter verschiedener Regie den Weg bereiten sollten (⇒ siehe Protokolle im Anhang).

01	07.05.2018
02	01.06.2018
03	10.07.2018
04	19.07.2018
05	01.08.2018
06	03.09.2018
07	25.09.2018

Die Berichte zu den einzelnen Terminen sind dem Anhang zu entnehmen.

⇒ Aufgrund der Parallelität der Realisierung der Projekte „Gare“ ist eine weitergehende, tiefgreifende Koordinierung der Großbaustellen im Herzen Ettelbrucks vonnöten. Dabei sind nicht nur die berechtigten Interessen der verschiedenen Bauherren im Hinblick auf Baustellenlogistik, provisorische Verkehrsführung, Bauabschnitte etc. zu berücksichtigen, sondern auch die der Anwohner, Gewerbetreibenden, Passanten etc.

Wesentlich zu einer Entzerrung der Baustellen-Gemengelage wird beitragen, dass der Altbestand auf den Flächen von De Verband nach der planungsrechtlichen Sicherung des Geländes geräumt werden und die Wiederbebauung erst stattfindet soll, wenn die Projekte Bahnhof, Parkhaus, Verwaltungsgebäude und Jugendherberge im Wesentlichen fertiggestellt sind. Zwischenzeitlich kann die Brache als Puffer für Baustellenlager, Stellplätze etc. dienen.

Hinsichtlich der Baustelleneinrichtung des Projekts von De Verband ist eine Konkretisierung der Bauabläufe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da mit dem PAP lediglich der Rahmen für das Projekt definiert wurde, es aber noch kein detailliertes Bauprojekt gibt. Entsprechend können keine seriösen Aussagen über die Baustelleneinrichtung getroffen werden. Generell ist eine kohärente Abstimmung nur im gegenseitigen Austausch über Arbeitsschritte und –verläufe der Projekte Parkhaus, Jugendherberge, Bahnhof, Tunnel möglich.

Grundsätzlich besteht die Bestrebung, den angrenzenden Shared Space in der Baustellenphase passierbar zu lassen. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass es punktuell Einschränkungen geben wird.

- ⇒ Im Hinblick auf die notwendige Koordinierung mit der Administration des Ponts et Chaussées fand am 23.05.19 ein Gespräch mit der Division de la voirie de Diekirch statt. Die Permission de Voirie wird im Rahmen des Projet d'exécution angefragt.

## Prise de Position Administration de la gestion de l’eau



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Environnement, du Climat  
et du Développement durable

Administration de la gestion de l’eau

Direction  
Réf. : EAU/ACP/19/0065  
Votre référence :  
Dossier suivi par : Olivier Jeitz  
E-mail : olivier.jeitz@eau.etat.lu  
Tél.: 24556 658

Schroeder et Associés  
Ingenieurs-Conseils  
Monsieur Claude Belche  
8, rue des Girondins  
L-1626 Luxembourg

Esch-sur-Alzette, le 31 JUL. 2019

**Objet : Demande d’accord de principe pour le PAP « rue de la Gare » à Ettelbruck**

Monsieur,

Suite à votre demande d’un accord de principe pour le projet susmentionné, je vous informe que notre accord de principe ne peut pas encore être délivré comme, le projet n’a pas été étudié avec un degré assez détaillé pour l’obtention d’un accord de principe.

Les volets concernant la construction en zone inondable et la gestion des eaux pluviales peuvent être considérés comme complets. Par contre, nous ne pouvons pas nous prononcer à ce stade du projet en ce qui concerne l’aspect des eaux souterraines.

Etant donné l’ampleur du PAP et son impact probable sur les eaux souterraines, il est impératif que des investigations supplémentaires soient réalisées. En effet, peu d’informations existent sur les niveaux de la nappe dans la zone et aucune estimation concrète de l’impact du PAP, qui constituera une barrière à l’écoulement des eaux souterraines, n’a été réalisée.

Une modélisation hydrogéologique est nécessaire et ne pourra être réalisée que si des données solides existent, sachant qu’à ce jour, à notre connaissance, les niveaux des nappes dans la zone ne sont pas mesurés régulièrement. Nous conseillons donc vivement l’installation de piézomètres pour pouvoir mieux apprécier les données géologiques et hydrogéologiques locales afin de réaliser un modèle hydrogéologique robuste, qui pourra alors être utilisé pour analyser l’impact du projet sur les eaux souterraines et les constructions existantes autour du projet.

Etant donné la proximité du projet par rapport au nouveau tunnel du projet Pôle Multimodal, nous recommandons qu'une collaboration soit lancée entre les deux maîtres d'ouvrage pour qu'une modélisation commune et cofinancée soit mise en œuvre et que des simulations puissent être réalisées en prenant en compte les deux projets.

Dans ce contexte, je vous invite à contacter l'Administration de la gestion de l'eau par email à l'adresse [reunion.aut@eau.etat.lu](mailto:reunion.aut@eau.etat.lu) en vue d'une réunion de concertation avec les deux maîtres d'ouvrage afin d'établir les modalités d'investigations supplémentaires à réaliser.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Directeur,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and horizontal strokes, positioned above the printed name.

Jean-Paul Lickes

**Avis de la Cellule d’évaluation du 07 août 2019 – Réf 18659/16 C**

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Notre réf.: 18659/16C

Dossier suivi par : Yves DELCOURT Tél. 247-84664 E-mail yves.delcourt@mi.etat.lu
--

Luxembourg, le 7 août 2019

## AVIS

Conformément à l’article 30 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le développement urbain, la cellule d’évaluation, ci-après dénommée « *la cellule* », dans sa séance du 18 juillet 2019, à laquelle assistaient les membres Yves Delcourt et Vanessa Schkuvie, a émis à l’unanimité des voix le présent avis au sujet du projet d’aménagement particulier (PAP) concernant des fonds situés à Ettelbruck, commune d’Ettelbruck, au lieu-dit « rue de la Gare », présenté par le collège des bourgmestre et échevins de la commune précitée pour le compte de la société De Verband. Les représentants-experts Stéphanie Smit et Manuel Wirtgen assistaient à la séance.

Le terrain d’une envergure de 72,69 ares est situé en « *zone centrale III – secteur commercial* » selon le PAG en vigueur et selon une modification ponctuelle du PAG en cours de procédure, en « *zone mixte urbaine [MIX-u ; COS ≤ 1 ; CUS ≤ 3 ; CSS ≤ 0,8 ; DL ≤ 70]* ». Le projet vise l’aménagement d’un quartier mixte avec 50 logements collectifs, du commerce, de l’artisanat et des bureaux. Le projet prévoit une cession de 8,08 % du terrain brut à la commune (domaine public communal). La densité de logements s’élève à 68,8 unités de logement par hectare brut.

- En ce qui concerne la conformité par rapport au plan d’aménagement général en vigueur [PAG], il y a lieu de constater que le projet d’aménagement particulier [PAP] n’est **pas conforme**. Toutefois, le PAP **est conforme** à la modification ponctuelle du plan d’aménagement général actuellement en cours de procédure. Ainsi, il y a lieu de mener à bonne fin la procédure d’adoption du projet d’aménagement général précité, aux fins de pouvoir adopter également le présent PAP.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18659/16C

Objet : Avis de la cellule d’évaluation

- Quant à la conformité du projet d’aménagement particulier aux objectifs définis à l’article 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 précitée, il convient de tenir compte des considérations suivantes, en ce qui concerne notamment le point **(b) le développement harmonieux des structures urbaines et rurales.**

#### b.1 Mixité des fonctions autour de la place – projection de logements au niveau du lot 3

Il y a lieu de constater que le lot 3 ne projette aucun logement. Or, il est essentiel que la place publique centrale soit également cadrée et cernée par des logements afin de générer un certain contrôle social de l’espace public après les heures de travail. En effet, la mixité des fonctions favorise l’activité à l’intérieur comme au pied des immeubles, et ce, à toute heure de la journée. La présence de logements contribue fortement à la sécurité des lieux et au sentiment de sécurité en soirée et pendant la nuit. Ainsi, même si une rue est déserte, les fenêtres éclairées des appartements qui la bordent, réconfortent les passants.

Par conséquent, il importe de « transférer » une partie des logements prévus dans le bâtiment du lot 2 au niveau du bâtiment du lot 3 afin de mieux répartir la mixité des fonctions.

Par ailleurs, la réalisation de logements de différentes tailles (1 à 4 chambres) est à ancrer dans la partie écrite du PAP de sorte à garantir une certaine sédentarité des habitants et mixité sociale dans le projet.

#### b.2 Contrôle social au niveau du chemin au nord du lot 3

Il y a lieu de constater que le chemin longeant le lot 3 au nord du PAP est fort exigu et enclavé. Celui-ci dispose d’une largeur de quelque 3,75 mètres et est longé d’un côté par des jardins arrières et dépendances et de l’autre côté, par la construction projetée du lot 3 qui dispose de hauteurs allant de 9 à 20 mètres.

Ces hauteurs importantes du bâtiment projeté en limite de propriété risquent de générer une atmosphère urbaine d’insécurité et empêchent tout contrôle social au niveau de l’espace public. Pour ces raisons, il importe de réaménager le chemin en chemin privé afin d’éviter tout problème d’insécurité dans cet espace urbain.

#### b.3 Verticalité et trame des façades (échelle humaine)

L’enjeu majeur du présent projet est de veiller à l’échelle humaine des bâtiments et à leur intégration dans le contexte environnant, notamment par le rythme architectural et la trame des façades. En effet, la composition des façades joue un rôle prépondérant



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18659/16C

Objet : Avis de la cellule d’évaluation

dans l’attractivité de l’espace-rue et permet de donner un caractère intime et convivial au quartier. Dès lors, il importe de définir les largeurs des façades de manière à générer une verticalité. De manière générale, les séquences verticales des façades doivent être plus étroites que hautes afin de générer une échelle harmonieuse du bâtiment. Celles-ci sont à définir de manière variable (entre 8 et 22 mètres environ), en fonction des spécificités des bâtiments. (Cf. Illustration, p. 5)

De la mesure du possible, il importe de traiter les séquences verticales des façades avec la même matérialité sur l’ensemble de la hauteur, du rez-de-chaussée jusqu’à l’étage en retrait ; ceci afin de générer l’effet vertical escompté.

En outre, il importe également de garantir une certaine verticalité au niveau des ouvertures et de la composition architecturale des façades afin de contribuer à la lecture verticale de l’immeuble. En effet, la composition verticale des ouvertures influence la perception des distances de marche qui semblent plus courtes et les cheminements deviennent plus intéressants. Au contraire, les façades à dominance horizontale allongent visuellement les distances et rendent les trajets plus ennuyeux.

Ces dispositions sont nécessaires afin de garantir l’échelle humaine du projet d’envergure et sont dès lors à ancrer dans la partie écrite du PAP. En outre, il y a lieu de veiller à une certaine cohérence d’ensemble avec le PAP « Pôle Multimodal », situé en face du présent projet.

- Concernant la conformité du projet d’aménagement particulier au 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, il y a lieu de prendre en compte les observations reprises à l’annexe I, telle que jointe au présent avis, et d’apporter les modifications suivantes :

#### Partie graphique

- Il y a lieu d’intégrer la délimitation et la contenance des zones du PAG dans le plan d’implantation.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Intérieur

Réf : 18659/16C

Objet : Avis de la cellule d'évaluation

- Les hauteurs des constructions en arrière-plan au niveau des coupes, ne correspondent pas à la partie graphique du PAP « Pôle Multimodal » (réf. 18660/16C). Les coupes sont à adapter afin que les hauteurs soient correctes.

### Partie écrite

- Etant donné que la partie écrite du PAG est rédigée en langue française, la cellule préconise l'usage de la même langue pour la rédaction de la partie écrite du PAP. L'usage de deux langues génère, en effet, des règlements communaux qui manquent de clarté et d'homogénéité dans la terminologie et risque d'engendrer des insécurités juridiques.
- L'abréviation « etc. » utilisée à maintes reprises dans la partie écrite est à supprimer et à remplacer par des dispositions claires et précises.
- Toutes les références aux parcelles cadastrales actuellement existantes ou aux propriétaires y relatifs sont à supprimer.
- Au niveau de l'article 6.3.1, il y a lieu de préciser l'emplacement des logements à coût modéré.
- Le point 6.4.2 de l'article 6.4 est à supprimer.
- De manière générale, il y a lieu d'éviter toute disposition dans la partie écrite étant déjà fixée dans la partie graphique. En effet, les dispositions de la partie écrite et de la partie graphique se complètent réciproquement.
- A l'article 6.6.1, les prescriptions urbanistiques sont à fixer de manière claire et précise. Partant, l'article présent est à supprimer.
- L'article 6.8 est à intégrer au niveau du rapport justificatif et à éliminer de la partie écrite.
- L'article 6.10.5 est à préciser ou à supprimer. En effet, l'expression « *fünfte Fassade* » n'est pas précise.
- Au niveau de l'article 6.11.1, la formulation « *le Bourgmestre peut autoriser ou imposer* » n'est pas conforme à la Loi et à supprimer. La cellule rend attentif au fait que le bourgmestre constate exclusivement la conformité d'une demande d'autorisation de construire par rapport à la réglementation en vigueur et exécute les règles en application de la législation. Il ne peut en aucun cas imposer ses propres règles.
- Les articles 6.16.5 et 6.18.1 sont superfétatoires et partant à supprimer.



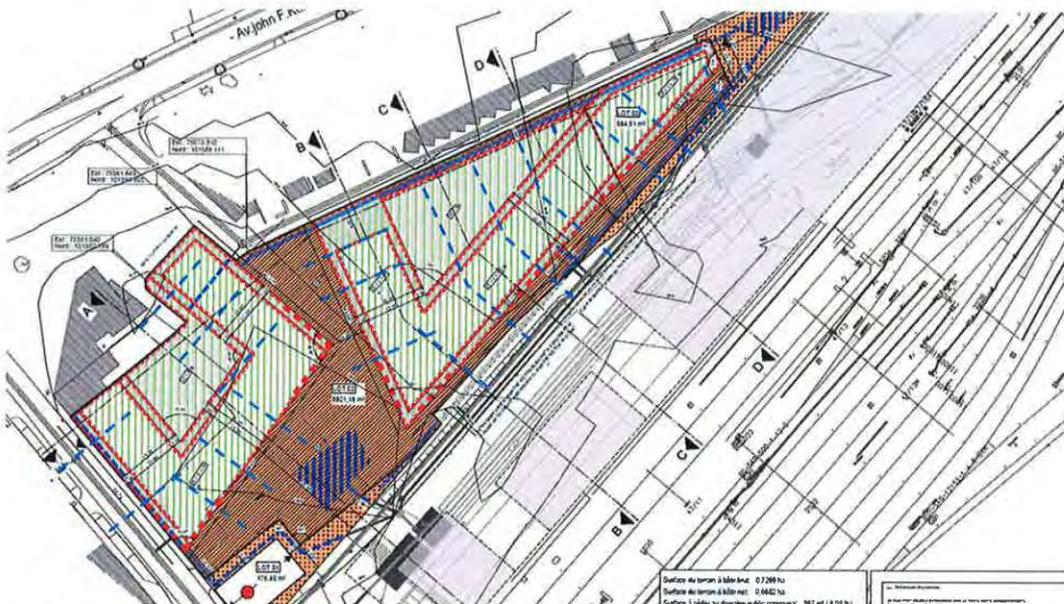
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18659/16C

Objet : Avis de la cellule d’évaluation

### Rapport justificatif

- Il y a lieu d’intégrer le tableau récapitulatif (fiche d’analyse) dans le rapport justificatif.
- Extraits de la partie graphique illustrant les trames et séquences au niveau des façades à titre d’exemple



-- Trame/séquence verticale des façades

- Divers

1) Article 34 (1) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l’aménagement communal et le développement urbain : cession des fonds réservés à la voirie et aux équipements publics

Etant donné que le PAP sous avis prévoit une cession inférieure à 25%, une indemnité compensatoire peut être exigée. Le Cas échéant, il appartient au conseil communal de



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l’Intérieur

Réf : 18659/16C

Objet : Avis de la cellule d’évaluation

définir concrètement la destination des fonds compensatoires dans la délibération portant adoption du présent projet.

En vertu de l’article 34 précité, il y a lieu de rappeler que seuls des travaux de viabilisation du PAP respectivement des mesures urbanistiques en relation directe avec le PAP concerné peuvent être pris en compte. Il est, par conséquent, exclu que l’indemnité compensatoire serve à financer des travaux d’équipements collectifs visés par l’article 24 de la loi précitée.

Il y a également lieu de rappeler que la simple réfection, réparation ou remplacement d’une voie de desserte ou d’une aire de jeux existante ne peut être mise à charge de l’initiateur du PAP (cf. art. 24 (1) de la loi).

La cellule invite par conséquent les autorités communales d’exiger une indemnité compensatoire que s’il s’avère que les travaux projetés sont dans l’intérêt propre et direct du PAP concerné.

Toutefois, le conseil communal peut également décider de renoncer à l’indemnité compensatoire. Dans ce cas, la renonciation doit être dûment motivée dans la délibération du conseil communal.

## 2) Logements à coûts modéré

La cellule voudrait rendre attentif au fait que l’article 29 (2) de la Loi s’applique en l’occurrence. Comme le présent projet d’aménagement particulier « nouveau quartier » prévoit un nombre de logements supérieur à 25 unités, il y a lieu de fixer, soit dans la partie graphique, soit dans la partie écrite du projet, les lots respectivement les logements destinés à la réalisation de logements à coût modéré de même que les surfaces construites brute qui sont à y dédier.

Les modalités de vente seront par la suite arrêtées dans la convention prévue à l’article 36 de la Loi.

## 3) Administration de la gestion de l’eau

Vue l’ampleur du PAP et le peu d’informations disponibles sur les niveaux de la nappe dans la zone concernée, la cellule n’est pas en mesure de se prononcer sur l’impact probable du projet sur les eaux souterraines. Il importe que des études supplémentaires soient réalisées et la cellule préconise dès lors de contacter



Vor dem Hintergrund der Anmerkungen der Cellule d'évaluation wurden punktuell kleine Anpassungen vorgenommen (Siehe im Einzelnen hierzu „Stellungnahme zum Avis der Cellule d'Evaluation im Anhang“).

- ⇒ Aufgrund unterschiedlicher Ansprüche „leistungsfähiger“ Handels- und Geschäftsgebäude auf der einen und „guter“ Wohngebäuden auf der anderen Seite (Gebäudetiefe, innere Organisation/ Erschließung) bevorzugte der Initialentwurf eine kleinteilige Nutzungsmischung von Wohnungen und Büros auf Quartiersebene statt innerhalb des Gebäudes. Es ist jedoch auch möglich, im sogenannten „L-Block“ in dem, dem Platz zugewandten Schenkel Wohnungen vorzusehen.
- ⇒ Maximal 10 % der Wohneinheiten dürfen Studios und maximal 15 % der Wohnungen dürfen 1-Zimmerappartements sein.

- ⇒ Mit der Auflösung der bisher öffentlich undurchlässigen und optisch abweisenden Sonderbaustruktur von De Verband verbessert die Neukonzipierung des Standortes generell die „soziale Kontrolle“ (im positiven Sinn). Zudem bestehen aus Perspektive des östlichen „U-Block-Schenkels“ Sichtbeziehungen zur „Gasse“. Somit besteht die Chance, dass die bisher vernachlässigt erscheinende Gasse ihren „Hinterhofcharakter“ verliert. Begleitende Maßnahmen wie einer guten Ausleuchtung und eine optische Verschönerung des Straßenraumes (im Sinne von Aufenthaltsatmosphäre) können dies unterstützen.
- ⇒ Insbesondere der lange Gebäudeflügel parallel zum Parkhaus stellt städtebaulich wie architektonisch eine besondere Herausforderung dar, den es mit Bedacht zu entwickeln gilt. Mit der Vielzahl heute vorhandener Gestaltungselemente und Materialien können Fassaden auf sehr vielfältige Art und Weise darauf einwirken sodass auf Ebene des PAP bewusst auf eine Festsetzung fixer Fassadenabschnitte verzichtet wird, um dem Projekt kein starres Muster von Abschnitten / vertikalen Elementen zu oktroyieren. Dennoch ist die Ausbildung von vertikalen Gliederungselemente in Abhängigkeit von der Eigenart des Gebäudes von zentraler Bedeutung.

## 4 DESCRIPTION URBANISTIQUE ET DU MILIEU ENVIRONNANT

### *Ausgangssituation*

Die Entwicklung der Flächen von „De Verband“ erfolgt im Bereich einer weitreichenden städtebaulichen Neugestaltung des Bahnhofes und seines Umfelds: Im kommenden Jahrzehnt werden somit nicht nur die Flächen von De Verband, sondern auch der Bahnhof und seine Umgebung komplett neu strukturiert. So sollen die Citydurchfahrt entlastet, die Bahnsteige modernisiert, der Busbahnhof neu konzipiert, das Bahnhofsgebäude ersetzt, neue Büroflächen geschaffen und ein großes Parkhaus für Park+Ride gebaut werden. Das Bahnhofsquartier bekommt somit ein neues Gesicht, wobei sinnvollerweise alle Projekte der unterschiedlichen Träger ineinandergreifen.

Das Projekt von „De Verband“ stellt dabei den Übergang von den durch die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsflüsse geprägten Gebäuden (Bahnhof / Busbahnhof / Parkhaus) hin zum städtischen Quartier sicher. Dabei muss es ihm auch gelingen, die dimensional und funktionalen Gegensätze zu überbrücken. Entsprechend öffnet sich das neue Quartier zum belebten Transitbereich „Bahnhof“: Um das historisch wertvolle Gebäude der Bauerestuff herum bildet es einen Platz aus, der die „Reisenden“ auffängt und ihnen einen qualitativ hochwertigen Begegnungs- und Aufenthaltsbereich bietet. Umgekehrt bildet das Quartier eine Blockbebauung zum Bestand aus, wodurch ruhigere, private und halböffentliche Flächen gewährleistet sind.

## Projet 2019



Eigene Darstellung

### **Nutzung**

Mit der Konversion der Flächen von „De Verband“ erhält das Bahnhofsquartier eine standortgerechtere Nutzung. Anstelle der gewerblichen Großstruktur etabliert das Projekt eine neue Nutzungsvielfalt. Damit korrespondiert das Vorhaben mit der Lage in der Übergangszone zwischen der gemischten Nutzung der Innenstadttrandlage und der Wohnnutzung am Stadtrand. Die Erdgeschosse sind zur Belebung des öffentlichen Raumes für Handels- und Restaurationsbetriebe vorgesehen. Nach oben verlagert sich die Nutzung zu Büros resp. Wohnen; darunter entsprechend der gesetzlichen Regelungen Wohnraum, der den Bedingungen des sozialen Wohnungsbaus entspricht.



Bestehende Nutzung des Quartiers  
Eigene Darstellung auf Basis :www.geoportail.lu (image aérienne)

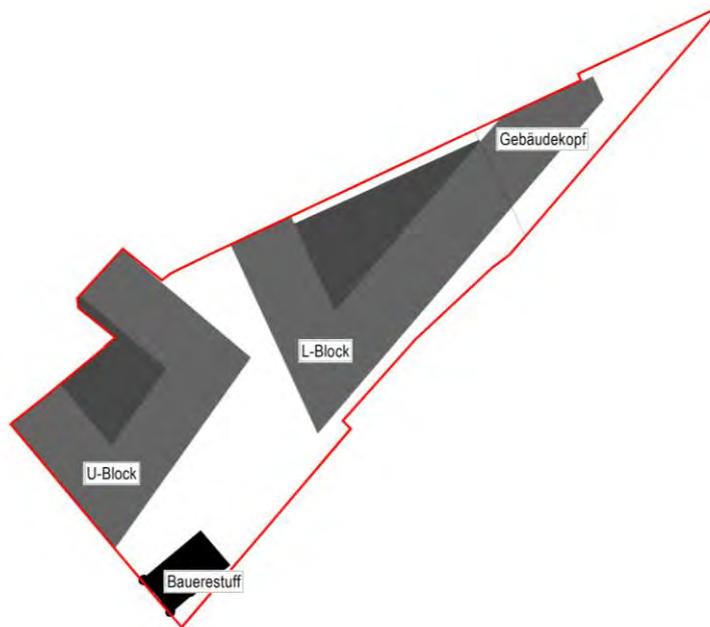
Der PAP schreibt das Flächenverhältnis der jeweiligen Sektoren (Wohnen, Handel, Büro) nur bedingt fest, um dem Bauherrn eine gewisse Flexibilität in der Konzeptionierung seines Vorhabens zu lassen. Bei den angegebenen Flächenwerten handelt es sich um Maximalwerte für die jeweilige Sparte, sie können in dieser Summe jedoch nicht kummuliert werden.

Auf die surface constructible brute von 21.136 m<sup>2</sup> entfallen:

- Wohnen: mind. 30 % der surface construite brute  $\triangleq$  min. 6.341 m<sup>2</sup>
- Handel: max. 6.300 m<sup>2</sup>
- Büro: max. 10.300 m<sup>2</sup>

Das Projekt eröffnet dem Quartier eine bisher ungekannte Vitalität, indem es Bezugsräume (Läden / Wohnungen / Büros – Platz) schafft und sich auch für den Transit vom / zum Bahnhof öffnet. Entsprechend ist der öffentliche Platz wichtiges Element der Gesamtkonzeption, da er die verschiedenen Nutzungen miteinander in Bezug setzt und selbst einen Spielraum für eine Vielzahl von Nutzungen bietet (ungezwungenes Zusammenkommen, Kinderspiel, Festivitäten etc.).

## Art und Anordnung der Gebäudekörper



<b>Lot 01</b> <u>Bauerestuff</u> Denkmalgeschützt	
<b>Lot 02</b> <u>"U-Block"</u> Immeuble de structure mixte 2 Untergeschosse 4 Vollgeschosse* 1 Staffelgeschoss* Flachdach ha 14,60 m* hr 17,20 m*	<u>L-Block</u> Immeuble de structure mixte 2 Untergeschosse 5 Vollgeschosse* 1 Staffelgeschoss* Flachdach ha 20,25 m* hr 22,75 m*
<b>Lot 03</b> <u>L-Block : "Gebäudekopf"</u> Immeuble de structure mixte 2 Untergeschosse 5 Vollgeschosse* 1 Staffelgeschoss* Flachdach ha 20,25 m* hr 22,75 m*	
<p>* Bei der Anzahl der angegebenen Geschosse handelt es sich um Maximalwerte. Nutzungsabhängig können weniger Geschosse gebaut werden. Maßgebendes Limit für die Höhenentwicklung sind die angegebenen Gebäudehöhen.</p> <p>Das Referenzniveau für die Höhenbemessung liegt bei 197,83 (Eingangsstufe Bauerestuff).</p>	

### **Gestalt + Grün**

Das Projekt von „De Verband“ bedeutet für das Bahnhofsvorfeld tiefgreifende strukturelle Änderungen, von denen eine positive Rückwirkung auf Stadtgestalt und städtisches Leben zu erwarten sind. Mit dem vorliegenden Konzept wird der Standort in einem, der innerstädtischen Lage angemessenen, Maßstab entwickelt.

Der Abriss des funktional wie strukturell dominanten Produktions- / Lagerkomplexes von „De Verband“ ermöglicht es, Strukturen zu etablieren, die vitale städtische Wechselwirkungen ermöglichen. Lediglich das historisch wertvolle Gebäude der Bauerestuff wird erhalten und in das Gesamtkonzept integriert.

Mit dem Ersatz des großkubaturigen Fremdkörpers durch ein Gefüge von Bebauung und öffentlichen wie privaten Freiräumen gelingt es, den Standort allseitig zu verknüpfen und zu integrieren. Bauformen und -höhen orientieren sich, den modernen Wohn- und Arbeitsverhältnissen angemessen, an der Baustruktur der Umgebung. Dabei wird der „U-Block“ gesamtflächig mit 4 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss (Retrait) – mit einer verbindlichen Gesamtgebäudehöhe von 17,20 m - ausgebildet, während beim „L-Block“ ein Vollgeschoss mehr und damit 5 Vollgeschosse plus ein Staffelgeschoss (Retrait) erhält (verbindliche Gesamtgebäudehöhe von 22,75 m). Somit bildet er einen städtebaulichen „Gegenspieler“ zu dem mächtigen CFL-Parkhaus. Gleichsam bilden die beiden Blöcke eine klare Raumkante für den Platz.

Der lange Gebäudeflügel parallel zum Parkhaus / Busbahnhof stellt städtebaulich wie architektonisch eine besondere Herausforderung dar, den es mit Bedacht zu entwickeln gilt.

Mit der Zielsetzung, einen – für den menschlichen Bezugsmaßstab – nicht nur funktionalen shared space, sondern einen behaglichen Aufenthaltsraum zu schaffen, sind die Wechselwirkungen von Straßenraum- sowie beiderseitiger Gebäudegestaltung auf das menschliche Empfinden zu berücksichtigen.

Naturgemäß spielt dabei die Optik der Fassade eine maßgebende Rolle. Die Fassade ist mit ihren Wechselwirkungen zwischen Funktion, innerer Gebäudestruktur und Gestaltung von vielen Faktoren abhängig. Darüber hinaus können Fassaden mit der Vielzahl heute vorhandener Gestaltungselemente und Materialien auf sehr vielfältige Art und Weise wirken sodass auf Ebene des PAP auf eine Festsetzung fixer Fassadenabschnitte bewusst verzichtet wird. Dennoch ist die Forderung nach der Ausbildung vertikaler Fassadenabschnitte von zentraler Bedeutung. In Abhängigkeit von der Eigenart des Gebäudes sind vertikale Gliederungselemente auszubilden. Darüber hinaus soll die Ausbildung der Gebäudeöffnungen die Vertikalität unterstützen.

Auch zu der Bebauung längs der Avenue John-F.-Kennedy sucht das neue Quartier Bezüge. Auf der einen Seite schafft es durch die Freiräume der Innenhöfe Abstand, um die kleineren Gebäude und ihre Gärten nicht zu bedrängen; zum anderen bewirken eben diese Höfe sowie der Durchlass vom Hauptplatz auch Verbindungen im Sinne von „Sicht und Wahrnehmung“.

Mit der Auflösung der öffentlich undurchlässigen und optisch abweisenden Sonderbaustruktur von De Verband verbessert die Neukonzipierung des Standortes generell die „soziale Kontrolle“ (im positiven Sinn). Dabei ist Wert darauf zu legen, dass unterhalb des „hochgesetzten“ Innenhofes keine geschlossenen Fronten / Blindfassaden entstehen. Darüber hinaus könnten die Zugänge der Häuser über Aufgänge in diesen Bereichen bewerkstelligt werden

Bedingt durch die Notwendigkeit, Technik- und Lagerräume oberirdisch anzuordnen, zieht sich das Baufeld im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss über die gesamte Tiefe. Aus Belichtungsgründen soll aber vermieden werden, diese vollflächig zuzubauen. Vorzugsweise ist ein Innenhof zu schaffen. Da die notwendige Fläche an „Kellerräumen“ / Lager abhängig ist von der Mischung der Nutzungen, kann die freizuhaltende Fläche nicht abschließend definiert werden. Im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist diesem Kriterium jedoch Rechnung zu tragen.



Während in den weiteren Geschossen der U-Block eine Bautiefe von 15 m aufweist, sind es beim L-Block aufgrund der vorgesehenen Büronutzung 16 m (korrespondierend Staffelgeschoss 11 m resp. 12 m). Die beiden Baublöcke sind durch eine gemeinsame, in weiten Teilen unter die Platzfläche reichende, zweigeschossige Tiefgarage verbunden. Die Dach- und Innenhofflächen werden begrünt wodurch ein gestalterischer wie ökologischer Mehrwert erwächst.

Von hervorgehobener Bedeutung für die integrative Funktion des neuen Quartiers ist der Platz, der sich zwischen der Neubebauung, der Bauerestuff und dem Bahnhof aufspannt. Er ist dabei gleichermaßen vielgestaltbarer Erlebnisraum (Kinderspiel, ungezwungene Begegnung, Restauration, Festivitäten) für die Nachbarschaft wie die gesamte Stadt sowie hochwertiger Transitraum vom / zum Bahnhof.

Mit dieser stadtgestalterischen Aufwertung wird nicht nur die Lebensqualität des Quartiers sondern auch die „Empfangsqualität“ für Reisende, Pendler etc. erhöht. Entsprechend integriert sich das Objekt nicht nur, sondern schafft auch einen urbanistischen Mehrwert.

Die Freiflächen präsentieren sich konform zu ihrer Zweckbestimmung unterschiedlich. Während die von der Öffentlichkeit abgekehrten Innenhöfe als halb-öffentliche Grünoasen für Bewohner und Beschäftigte auszuführen sind, handelt es sich bei der Zone zwischen den Blöcken und dem Bahnhofsvorfeld um einen befestigten Stadtplatz, der mit Stadtmobiliar und Grünelementen im Detail zu gestalten ist. Aufgrund der Unterbauung mit der Tiefgarage verbleibt ein Großteil der Platzfläche formal zwar in Privathand, ist jedoch für die Öffentlichkeit frei zugänglich. Insgesamt sind rund 35 % der Projektfläche öffentlich zugängliche Räume.

Sämtlichen Freiflächen kommt neben ihrer gestalterischen auch eine ökologische Bedeutung zu, sodass die Belange verzahnt berücksichtigt werden müssen. So kann die hochwertige Grünraumgestaltung der Innenhöfe ebenso wie die Platzgestaltung gezielt mit den Aufgaben der Regenwasserretention (via Wasserretentionsboxen) kombiniert werden.

### **Verkehr**

Das Projekt profitiert von seiner zentralen Lage unmittelbar gegenüber dem Hauptbahnhof der Stadt Ettelbrück und bietet somit beste Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV. Durch den Bahnhofstempel Ettelbrück ist nicht nur eine sehr gute Verbindung in Richtung Stadt Luxemburg und den Norden des Landes gegeben (werktags 20-Minuten-Takt / Lüttich: 2-Stunden-Takt), sondern mit dem Busbahnhof auch eine sehr gute lokale und regionale Gesamteinbindung (vorzugsweise Richtung Oesling, aber auch nach Echternach und Grevenmacher).

Mit der neuen Zentrenumgebung wird die bisher stark belastete Rue de la Gare eine deutliche Entlastung erfahren, sodass das Quartier eine neue Qualität erleben wird. Überhaupt wird mit der Anlage eines öffentlichen Platzes südlich der neuen Bebauung ein neuer Begegnungs- und Bewegungsraum für den sanften Verkehr geschaffen wodurch der Stadt eine neue, auch für die Öffentlichkeit valable, Erweiterung zuteil werden wird.

Um das Umfeld der Neubebauung möglichst verkehrsarm zu halten, wird der ruhende Verkehr in einer gemeinschaftlichen Tiefgarage organisiert (jeweils nur eine Ein- und Ausfahrt).

Während die Einfahrt am östlichen Projektrand liegt, erfolgt die Ausfahrt westlich in die Rue de la Gare.

Die Tiefgarage ist auf 2 Untergeschoße limitiert. Aufgrund der Lage in einer hochwassergefährdeten Zone dürfen in den Untergeschossen keinerlei Nutzungen mit längerem Aufenthalt sowie (elektro-) technische Installationen vorgesehen werden. Entsprechend werden Lager- und Technikflächen auf oberirdische Flächen verlagert.

Um ein „Volllaufen“ der Tiefgarage im Extremhochwasserfall zu verhindern, werden zudem Schwellen im Zu- / Ausfahrtsbereich vorgesehen, die die notwendige Barriere bilden. Somit ist die Garage gegenüber einem Extremhochwasserereignis (HQ extrem) gesichert.

Die Tiefgarage fasst rund 350 Stellplätze. Das Projekt – in unterschiedlichen Ausführungsvarianten – beansprucht jedoch nicht die Gesamtzahl für sich, sodass Stellplätze für eine öffentliche Vermietung zur Verfügung gestellt werden können.

Der Berechnung des Stellplatzbedarfes liegt der Stellplatzschlüssel gemäß modification ponctuelle du PAG (Juni 2019) zugrunde. Demnach stellt sich der Bedarf wie folgt dar:

- 1 Stellplatz pro Wohneinheit
- 1 Stellplatz pro 40 m<sup>2</sup> Fläche im Bereich Commerce & Gastronomie
- 1 Stellplatz pro 125 m<sup>2</sup> Bürofläche

Die Anlieferung für die Geschäfte soll – mit zeitlicher Zufahrtsbeschränkung – über den Platz erfolgen.

Gemäß der momentan noch gegebenen Grundrechtssituation liegt ein kleiner Teil der Tiefgarage auf Staatsterrain, sodass dieser planungsrechtlich in den unmittelbar angrenzenden PAP „Pôle d'échange multimodal“ integriert wird. Ein späteres Morcellement ist vorgesehen.

## 5 TECHNISCHE BELANGE

De Verband

# PLAN D'AMÉNAGEMENT PARTICULIER « RUE DE LA GARE »

À ETTTELBRUCK

  
SCHROEDER & ASSOCIÉS

DEMANDE D'ACCORD DE PRINCIPE AUPRÈS DE L'ADMINISTRATION  
DE LA GESTION DE L'EAU



---

Mémoire technique

---

Table des matières

---

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>2. SITUATION ACTUELLE</b>	<b>4</b>
<b>3. SITUATION PROJETÉE : GESTION DES EAUX USÉES</b>	<b>4</b>
<b>4. SITUATION PROJETÉE: GESTION DES EAUX PLUVIALES</b>	<b>4</b>
<b>5. ALÉAS DE CRUES</b>	<b>8</b>
<b>6. EAUX SOUTERRAINES</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>12</b>
<b>LISTE DES PLANS JOINTS EN ANNEXE</b>	<b>30</b>



## 1. INTRODUCTION

De Verband se propose de réaliser un plan d’aménagement particulier d’une surface d’environ 0,7 ha. Le PAP « Rue de la Gare » à Ettelbruck se situe principalement sur un terrain en friche, appartenant à De Verband. Une partie du PAP appartient actuellement à Aral. Un déménagement de la station-service est prévu. Environ 100 m2 de terrain public sont à céder au PAP pour l’emprise du sous-sol (voir annexe A1 et A2).

Le bureau JONAS Architectes Associés se charge de l’élaboration du dossier PAP (partie graphique du PAP « Rue de la Gare » en date du 29/05/2019 du PAP, disponible en annexe A3, A4 et A5), ainsi que des plans des bâtiments projetés. Le PAP possède 3 lots distincts :

- Le lot 1 correspond au bâtiment « Baurestuff » à l’extrémité sud-ouest du site qui sera conservé
- Les lots 2 et 3 correspondent respectivement au terrain appartenant à De Verband et à Aral et verront deux bâtiments construits, qui seront utilisés comme commerces, services et habitation, pour compléter les services offerts par le pôle d’échange multimodal projeté.

Le projet du PAP sera construit après achèvement des projets du pôle d’échange multimodal de la Gare d’Ettelbruck de l’Administration des Ponts et Chaussées et des Chemins de Fers luxembourgeois comprenant : nouvelle gare ferroviaire, nouvelle gare routière, bâtiment P+R, tunnel pour trafic routier.

De Verband a chargé le bureau d’études Schroeder & Associés S.A. des études en matière de la gestion de l’eau en vue d’obtenir un accord de principe de la part de l’Administration de la Gestion de l’Eau.

Par rapport au projet du PAP présenté en février 2017, le nombre d’étages souterrains a été réduit à 2 niveaux (nouveau plan du bâtiment visible dans la partie graphique du PAP « Rue de la Gare » en date du 29/05/2019 du PAP, annexe A3, A4 et A5). Un extrait topographique de la zone entourant le PAP est disponible en annexe A6.

## 2. SITUATION ACTUELLE

Le PAP « Rue de la Gare » comprend les parcelles 1016/8491 et 930/8489. Un extrait cadastral est disponible en annexe A7.

Actuellement seule une canalisation d’eaux superficielles croise le site du PAP. Cette canalisation sera déviée (voir plan K-P120 (04/097) disponible annexe P5 – empreinte au sous-sol du PAP et constructions publiques projetées datant de 2017).

## 3. SITUATION PROJETÉE : GESTION DES EAUX USÉES

Il est prévu de brancher les eaux usées du PAP à la nouvelle canalisation d’eaux mixtes dans la rue de la gare (RM 0023/24) respectivement la zone devant la gare (RM 0043/44/45). Les eaux usées transiteront par le bassin d’orage « Gare Ettelbruck » avant d’être raccordé au collecteur vers la station d’épuration à Bleesbruck. Les nouvelles constructions ne doivent pas être raccordées au regard RM-0037 près du « Baurestuff » car ces eaux sont pompées par temps de pluie à hauteur du bassin d’orage (voir plan K-P120 (04/097) annexe P5). Les eaux usées des étages supérieurs et le cas échéant du rez-de-chaussée des nouvelles constructions du PAP seront raccordées par gravité (en veillant à une étanchéité parfaite en gabarit de crue) et les sous-sols refoulés.

## 4. SITUATION PROJETÉE: GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les toitures en retrait des nouvelles constructions sont prévues en toiture verte intensive sur caisses de rétention (système alvéolaire) type « Optigrün Retentionsdach/Drossel » ou équivalent.



Photos : Retentionsdach- Drossel (Optigrün)



Un taux de 35% de la surface est assumé pour des infrastructures techniques sur toiture. Le volume total des caisses de rétention sera supérieur au volume de rétention requis suivant dimensionnement DWA-A117/AGE. Il en sera profité pour conserver un volume d'eau dans les bacs qui servira comme réserve d'eau pour les végétaux (éviter un assèchement fréquent des végétaux, amélioration du microclimat par évapotranspiration à l'aide des eaux pluviales récoltées).

Sur une partie de l'étage du rez-de-chaussée, une terrasse (55%) et une surface de jardin (45%) sont projetées. Ici le volume de rétention sera également subdivisé en une partie inférieure de réserve d'eau (env. 75%) pour humidifier la zone jardin/toiture verte par voie capillaire et en une partie supérieure (env. 25%) suivant dimensionnement DWA-A117/AGE qui se vide dans les heures après l'événement pluvial.

Les balcons seront, selon les cas, branchés aux caisses de rétention sur le rez-de-chaussée, soit branchés à la rétention ouverte sur la placette, soit directement branché au canal de rétention.

#### **Placette au centre du PAP**

Les eaux de la placette s'écouleront naturellement vers le bassin de rétention 1 (tel que défini sur le plan K-A102). Une rétention minérale ouverte sera aménagée sur la placette avec une profondeur maximale de 25 cm (env. 50 cm entre le niveau fini de la placette et le niveau sur dalle du sous-sol – voir annexe A4). Des bacs à plantes peuvent être posés dans le bassin. Avec une surface brute de rétention de 140 m<sup>2</sup>, une surface nette de 100 m<sup>2</sup> et une profondeur d'eau moyenne de 16 cm, un volume de rétention de 16 m<sup>3</sup> peut être activé. Le trop-plein de la rétention sera amené au canal de rétention des PCh qui servira de rétention de pointe (+7 m<sup>3</sup>).

#### **Bâtiment « U » au nord-ouest**

Une majorité des débits d'étranglement des eaux pluviales du bâtiment traverseront moyennant conduite étanche du local technique prévu au niveau du rez-de-chaussée pour être branchée au regard RP-0001 de la nouvelle canalisation d'eaux pluviales publique (projet 04/097). La partie sud du bâtiment sera raccordé à la placette et s'écoulera vers le bassin de rétention 1. Des balcons aménagés, le cas échéant, côté placette seront évacués vers le sud-ouest du projet puis se raccorderont via des caniveaux et des canalisations au canal de rétention.

#### **Bâtiment « L » au nord-est**

Les débits d'étranglement des eaux pluviales des toitures et de la terrasse seront branchés au caniveau côté nord et transiteront par la rétention ouverte végétale à aménager à l'extrémité est du PAP (rétention 2). Des balcons aménagés, abaissé par rapport aux toitures, seront évacués vers la placette ou directement vers le canal de rétention.

### **Partie nord de la parcelle et bande longeant le projet au nord – Première alternative**

Les surfaces seront branchées moyennant caniveau à la rétention 2. Le long de la limite nord du PAP, les niveaux rez-de-chaussée du bâtiment nord-est seront reculés de 30 cm, afin de pouvoir placer le caniveau dans les limites du PAP.

Cette solution se base sur les informations topographiques suivantes :

- Nous disposons d'un levé topographique mené par S.A. (plan 13/171 T-06 disponible, annexe P6), montrant un niveau à 197.47mNN à l'extrémité est de la rue longeant le nord du PAP (rue parallèle à l'avenue J.F. Kennedy, sans nom). À noter que les niveaux levés sur le terrain du PAP sont surélevés par rapport à cette rue, car les deux zones sont séparés par un mur. Ces niveaux-là seront adaptés lors de la construction du PAP pour correspondre au niveau de la rue car il n'est pour l'instant pas prévu de conserver ce mur.
- Nous disposons également des niveaux des CC des canalisations existantes, qui donnent un niveau de 198.00mNN à l'extrémité ouest de la rue au nord du PAP.
- Ces niveaux sont complétés par le levé Géoportail qui montre un niveau constant sur 60m dans la première moitié de la rue (en allant de l'ouest à l'est), puis une diminution du niveau dans la seconde partie.



Figure 1 : Schéma : profil du levé en long supposé du caniveau

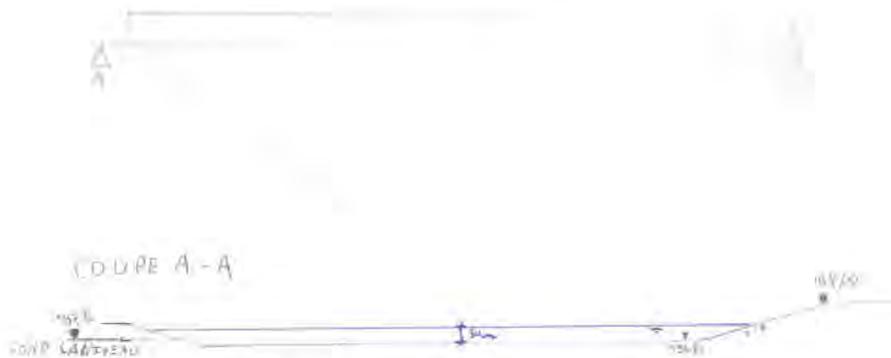


Figure 2 : Esquisse du bassin de rétention enterré 2

Avec un niveau plus bas d’environ 50 cm des terrains à l’ouest du bassin qu’au début du caniveau, il est possible, en utilisant un système de caniveaux à pentes internes de 0.5%, de raccorder le caniveau au bassin. Il faut cependant noter que le FE estimé du caniveau au niveau du bassin (197.10mNN) sera plus bas que le niveau de trop plein estimé (197.40mNN) de la rétention 2, et que cela entrainera un reflux occasionnel dans le caniveau (sans toutefois provoquer de débordement).

En raison de la faible densité des levés de SA sur la partie nord du PAP et compte de la précision des niveaux du Géoportail en milieu urbain, il sera nécessaire de procéder à un levé topographique détaillé le long de la limite nord du PAP pour confirmer et préciser la solution lors de la phase APD.

Comme pour la rétention 1, pour faciliter l’intégration de la rétention 2 au milieu urbain environnant, le volume de rétention réalisé ne sera pas maximisé (10 m<sup>3</sup>). Le trop-plein de la rétention sera branché au canal de rétention dans le domaine public qui servira de rétention de pointe (+12 m<sup>3</sup>).

#### **Partie sud-est de la placette, bâtiment «Baurestuff », trottoir sud**

Les surfaces qui ne peuvent être branchées à la rétention ouverte 1 seront branchées au canal de rétention projeté de l’Administration des Ponts et Chaussées. Le trottoir sud avait déjà été considéré dans le calcul du volume de rétention (cf. annexe A8). Pour cette zone, 22 m<sup>3</sup> supplémentaires sont à prévoir dans le canal de rétention.



Au total un volume supplémentaire de 41 m<sup>3</sup> est à mettre en œuvre dans le canal de rétention, ce qui correspond à un agrandissement du canal de rétention DN2000 de 14 m. Le détail des calculs est disponible avec les fiches de dimensionnement des rétentions, annexe A9. Un tableau, à la fin de l'annexe, résume les volumes, débits d'étranglements et débits de trop plein de toutes les rétentions et détaille les ajustements à mener sur le canal de rétention.

Notons que le Ministre C. Turmes s'est prononcé en faveur d'une mise à disposition de volume de rétention dans le canal de rétention public, sous condition que le Maître d'Ouvrage sera créatif et motivé en vue de réduire au minimum les eaux à rejeter dans une telle rétention (cf. annexe A10 : compte-rendu de la réunion du 25.09.2018, point G-07.04).

## 5. ALÉAS DE CRUES

Le bâtiment projeté se situe à proximité de l'Alzette et de la Wark, dont les niveaux de crue contrôlent les hauteurs d'eau dans la plaine lors d'inondations. En s'appuyant sur les profils officiels des niveaux de crue pour ces deux cours d'eau publiés par l'Administration de la Gestion de l'Eau et fixés par le règlement grand-ducal, il est possible d'évaluer les risques d'inondations.

	HQ <sub>10</sub>	HQ <sub>25</sub>	HQ <sub>50</sub>	HQ <sub>100</sub>	HQ <sub>200</sub>	HQ <sub>extrême</sub>	Niv <sub>référence</sub>
Alzette 1	196,42	196,83	197,17	197,47	inconnu	198,56	197,83
Alzette 2	195,93	196,24	196,50	196,74	inconnu	197,78	
Wark 1	197,10	197,22	197,32	197,73	197,81	198,41	
Wark 2	196,92	197,02	197,10	197,50	197,58	198,41	
Wark 3	196,76	196,97	196,13	197,41	197,50	198,41	
Wark 4	196,61	196,97	197,13	197,41	197,50	198,41	
Wark 5	196,29	196,44	196,55	197,41	197,50	198,41	
Wark 6	195,90	196,23	196,54	197,41	197,50	198,41	
Niveaux	197,10	197,22	197,32	197,73	197,81	198,56	

### Légende :

Niveau HQ le plus haut de sa tranche de probabilité

Niveau le plus bas dans la zone du projet

Niveau dépassant le niveau de référence du projet

Tableau 1 : Niveaux de crue modélisés dans la zone de projet. La localisation des profils en travers est disponible annexe A11.



Les niveaux de crue centennale les plus hauts sont ceux de la Wark, avec un niveau de 197,73mNN.

Les seuls niveaux existants du terrain plus bas dans la zone de projet que ce niveau se situe aux limites est et sud du bâtiment « Bauerestuff » (197,59mNN au plus bas selon le plan T-06 (13/171) annexe P6). Or en regardant, ces niveaux se situent dans l'alignement des profils 4, 5 et 6 de la Wark, dont le niveau HQ100 est 197.41mNN. On peut en conclure que le projet n'aura aucun impact négatif sur les niveaux de crues.

Il convient de noter que les niveaux avoisinants le projet sont pour la plupart compris entre HQ200 et HQ<sub>extrême</sub>. Les crues dont la période de retour est supérieure ou égale à deux siècles, en revanche, risquent de submerger le projet, jusqu'à plus de 70 cm au-dessus du niveau de référence. Pour éviter tout accident lors de telles crues, des mesures de protection sont à prendre pour chaque entrée d'eau potentielle.

Sur la partie graphique du PAP (coupe E-E annexe A5), les entrées carrossables ont été adaptées de manière à se situer au-dessus de HQ<sub>extrême</sub>. Cependant, en cas de crues pouvant dépasser la crue centennale, toutes les entrées potentielles d'eaux doivent être protégées jusqu'au niveau de crues extrême. Pour cela, plusieurs dispositifs de protection existent qui peuvent être mis en œuvre avant l'arrivée de la crue :

- Les panneaux étanches, à stocker sur le site et à encastrer dans des rails prévus à cet effet dès les premières alertes :



- Les barrières anti-inondation, automatiques ou manuelles, mises en place sur le sol au niveau des entrées et à redresser dès les premières alertes :



Le temps d’alerte pour les cours d’eau Alzette (parcours de 68 km jusqu’au PAP) et Wark (parcours de 28 km jusqu’au PAP avec régulation du débit moyennant bassin de rétention en amont) est suffisamment long pour permettre une mise en place de dispositifs de protection en cas de risque réel ainsi que pour évacuer les sous-sols. Le choix précis du système sera défini dans le cadre de l’élaboration du projet d’exécution. Un plan d’urgence sera établi et définira clairement les acteurs en charge du montage des dispositifs de protection ainsi que les mesures d’évacuation le cas échéant.

Comme mesure de précaution contre des eaux superficielles pouvant localement s’écouler par la voirie en cas de pluies torrentielles, nous préconisons de surélever toutes les entrées vers les nouveaux bâtiments de 10 cm par rapport aux niveaux des voies de circulation et ceci via un choix approprié du niveau de rez-de-chaussée ainsi qu’un aménagement judicieux des pentes de la placette et des trottoirs.

Conformément au guide de l’AGE pour les constructions à l’intérieur des zones inondables, seulement 2 étages souterrains seront réalisées. De plus, au vu du risque inondation, les sous-sols ne pourront servir que de parking et aucun équipement de valeur ne pourra être entreposé ou installé dans ces sous-sols.



## 6. EAUX SOUTERRAINES

Afin de protéger le sous-sol d'un bâtiment atteignant 7,5 m de profondeur, il convient de caractériser la nature, la position et la géométrie des niveaux imperméables dans le sol autour du projet. Or, l'interprétation de la carte géologique et des forages existants aux alentours ne permet pas de déterminer avec exactitude la géométrie des formations en sous-sol du PAP (voir plan UC-200B (15/253), disponible annexe P4).

Cependant, nous avons la certitude que nous restons dans les alluvions, puis les grès du Bundsandstein perméables sur toute sa profondeur et que le fond de fouille ne peut pas être ancré dans le dévonien imperméable. Partant de ce constat, nous ne pouvons pas conclure à un impact mesurable du PAP sur les niveaux de la nappe phréatique et il semble techniquement possible de prendre des mesures techniques pour répondre à l'objectif de ne pas impacter le flux des eaux souterraines. Ce constat se base sur le plan UC-200B (15/253) (annexe P4) ainsi que sur les rapports de Grundbaulabor et Björnsen (annexe A12 et A13).

Lors de la réunion du 03.05.2019 avec l'AGE, dont le compte-rendu est disponible annexe A14, l'AGE a demandé que ces analyses soient validées et complétées par une étude modélisant la nappe phréatique au niveau du projet et concluant sur des mesures techniques détaillées à prendre pour compenser, le cas échéant, tout impact du projet sur la nappe. Cette étude devrait être ajoutée à la demande d'accord de principe présent, mais, afin de pouvoir lancer la procédure PAP sans attendre les résultats de cette étude, l'AGE a acté la démarche suivante : l'accord pourra être attribué sans les résultats de l'étude, mais l'avis de l'AGE ne sera pas définitif et elle se réservera la possibilité de rendre cet accord caduc suivant les résultats de l'étude de modélisation de la nappe. Cette démarche est disponible dans l'échange de mail du 17.05.19 et disponible en annexe A15.

### Remarques

La partie écrite du PAP (provisoire, en date du 06.06.2019) est disponible en annexe A16.

Les documents graphiques relatifs à la modification du PAG, version datant de juin 2017, sont disponibles en annexe A17.

**>>> Das gesamte Dossier befindet sich in der Annexe.**

## Hydrogeologie

Aufgrund der hydrogeologischen Situation und dem Wunsch des Bauherrn, über mehrere Etagen in die Tiefe zu bauen, wurde ein Spezialgutachten in Auftrag gegeben, dessen Ersteinschätzung zusammengefasst zu folgendem Ergebnis kommt:



### BJÖRNSEN BERATENDE INGENIEURE

Zusammenfassend wird festgehalten, dass durch die geplante Tiefgarage im nordwestlichen Zu- strom Aufspiegelungen und im südöstlichen Abstrom Absenkungen der Grundwasseroberfläche hervorgerufen werden können. Diese Auswirkungen können jedoch aller Voraussicht nach durch geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Drainagesystem über Rohrleitung oder Kiespackung) vermindert oder sogar vollständig vermieden werden. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen ist in jedem Fall mit dem zuständigen Objektplaner zu prüfen bzw. abzustimmen.

Für die genaue Quantifizierung der zu erwartenden Auswirkungen und die Bemessung der geeigneten Gegenmaßnahmen sollte das für den Tunnelbau der Administration des ponts et chaussées in Planung befindliche Grundwasserströmungsmodell eingesetzt werden. Mit den geeigneten Maßnahmen kann die Errichtung der Tiefgarage realisiert werden, ohne dass schädliche Auswirkungen auf die Grundwasserstände im Umfeld erwartet werden müssen.

**>>> die gesamte Vorstudie von Björnsen Beratende Ingenieure befindet sich in der Annexe**



**>>> Untersuchungen und Überlegungen des Grundbaulabors Trier siehe Annexe**

## Verlegung SIDEN-Leitung

Eine durch das Projektgebiet laufende Leitung des SIDEN muss vor Realisierung des Projektes verlegt werden. Der von SIDEN angestrebte Leitungsverlauf kann jedoch erst nach Betriebsverlagerung der ARAL-Tankstelle (voraussichtlich 2022) realisiert werden. Eine Zwischenlösung findet sich mit den Beteiligten in der Diskussion.

## Altlasten

Für die Terrains von De Verband gibt es bereits eine positive Entscheidung des Ministers bezüglich der Beendigung des Tätigkeiten am Standort sowie die notwendige Altlastensanierung (siehe: Notification d'une décision du Ministre ayant dans ses attributions l'environnement conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés – Arrêté N°:1/15/0418 im Anhang).

Für die Flächen von ARAL S.A. befindet sich eine entsprechende Prozedur am Laufen.



## FICHE DE SYNTHÈSE



<b>Projet</b> Initié par De Verband Group élaboré par Jonas Architectes Associés		<b>N° de référence</b> (à remplir par le ministère) Date de l'avis du Ministre Date d'approbation ministérielle																									
<b>Situation géographique</b> Commune Ettelbruck Localité Ettelbruck Lieu-dit Rue de la Gare		<b>Organisation territoriale</b> CDA Commune prioritaire pour le développement de l'habitat Espace prioritaire d'urbanisation																									
Equipements collectifs principaux existants dans la localité / quartier Mairie, école fondamentale, crèche, maison relais, lycées, centre sportif, complexe multisport, centre médical, centre culturel, église, police, pharmacie, piscine, poste, etc...																											
<b>Données structurantes du PAG</b> N° de référence du PAG 16C Zone(s) concernée(s) Zone mixte urbaine		<b>Servitudes découlant d'autres dispositions légales</b> Environnement Proximité immédiate (<30m) de bois et forêts > 1ha <input type="checkbox"/> Distance par rapport à la zone protégée nationale et / ou communautaire _____ m Présence de biotope(s) <input type="checkbox"/> Zone de bruit <input checked="" type="checkbox"/> Voirie nationale (permission de voirie) <input checked="" type="checkbox"/> Gestion de l'Eau (zones inondables) <input checked="" type="checkbox"/> Sites et Monuments <input type="checkbox"/> Inventaire suppl. <input type="checkbox"/> Monument national <input type="checkbox"/> Zone SEVESO <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>																									
COS CUS CSS DL Emplacements de stationnement <sup>habitat</sup> Commerces & Gastronomie Bureaux		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>minimum</th> <th>maximum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>COS</td> <td>0.00</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>CUS</td> <td>0.00</td> <td>3.00</td> </tr> <tr> <td>CSS</td> <td>0.00</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>DL</td> <td>50.00</td> <td>70.00</td> </tr> <tr> <td>Emplacements de stationnement <sup>habitat</sup></td> <td></td> <td>1 / u.log.</td> </tr> <tr> <td>Commerces &amp; Gastronomie</td> <td></td> <td>1 empl./40 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Bureaux</td> <td></td> <td>1 empl./125 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>			minimum	maximum	COS	0.00	1.00	CUS	0.00	3.00	CSS	0.00	0.80	DL	50.00	70.00	Emplacements de stationnement <sup>habitat</sup>		1 / u.log.	Commerces & Gastronomie		1 empl./40 m <sup>2</sup>	Bureaux		1 empl./125 m <sup>2</sup>
	minimum	maximum																									
COS	0.00	1.00																									
CUS	0.00	3.00																									
CSS	0.00	0.80																									
DL	50.00	70.00																									
Emplacements de stationnement <sup>habitat</sup>		1 / u.log.																									
Commerces & Gastronomie		1 empl./40 m <sup>2</sup>																									
Bureaux		1 empl./125 m <sup>2</sup>																									
<b>Terrain</b> Surface brute 0.7269 ha 100 % Surface nette 0.6682 ha 91.92 %  Surface destinée aux voiries de desserte (publique ou ouverte au public) 0.0000 ha 0.00 % Surface destinée à la zone résidentielle/zone de rencontre (20 km/h) 0.0000 ha 0.00 % Surface destinée à la mobilité douce (publique ou ouverte au public) 0.0587 ha 8.08 % Surface destinée au stationnement public 0.0000 ha 0.00 % Surface destinée à l'espace vert public 0.0000 ha 0.00 % Surface destinée aux aires de jeux ouvertes au public 0.0000 ha 0.00 % <b>Surfaces privées et publiques nécessaires à la viabilisation</b> 0.0587 ha 8.08 %  Scellement maximal du sol (terrain net) 0.5345 ha 80.00 %		Surface cédée au domaine public communal 0.0587 ha Taux de cession 8.08 %  Nombre de lots / parcelles / d'îlots 3 Taille moyenne des lots / parcelles / îlots 22.27 a.																									
<b>Constructions</b> Surface constructible brute 0 21 137 m <sup>2</sup> Emprise au sol 0 4 652 m <sup>2</sup> Nombre de logements 0 50 Densité de logements / hectare brut 0.00 68.79 u./ha Personnes estimées / logement 2.60 2.60 Nombre d'habitants 0 130  Surface de vente maximale 6 300 m <sup>2</sup> *		<b>Mixité de logements</b> (en tenant compte du nombre maximum de logements) Nombre de logements de type: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>minimum</th> <th>maximum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>unifamilial</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>bifamilial</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>collectif (&gt;2 log/bât.)</td> <td>0</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> Nbre de log. à coût modéré 0 0  Surface brute de bureaux maximale 10 300 m <sup>2</sup> *			minimum	maximum	unifamilial	0	0	bifamilial	0	0	collectif (>2 log/bât.)	0	50												
	minimum	maximum																									
unifamilial	0	0																									
bifamilial	0	0																									
collectif (>2 log/bât.)	0	50																									
<b>Axe(s) de desserte</b> Charge de trafic (si disponibles et selon prévision P&CH) Route Nationale N7 Rue de la Gare 16 054 vh/j Chemin Repris - - 0 vh/j Chemin communal - -		<b>Emplacements de stationnement</b> publics activités habitat privés (min.) 0 0 privés (max.) 170 170 <b>total (max.)</b> 170 170 340																									
<b>Offre de transports en commun</b> Proximité de l'arrêt d'autobus le plus proche (distance parcourue) 40 m Proximité d'une gare ou d'un arrêt de chemin de fer (distance parcourue) 100 m																											
<b>Infrastructures techniques</b> Longueur totale de canalisation pour eaux usées 15 m Longueur totale de canalisation pour eaux pluviales 230 m		Surface destinée à l'évacuation d'eaux pluviales à ciel ouvert 50 m <sup>2</sup> Surface destinée à la rétention d'eaux pluviales à ciel ouvert 140 m <sup>2</sup>																									

\* Der PAP schreibt das Flächenverhältnis der jeweiligen Sektoren (Wohnen, Handel, Büro) nur bedingt fest, um dem Bauherrn eine gewisse Flexibilität in der Konzeptionierung seines Vorhabens zu lassen.

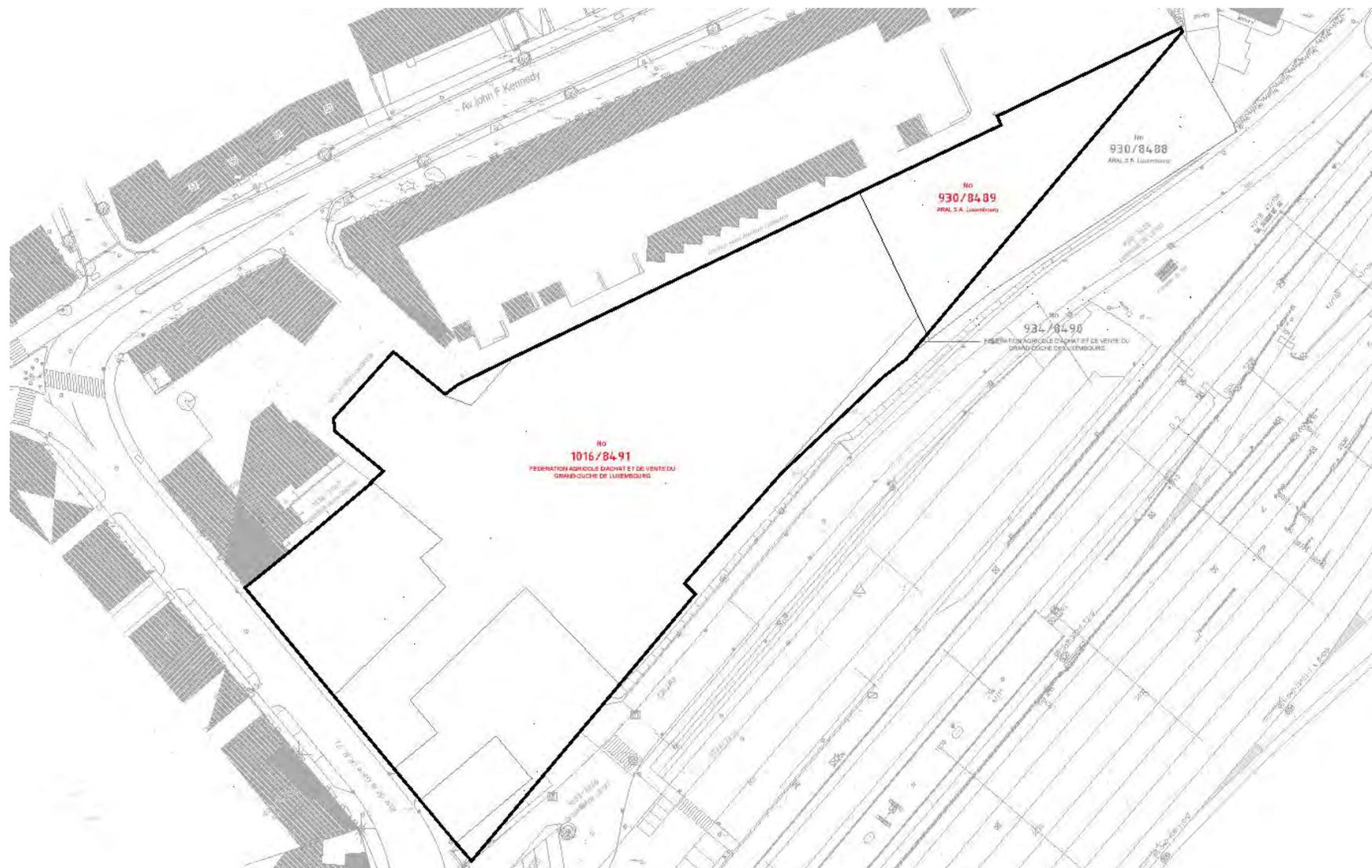
Bei den angegebenen Flächenwerten handelt es sich um Maximalwerte der jeweiligen Sparte, sie können in dieser Summe jedoch nicht kummuliert werden.



**RAPPORT JUSTIFICATIF - PARTIE GRAPHIQUE**  
**PARCELLES INITIALES ET PROJETEES**  
**JONCTIONS FONCTIONNELLES AVEC MILIEU ENVIRONNEMENTAL**  
**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES ET PROJETEES**  
**AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS**  
**SERVITUDES**

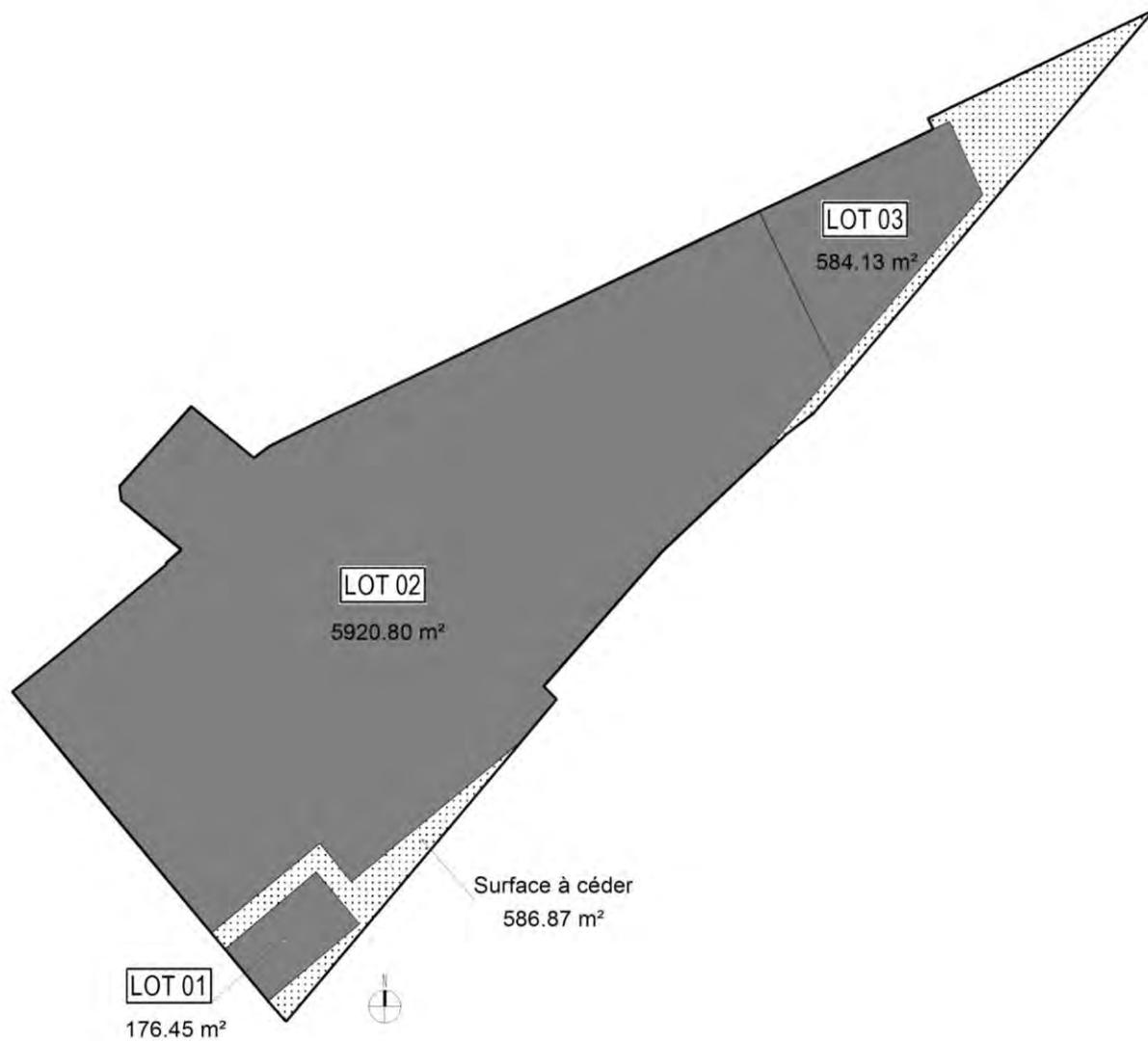


### PARCELLES INITIALES (AVANT PAP)





**PARCELLES PROJETEES (SELON PAP)**





## SCELLEMENT DU SOL





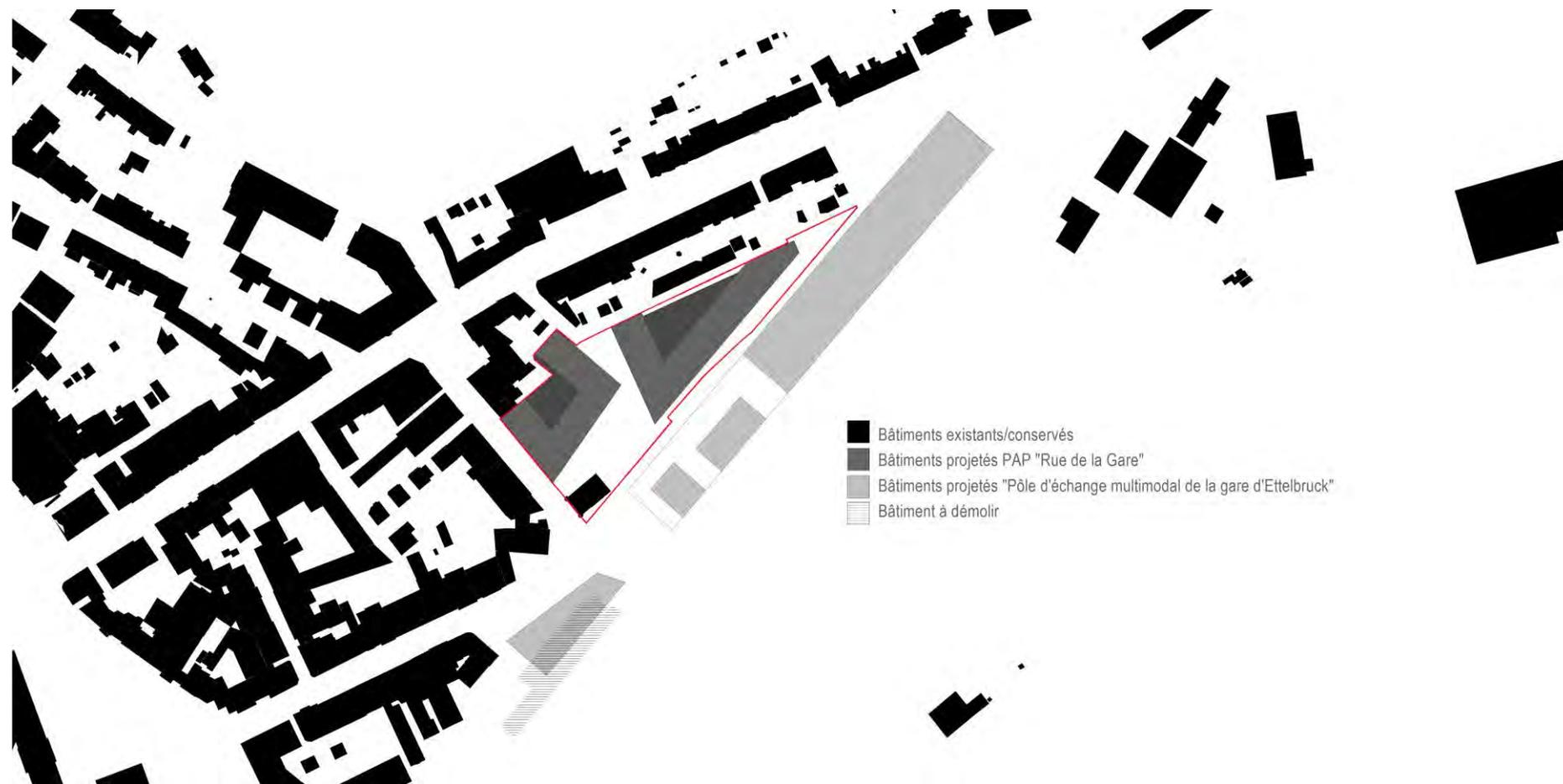
### JONCTIONS FONCTIONNELLES AVEC MILIEU ENVIRONNEMENTAL



Seul le périmètre sur la partie graphique du PAP « Rue de la Gare » est obligatoire.

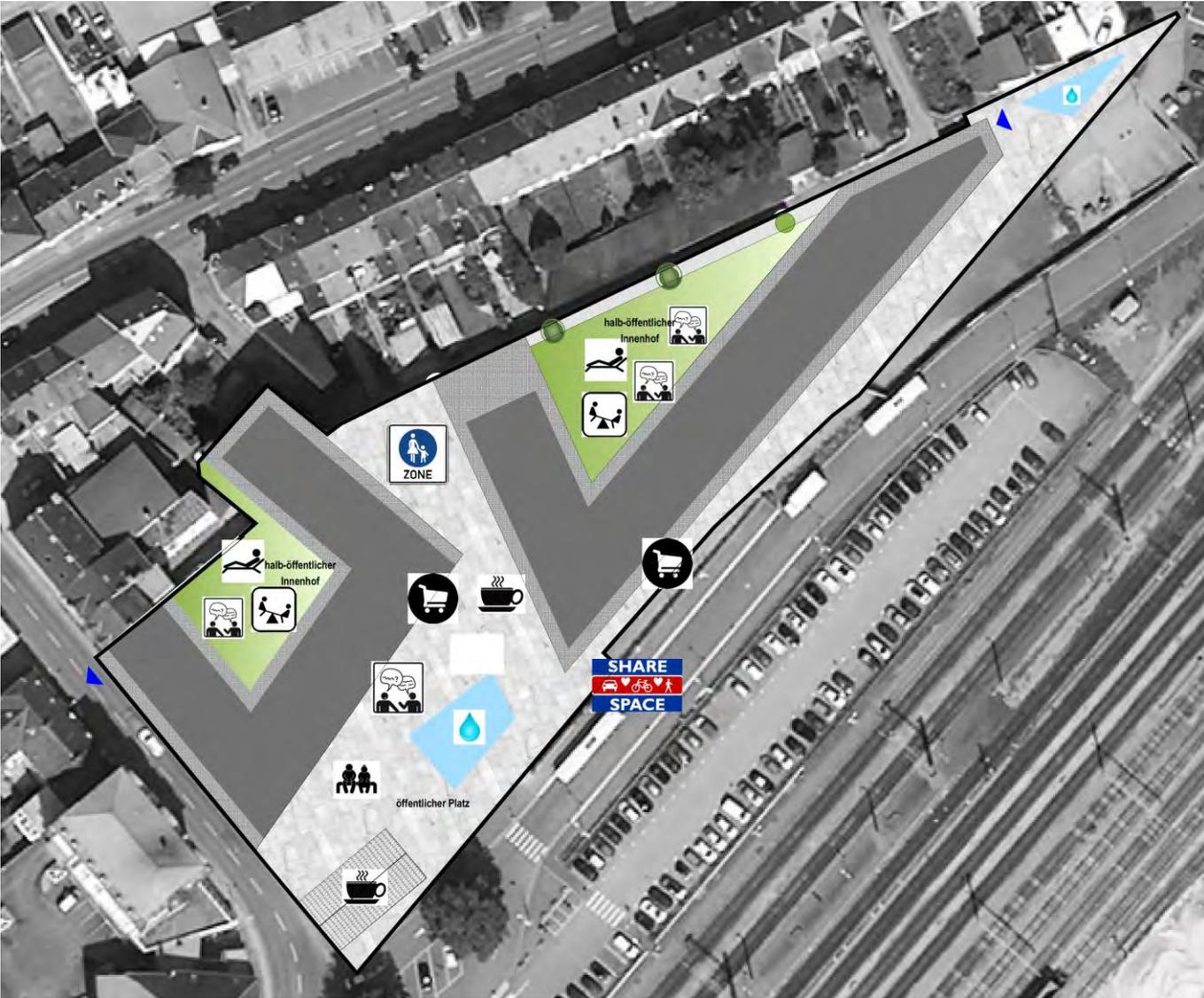


## IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES ET PROJETEES





AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS





## SERVITUDES





**PLAN D'AMÉNAGEMENT PARTICULIER „RUE DE LA GARE“  
BESONDERER BEBAUUNGSPLAN IN DER GEMEINDE ETTTELBRÜCK**

**PROJET PAP – PARTIE ECRITE**



## **6 PARTIE ÉCRITE PLAN D'AMÉNAGEMENT PARTICULIER „RUE DE LA GARE“**

**Die vorliegende Partie écrite ist integraler Bestandteil des PAP „Rue de la Gare“ und bezieht sich auf die Pläne P-538-903, P-538-090 und P-538-905 die im Folgenden „partie graphique“ bezeichnet werden. Die vorliegende Partie écrite und die Partie graphique sind untrennbar miteinander verbunden und ergänzen sich gegenseitig.**

### **6.1. Geltungsbereich**

- 6.1.1 Die Gesamtfläche des Geltungsbereiches umfasst 7.269 m<sup>2</sup>.
- 6.1.2 Infolge der Realisierung des PAP werden die Grundstücke entsprechend den Festsetzungen der partie graphique neu parzelliert.

### **6.2. Art der baulichen Nutzung (Mode d'utilisation du sol)**

- 6.2.1 Wohnungen dürfen erst ab dem 1. Obergeschoss realisiert werden. Im L-Block sind Wohnungen lediglich in dem, dem Platz zugewandten Schenkel zulässig.
- 6.2.2 Maximal 10 % der Wohneinheiten dürfen Studios und maximal 15 % der Wohnungen dürfen 1-Zimmerappartements sein.
- 6.2.3 Mindestens 30 % der „surface construite brute“ des Gesamtterrains müssen dem Wohnen gewidmet sein.
- 6.2.4 Abgesehen von Studios müssen Wohnungen über zwei sich gegenüberliegende Fassaden belichtet werden.
- 6.2.5 Bei einer kommerziellen und öffentlichen Nutzung der Erdgeschosse, müssen sich diese an das Niveau des öffentlichen Raumes anpassen, um den Zugang für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu sichern.

### **6.3. Sozialer Wohnungsbau (logement à coût modéré)**

- 6.3.1 Gemäß Artikel 29 (2) des Loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et de développement urbain sind 10 % der Wohnflächen entsprechend den Kriterien des Règlement grand-ducal du 5 mai 2011 exécutant la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement vorzusehen. Dabei soll einer verträglichen Anordnung Rechnung getragen werden.
- 6.3.2 Die Wohnungen für den Sozialen Wohnungsbau sind im Bereich der Lots 01 und 02 anzusiedeln.

6.3.3 Anordnung und Typ der Sozialwohnungen müssen im Dossier zur Erlangung der Baugenehmigung eingetragen werden.

#### **6.4. Bautiefe**

6.4.1 Im Bereich des Wohnungsbaus ist die maximale Bautiefe auf 15 m limitiert.

#### **6.5. Maß der baulichen Nutzung (Degré d'utilisation du sol)**

6.5.1 Die „Surface constructible brute“ ist nur im Rahmen der „Surface d'emprise au sol“ ausnutzbar.

#### **6.6. Lot 01 - Bauerestuff – bâtiment protégé**

6.6.1 Das Gebäude der Bauerestuff (gekennzeichnet als „élément bâti à sauvegarder“) darf keinen (Teil-) Abriss, Umbau, eine Nutzungsänderung oder Vergrößerung erfahren, die den historischen, künstlerischen oder ästhetischen Charakter stören resp. die Volumetrie oder den architektonischen Charakter verändern; einzig, wenn nachgewiesene Sicherheitserfordernisse gegeben sind.

6.6.2 Sämtliche Maßnahmen an einem geschützten Gebäude müssen darauf bedacht sein, die Erhaltung zu wahren und die äußeren architektonischen Elemente in Wert zu setzen.

Die äußeren Elemente sind:

- der Rhythmus zwischen Flächen und Öffnungen,
- die Form und Elemente des Daches,
- die Größen, Formen und Positionen von Öffnungen,
- das Profil,
- dekorative Elemente, die charakteristisch für das Gebäude sind,
- traditionell verwendete Materialien,
- traditionell verwendete Verkleidungen und Farben.

6.6.3 Vorlaufend zu einer Baugenehmigung ist ein Inventar zu den identitätsgebenden Architekturelementen der Gebäudehülle zu erstellen.

#### **6.7. Dächer (Formes, pentes et orientations des toitures)**

6.7.1 Haupt- und Nebengebäude dürfen ausschließlich mit Flachdächern ausgeführt werden.

6.7.2 Die Dächer der Haupt-, Nebengebäude sind flächig zu begrünen.

- 6.7.3 Die durch die Etage en retrait entstehenden Dachflächen der jeweils darunter liegenden Etagen dürfen als Terrasse genutzt werden, sofern sie mit einem geeigneten Retentionsbelag (Retentionsboxen) ausgeführt werden.
- 6.7.4 Im Bereich des Staffelgeschosses dürfen – über den Gabarit herausragende - Vorkehrungen zur Verschattung der Dachterrasse installiert werden, soweit sie nicht im Widerspruch zur Regenwasserrückhaltung stehen. Dabei ist eine einheitliche Gesamtlösung zu realisieren.
- 6.7.5 Die maximalen Gebäudehöhen dürfen durch Dachaufbauten wie Fahrstuhlüberfahrten, Treppenhäuser oder technische Aufbauten wie Kamine oder Abluftrohre auf bis zu 10 % der Grundfläche des obersten Geschosses um bis zu 2,0 m überschritten werden. Sie sind um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante des darunter liegenden Geschosses zurück zu setzen.
- 6.7.6 Thermische Sonnenkollektoren und Photovoltaikanlagen sind grundsätzlich zulässig, sofern von ihnen keine Blendwirkungen zu erwarten sind.
- 6.7.7 Anlagen zur solaren Energiegewinnung sind mit einem Abstand von 2,0 m auf die Flucht der Hauptfassade und einem Abstand von 1,0 m auf die seitliche und rückwärtige Flucht der Bebauung zu errichten.
- 6.7.8 Auf Flachdächern installierte Solarpaneele dürfen maximal 1,0 m über die Oberkante des fertigen Daches herausragen.
- 6.7.9 Für die Bauerstoff sind die Regelungen unter 6.6 anzuwenden.

## **6.8. Ästhetik**

- 6.8.1 Die dem Platz zugewandten Gebäudeteile des U-Blocks und des L-Blocks sollen zur Belebung des Quartieres beitragen. In den Erdgeschossen sind mind. 40 % der Fassadenlänge für Nutzungen vorzusehen, die für die Öffentlichkeit zugänglich und / oder sichtbar sind wie bspw.:
- Einzelhandel
  - « Showrooms »
  - Gastronomie
  - Dienstleistungen mit Publikumsverkehr
  - Öffentliche Einrichtungen
  - Kultureinrichtungen
  - Sport, Freizeit, Wellness.

- 6.8.2 Die Fassaden – insbesondere des L-Blocks parallel zum Parkhaus – sind vertikal zu gliedern; dazu sind die vertikalen Elemente der Fassaden schmaler wie hoch auszubilden. In Abhängigkeit von der Eigenart des Gebäudes sind die Gliederungselemente variabel zu definieren. Die Ausbildung der Gebäudeöffnungen soll die Vertikalität unterstützen.
- 6.8.3 Der L-Block darf im Bereich der rückwärtigen Strasse (Erdgeschoss) keine Blindfassaden aufweisen.
- 6.8.4 Der nordwestlich das Projektgebiet begrenzende Freiraum ist durch gestalterische Maßnahmen der öffentlichen Flächen (bspw. Beleuchtung, Begrünung) wie ggf. der Fassaden einem qualitätvollen Quartiersstraßenraum zu entwickeln.
- 6.8.5 Glänzende Fassadenverkleidungen, Fassaden von denen Blendwirkungen ausgehen, nicht-typische Materialien und Materialien deren Farbe und Typ, die Ästhetik des Standortes stören, sind verboten.
- 6.8.6 Schilder oder vergleichbare Installationen, die negativ auf das Ortsbild wirken sind verboten. Gleiches gilt für die Beleuchtung von Schildern oder vergleichbaren Installationen: sie dürfen nicht pompös und übertrieben sein. Schilder dürfen weder eine blinkende Lichtquelle aufweisen noch eine bewegte oder variierende Anzeige, ausser Temperatur- und Uhrzeit.

### **6.9. *Parkplätze (emplacements de stationnement et accès carrossables)***

- 6.9.1 Die privaten Stellplätze für PKW sind entsprechend Stellplatzschlüssel der Partie écrite des PAG ausschliesslich in der Tiefgarage unterzubringen.
- 6.9.2 Für Fahrräder und sonstige nicht-motorisierte Geh- und Fahrhilfen der Anwohner und Beschäftigten (bspw. Trotinetten, Rollatoren) ist eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in einem verschliessbaren Raum z.B. im Keller oder im Erdgeschoss vorzusehen.
- 6.9.3 Für das gesamte Projekt ist eine einzige, zusammenhängende Tiefgarage vorzusehen. Der Bereich der Ein- und Ausfahrt ist in der partie graphique gekennzeichnet. Die Ausgestaltung der Auf- / Abfahrten der Tiefgarage müssen der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum Rechnung tragen.
- 6.9.4 Die Zu- und Abfahrtsrampen der Tiefgarage dürfen eine Neigung von 15 % (gemessen in der Achse der Rampe) nicht überschreiten.

- 6.9.5 Die Seitenwände der Tiefgaragenrampen sind schallabsorbierend zu gestalten.
- 6.9.6 Die vom Verkehrslärm der Zu- und Abfahrtsrampen der Tiefgaragen betroffenen Wohnraumfenster sind mit entsprechend geeigneten Schallschutzfenstern zu versehen.
- 6.10. Versiegelbare Flächen (surface du scellement du sol)**
- 6.10.1 Die insgesamt durch die Gebäudegrundfläche („surface d' emprise au sol“) sowie befestigte Aussenanlagen wie Wege, Zufahrten, Terrassen versiegelte Fläche des Grundstückes darf die lotbezogene, in den Cartouchen der partie graphique angegebene, „surface du scellement du sol“ nicht überschreiten.
- 6.11. Private Freiflächen (Espaces verts privés)**
- 6.11.1 Die Innenhöfe von U- und L-Block dürfen bis auf notwendige Zuwegungen und private Terrassen nicht versiegelt werden. Der grüngestalterisch anzulegende Teil muss 45 % betragen. Gesamtflächig ist ein leistungsfähiges Versickerungs- und Rückhaltesyste für Regenwasser einzubauen.
- 6.12. Strassen, Wege, Plätze (voie et surface de circulation)**
- 6.12.1 Die Ausgestaltung der Strassen, Wege und Plätze wird im Rahmen der Ausführungsplanung des PAP's ausdifferenziert.
- 6.13. Öffentliche Freiflächen (Espaces verts publics)**
- 6.13.1 Der Platzbereich ist – unabhängig von den Besitzverhältnissen – als Einheit zu gestalten.
- 6.13.2 Notwendige offene Regenwasserretentionbereiche sind gestalterisch in das Konzept zu integrieren.
- 6.13.3 10 % der Platzfläche sind zu begrünen und / oder für hydrologische Funktionen zu nutzen und zu gestalten. Dabei sind spezifische Konditionen und Notwendigkeiten der Platznutzung hinsichtlich Rettungswegen, Lieferverkehren, Platznutzungsvorstellungen etc. in Betracht zu ziehen.
- 6.13.4 Die in der Partie graphique dargestellte Fläche zugunsten einer offenen Retention ist à titre indicatif und kann in Form, Standort, Fläche etc. den spezifischen Anforderungen angepasst werden.

**6.14. Servitude de passage**

- 6.14.1 Die Platzfläche, die unterbaut ist und in Privathand verbleibt, wird durch eine Servitude de Passage für die Öffentlichkeit gesichert.
- 6.14.2 Im Detail werden Unterhalt, Reinigung etc. im Rahmen der Convention zwischen dem Promoteur und der Gemeinde festgeschrieben.

**6.15. Retentionsbecken**

- 6.15.1 Das im Gebiet anfallende Regenwasser ist innerhalb des Plangebietes aufzufangen und zwischenzuspeichern. Die in der Partie graphique dargestellten Flächen für offene Retentionen sind geeignete Flächen in ihrer maximalen Ausdehnung. Der Integration der Retentionen in das urbane Umfeld ist eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken; die Retentionen müssen regelmässig unterhalten werden. In Absprache mit der Administration de la Gestion de l'Eau darf ein Anteil des anfallenden Regenwassers der Retention des Pôle d'échange multimodal zugeführt und zurückgehalten werden. Die diesbezüglichen Bedingungen sowie die Detaillierung sämtlicher für die Regenwasserableitung und Retentionen relevanter Vorkehrungen wird entsprechend den Auflagen der Administration de Gestion de l'Eau im Rahmen der Convention zwischen dem Promoteur und der Gemeinde festgeschrieben und im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.
- 6.15.2 Die Einstauhöhe für offene Retentionen darf max. 0.5 m betragen.

**6.16. An die Gemeinde abzutretende Flächen (Fonds destinés à être cédés au domaine public)**

- 6.16.1 Im Rahmen des PAP werden 8,08 % der Fläche - entsprechend Darstellung in der partie graphique –an die Gemeinde Ettelbrück abgetreten.

Ettelbruck, le 03.07.2019  
Version modifié 29.01.20

Miriam Prosch

—  
**JONAS**  
ARCHITECTES ASSOCIÉS  
—  
**JONAS**  
ARCHITECTES ASSOCIÉS  
—

**PLAN D’AMÉNAGEMENT PARTICULIER „RUE DE LA GARE“  
BESONDERER BEBAUUNGSPLAN IN DER GEMEINDE ETTTELBRÜCK**

**PROJET PAP – PARTIE GRAPHIQUE**



## **ANNEXE**



**Situation de Droit**

Extrait du plan cadastral et relevé parcellaire  
Plan de mesurage / Délimitation du PAP  
(fourni par Bureau BCR S.à.r.l. – N°1626 – 02.08.2016)  
Surface à acquérir pour garage sous-terrain

**Mémoire technique**

Mémoire technique "demande accord de principe EAU" – juin 2019 - Schroeder & Associés  
Etude hydrogéologique - Björnsen Beratende Ingenieure GmbH  
Geotechnische Stellungnahme – Grundbaulabor Trier  
Bassin d'orage « gare » avec conduites d'adduction et station de pompage pour hautes  
eaux à Ettelbruck (SIDEN)  
Prise de Position Administration de Gestion de l'Eau 31.07.2019

**Tableau récapitulatif – Degré d'utilisation du sol**

**Rapport de reunion de la Plateforme de Concertation – 02.02.2017**  
**Stellungnahme zum Bericht**

**Avis de la Cellule d'évaluation – 24.11.2017**  
**Réf. : 18096/16C, 16 C/014/2017**

**Stellungnahme zum Avis der Cellule d'évaluation**  
**Julie 2019**

**Avis de la Cellule d'évaluation – 07.08.2019**  
**Réf. : 18659/16C**  
**Stellungnahme zum Avis der Cellule d'évaluation**  
**Januar 2020**

**Rapports Groupe de Travail Pôle d'échange multimodal**

01	07.05.2018
02	01.06.2018
03	10.07.2018
04	19.07.2018
05	01.08.2018
06	03.09.2018
07	25.09.2018

**Avis du Centre National de recherche archéologique**  
**– Réf. 1D07-C/16.1153**

**Déclaration de cessation d'activités**  
**Notification d'une décision du Ministre ayant dans ses attributions**  
**l'environnement conformément à l'article 16 de la loi modifiée du 10 juin 1999**  
**relative aux établissements classés – Arrêté N°:1/15/0418/**

**Etude d'ensoleillement relatif au projet juillet 2017**

**Lettre de Mandat**

**Certificat OAI**

**Reportage photos – Situation existante**