

# CONSULTATION REMUNEREE QUARTIER DE LA GARE A MERSCH



ADMINISTRATION COMMUNALE DE MERSCH



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

Département de l'aménagement du territoire





# CONSULTATION REMUNEREE QUARTIER DE LA GARE A MERSCH

## IMPRESSUM

### **Administration Communale de Mersch**

Place St. Michel, L-7556 Mersch

vertreten durch den Schöffenrat der Gemeinde:

Albert Henkel, Bürgermeister

Albert Lentz, Schöffe

Michel Malherbe, Schöffe

Kontaktpersonen: André Kaluza

### **Ministère du Développement durable et des Infrastructures**

Département de l'aménagement du territoire

1, rue du Plébiscite, L-2341 Luxembourg

vertreten durch:

Herren Minister Claude Wiseler und Marco Schank

Kontaktpersonen: Alex Simonis

### **Verfahrensbetreuung**

#### **DEWEY MULLER architectes et urbanistes**

15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte, L-1331 Luxembourg

Tel: +352 263858-1 | Fax: +352 263858-50

Flandrische Straße 4, D-50674 Köln

Tel: +49 221 925888-0 | Fax: +49 221 925888-50

Kontaktperson: Erik Peter

E-Mail: [e.peter@deweymuller.com](mailto:e.peter@deweymuller.com) | Tel: +49 221 925 888 30







## INHALTSVERZEICHNIS

ANLASS UND ZIEL DER CONSULTATION REMUNEREE	
<b>1   VERFAHREN</b>	
1.1	Auftraggeber
1.2	Betreuung des Verfahrens
1.3	Verfahrensart und Verfahrensbedingungen
1.4	Teilnehmer
1.5	Expertengremium
1.6	Vorprüfung
1.7	Zur Verfügung gestellte Unterlagen
1.8	Rückfragen
1.9	Abgabe der Arbeiten
1.10	Bearbeitungshonorar
1.11	Eigentum und Urheberrecht
1.12	Veröffentlichung der Arbeiten
1.13	Weiteres Verfahren   Verwendung der Arbeiten
1.14	Termine
1.15	Kolloquien
1.16	Leistungen   einzureichende Unterlagen
1.17	Formale Vorgaben
1.18	Beurteilungskriterien
<b>2   RAHMENBEDINGUNGEN</b>	
2.1	Kurzprofil der Gemeinde Mersch
2.2	Kontext Landesplanung & Regionalplanung
2.2.1	Landesplanung Programme Directeur d'aménagement du territoire (PDAT)
	Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL)
2.2.2	Interkommunale Kooperation Communes de la Vallée de l'Alzette
2.3	Übergeordnete sektorielle Planungen
2.3.1	Landschaft   Naturraum Plan Sectoriel Paysage (Avant-Projet de Plan)
2.3.2	Wohnungsbau Plan Sectoriel Logement (Avant-projet de Plan)
2.3.3	Verkehr   Mobilität Plan Sectoriel Transports (Avant-projet de Plan)
2.3.4	Verkehr   Mobilität Planungen der nationalen Strassenbauverwaltung (Administration des Ponts et Chaussées)
2.3.5	Verkehr   Mobilität Zielsetzungen und Planungen der Staatsbahn CFL
2.3.6	Öffentliche Bauten   Bildung Planung Lycées Administration des Bâtiments Publics
2.4	Kontext Gemeindeentwicklungsplanung
2.4.1	Siedlungs-/ Bevölkerungsentwicklung
2.4.2	Verkehr   Mobilität
2.4.3	Umwelt   Landschaft
2.4.4	Entwicklungsziele Plangebiet
2.5	Plangebiet
2.5.1	Profil Agrocenter
2.5.2	Aktuelle Situation
2.5.3	Vorhandene Bausubstanz
2.5.4	Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit
2.5.5	Verkehrssituation   verkehrliche Anbindung
2.5.6	Naturraum
2.5.7	Bodenverhältnisse, Topographie, Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen, Grundwasser
2.5.8	Überschwemmungsgebiet
2.5.9	Klima/ Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete
2.5.10	Technische Infrastruktur
<b>3   AUFGABENSTELLUNG</b>	
3.1	Städtebauliche Gesamtkonzeption
3.2	Vertiefungsbereiche
<b>ANHANG</b>	
A1	Consultation rémunérée Quartier de la Gare Input pour le volet Mobilité Schroeder&Associés - 12.2009
A2	Consultation rémunérée Quartier de la Gare Input Agrocenter Mersch Cepal S.A. / Atoz - 12.2009
<b>PLANUNGSUNTERLAGEN</b>	
<b>INTERNETADRESSEN</b>	





Beringen

Mersch



## ANLASS UND ZIEL DER CONSULTATION REMUNEREE

Mersch ist im Programme directeur d'aménagement du territoire als regionales Zentrum (CDA - centre de développement et d'attraction régional) ausgewiesen.

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage, dem mittlerweile fertig gestellten Autobahnanschluss, sowie dem vorhandenen Bahnanschluss, ist Mersch zu einem sehr begehrten Standort geworden. Auf halber Strecke zwischen der Nordstad und der Stadt Luxemburg ist Mersch außerdem ein Ort mit unverwechselbarem Charakter, einer guten sozio-kulturellen Infrastruktur und exzellenter Nahversorgung. Die topografische Situation und die natürliche Begrenzung durch die Alzette schränken jedoch die Flächenentwicklung ein.

Die unmittelbar am Bahnhof gelegenen Flächen des Agro-centers und der Firma Valfond sind prädestiniert, ganzheitlich beplant zu werden. Es gilt, die angedachten Entwicklungsstrategien der Gemeinde umzusetzen, vorhandene Defizite auszugleichen und eine Reihe mehr oder weniger weit entwickelter Projekte in eine koordinierte und abgestimmte Gesamtvision zu integrieren.

Dabei ist der Tatsache, dass es sich um eine innerörtliche Entwicklungsfläche handelt und dass die Chance besteht, eine multimodale Plattform zu schaffen, von besonderer Bedeutung. Kein zentraler Ort der Region verfügt über so gute Voraussetzungen, allen Kriterien der Nachhaltigkeit gerecht zu werden und gleichzeitig den für die ökonomische Zukunft des Landes notwendigen Bevölkerungszuwachs zu sichern.

Die Tragweite dieses Projektes und die im Rahmen dieses Verfahrens erwünschte Tiefenschärfe der Planung erfordern eine interdisziplinäre Erarbeitung der Problemlösungen. Daher ist die Bildung von Projektteams aus Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanern für die Bearbeitung dieser Aufgabe unerlässlich und Voraussetzung für die Teilnahme am Verfahren.

Technische, wirtschaftliche, ökologische und soziale Belange müssen gleichermaßen berücksichtigt werden und in ein tragfähiges städtebauliches Konzept umgesetzt werden, das der Lage und der Berufung des Ortes gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Umsetzung der übergeordneten Ziele der Landesplanung (Programme Directeur, IVL, etc.) sind die zu beplanenden Flächen Gegenstand eines städtebaulichen Pilotprojekts regionaler und nationaler Tragweite.

Die Gemeinde Mersch und das Ministerium für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen haben daher beschlossen, gemeinsam einen Planungsprozess zu initiieren, der eine Vielfalt an Visionen und Vorschlägen für die zukünftige Entwicklung des Quartier de la Gare und dessen Einbindung in die bestehenden Ortsteile hervorbringen soll. Nur so kann ein neues Stadtviertel entstehen, das nicht aus einer Summe von Inselplanungen besteht, sondern ein Höchstmaß an Vernetzung und integrierter Planung bietet. Ziel ist es, einen tragfähigen und ganzheitlichen Ansatz für die zukünftige Entwicklung des Gebiets zu erlangen.













### 1.1 Auftraggeber

Auftraggeber sind die Gemeinde Mersch und die Regierung des Großherzogtums Luxemburg, vertreten durch das Ministerium für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen (Ministère du Développement durable et des Infrastructures).

#### Commune de Mersch

Place St. Michel, L-7556 Mersch  
vertreten durch den Schöffenrat der Gemeinde Mersch:  
Herr Albert Henkel, Bürgermeister  
Herr Albert Lentz, Schöffe  
Herr Michel Malherbe, Schöffe

Kontaktperson:

André Kaluza | E-Mail: [andre.kaluza@mersch.lu](mailto:andre.kaluza@mersch.lu)  
Tel: +352 3250 23 231

#### Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Département de l'aménagement du territoire  
1, rue du Plébiscite, L-2341 Luxembourg  
vertreten durch:  
Herren Minister Claude Wiseler und Marco Schank

Kontaktperson:

Alex Simonis | E-Mail: [alex.simonis@mat.etat.lu](mailto:alex.simonis@mat.etat.lu)  
Tel: +352 478 6920

### 1.2 Betreuung des Verfahrens

Die Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

Dewey Muller - architectes et urbanistes  
15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte, L-1331 Luxembourg  
Tel: +352 263858-1 | Fax: +352 263858-50  
Flandrische Straße 4, D-50674 Köln  
Tel: +49 221 925888-0 | Fax: +49 221 925888-50

Kontaktperson:

Erik Peter | E-Mail: [e.peter@deweymuller.com](mailto:e.peter@deweymuller.com)  
Tel: +49 221 925 888 30



### 1.3 Verfahrensart und Verfahrensbedingungen

Die Consultation rémunérée „Quartier de la Gare à Mersch“ ist ein auf 4 interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften begrenztes Gutachterverfahren mit vorgeschaltetem Bewerbungs- und Auswahlverfahren. Das Verfahren ist nicht anonym.

Vier Arbeitsgemeinschaften erarbeiten jeweils einen Vorschlag eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts. Die Teilnahme an 3 Kolloquien ist obligatorisch (Einführungs- und Rückfragenkolloquium, Kolloquium mit Zwischenpräsentation und Schlusskolloquium). Im Laufe des Verfahrens werden im Rahmen des zweiten Kolloquiums (Zwischenpräsentation) im Dialog zwischen dem Expertengremium und der jeweiligen Arbeitsgemeinschaft die präsentierten Ideen, Konzepte und Lösungsansätze diskutiert. Das Expertengremium spricht Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung aus.

Ziel ist es, zum Ende des Verfahrens 4 im Rahmen des Expertengremiums abgestimmte Konzepte zu erlangen. In der abschließenden Sitzung (Schlusskolloquium) diskutiert und beurteilt das Expertengremium die eingegangenen Arbeiten und schlägt eines der 4 Konzepte zur Weiterverfolgung vor. (gegenbenfalls eine Kombination verschiedener Teilkonzepte). Eine schriftliche Empfehlung für die nächsten Planungs- und Verfahrensschritte wird verfasst.

Grundlage für das Verfahren bildet die im Supplément des Amtsblatts der Europäischen Union veröffentlichte Auftragsbekanntmachung (2009/S 98-142558). Sie wird im Rechtsfall herangezogen. Mit der Teilnahme am Verfahren erkennt die Arbeitsgemeinschaft den in vorliegendem Dokument aufgeführten geforderten Leistungsumfang an. Das Verfahren wird in deutscher Sprache durchgeführt. Die zur Bearbeitung der geforderten Leistungen zur Verfügung gestellten Unterlagen liegen teilweise in deutscher, teilweise in französischer Sprache vor.



## 1.4 Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften bestehend aus Stadtplanern und/oder Architekten, Landschaftsplanern und Verkehrsplanern.

Die Teilnehmer wurden im Rahmen eines vorgeschalteten Bewerbungs- und Auswahlverfahrens bestimmt.

Die Auswahlkommission setzte sich zusammen aus 3 fachkundigen, unabhängigen Experten und 2 Vertretern der Auftraggeber:

- Jürgen Minkus, Architekt/Stadtplaner, Köln
- Frank Nicklas, Architekt/Stadtplaner, Luxemburg
- Matthias Lill, Landschaftsarchitekt, Köln
- Albert Henkel, Bürgermeister Gemeinde Mersch, Mersch
- Alex Simonis, Architekt, Département de l'aménagement du territoire, Luxemburg

Folgende 4 Arbeitsgemeinschaften wurden in der Sitzung der Auswahlkommission am 25.08.2009 zur Teilnahme am Verfahren ausgewählt:

### KCAP and partners

*Architekt/Stadtplaner:*  
KCAP b.v., Rotterdam, NL

*Landschaftsplaner:*  
raderschallpartner ag,  
landschaftsarchitekten bsia sia, Meilen, CH

*Verkehrsplaner:*  
Basler + Partner AG, Zürich, CH

### ARGE: ASTOC | Lützwow 7 | R+T | Paul Wurth | SchemelWirtz

*Architekt/Stadtplaner:*  
ASTOC Architects & Planners GmbH & Co. KG, Köln, D  
SchemelWirtz, Luxembourg, L

*Landschaftsplaner:*  
Lützwow 7 Garten- und Landschaftsarchitekten, Berlin, D

*Verkehrsplaner:*  
R+T Topp, Huber-Erlar, Hagedorn, Darmstadt, D

*Umwelt- & Energieplanung:*  
Paul Wurth Umwelttechnik mbH, Luxembourg/Aachen, L/D

### arge ,rha.pgo.ibk'

*Architekt/Stadtplaner:*  
reicher haase assoziierte GmbH, Aachen/Vianden, D/L

*Landschaftsplaner:*  
Planergruppe GmbH Oberhausen, Oberhausen, D

*Verkehrsplaner:*  
Ingenieurbüro Kühnert, Bergkamen, D

### ARGE Alzette Bogen

*Architekt/Stadtplaner:*  
BS+ städtebau und architektur, Frankfurt a.M., D  
Besch da Costa architectes, Luxembourg, L

*Landschaftsplaner:*  
el:ch landschaftsarchitekten, München, D

*Verkehrsplaner:*  
DC Verkehr und Infrastruktur GmbH, Wiesbaden, D

Jede Arbeitsgemeinschaft hat im Rahmen der Bewerbung einen bevollmächtigten Vertreter und Ansprechpartner für den gesamten Verlauf des Verfahrens ernannt.





## 1.5 Expertengremium

### Empfehlungskommission

#### Gemeinde Mersch

- Albert Henkel, Bürgermeister Gemeinde, Mersch
- Albert Lentz, Schöffe Gemeinde Mersch, Mersch
- Michel Malherbe, Schöffe Gemeinde Mersch, Mersch

#### Vertreter der Grundstückseigentümer Agrocenter

- Claude Pundel, Groupe Cepal s.a., Mersch

#### externe Experten

- Dieter Blase, Ökonom, Saarbrücken/Essen
- Ludwig Wappner, Architekt/Stadtplaner, München
- Stefan Forster, Architekt, Frankfurt
- Martin Diekmann, Landschaftsarchitekt, Hannover
- Peter Häckelmann, Verkehrsplaner, Saarbrücken

### Beratende Experten

#### Ministerien und Administrationen

- Manon Poeckes, Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département de l'aménagement du territoire, Luxembourg
- Carmen Weisgerber, Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département de l'Environnement, Luxembourg
- Tom Juttel, Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des transports, Luxembourg
- John Weicherding, Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des transports, Luxembourg
- Félicie Weycker, Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des travaux publics, Luxembourg
- Anne Negretti, Administration des Bâtiments Publics, Luxembourg
- Luc Dhamen, Administration des Bâtiments Publics, Luxembourg

- Fernand Ley, Administration des Ponts et Chaussées, Luxembourg
- Claude Boden, Administration des Ponts et Chaussées, Mersch
- Frank Goeders, Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région - Direction de l'aménagement communal et du développement urbain, Luxembourg
- Robert Kipgen, Administration de la Gestion de l'Eau, Luxembourg
- Diane Dupont, Ministère du Logement, Luxembourg
- John Voncken, Service des Sites et Monuments nationaux, Luxembourg

#### Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

- Alex Kremer, Generaldirektor der SNCFL, Luxembourg
- Laurence Zenner, Bereichsleiterin Infrastruktur SNCFL, Luxembourg

#### Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la vallée de l'Alzette

- Yves Gendron, Adeus, Straßburg
- Gilles Dansart, Architekt der Gemeinde Walferdange, Walferdange

#### Union Commerciale de Mersch

- Romain Beringer, Präsident der Union Commerciale Mersch, Mersch

#### Beratende Fachplaner der Gemeinde Mersch

- Chantal Zeyen, Zeyen&Baumann, Bereldange
- Adrien Stolwijk, Schroeder & Associés, Luxembourg

Der Vorsitzende der Empfehlungskommission wird im Rahmen der Vorbesprechung des Expertengremiums am 04.02.2010 einvernehmlich festgelegt. Die Mitglieder der Empfehlungskommission benennen jeweils ihren Stellvertreter.





## 1.6 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch Dewey Muller in Zusammenarbeit mit Vertretern der Auftraggeber. Die Auftraggeber behalten sich vor, weitere Personen als Berater bzw. Vorprüfer hinzuzuziehen.

## 1.7 Zur Verfügung gestellte Unterlagen

Den Teilnehmern werden die Auslobungsbroschüre und eine CD mit Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren wird jeder teilnehmenden Arbeitsgemeinschaft eine Einsatzplatte für das Präsentationsmodell inklusive Bestandbebauung zur Verfügung gestellt (Übergabe im Rahmen des Einführungs- und Rückfragenkolloquiums).

Die Teilnehmer unterliegen während des Verfahrens einer Diskretionsklausel und können ausschließlich im Rahmen des Verfahrens von den Ihnen ausgehändigten Dokumenten Gebrauch machen. Eine Verpflichtungserklärung ist unterschrieben beim Einführungs- und Rückfragenkolloquium am 04.02.2010 abzugeben.

## 1.8 Rückfragen

Die Arbeitsgemeinschaften werden angehalten, im Rahmen des Verfahrens keinen direkten Kontakt zum Expertengremium, zu den Ministerien und Verwaltungen und zur Gemeinde zu halten.

Rückfragen zur Auslobung können ausschließlich per E-Mail bis zum 26.01.2010 gestellt werden an:

### Dewey Muller - architectes et urbanistes

Erik Peter | E-Mail: e.peter@deweymuller.com  
(Alex Simonis - E-Mail: alex.simonis@mat.etat.lu  
und André Kaluza - E-Mail: andre.kaluza@mersch.lu  
sind hierbei in Kopie zu setzen)

Die Beantwortung der Rückfragen erfolgt im Rahmen des Einführungs- und Rückfragenkolloquiums am 04.02.2009.

## 1.9 Abgabe der Arbeiten

Alle Unterlagen sind zu richten an:

Dewey Muller - architectes et urbanistes  
15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte, L-1331 Luxembourg  
E-Mail: e.peter@deweymuller.com

Die Unterlagen der Zwischenabgabe müssen bis spätestens 16.03.2010 - 16:00 Uhr an oben genannter Adresse eingegangen sein. Der Poststempel gilt nicht.

Die Unterlagen der Endabgabe müssen bis spätestens 12.05.2010 - 16:00 Uhr an oben genannter Adresse eingegangen sein. Der Poststempel gilt nicht.

Das Einsatzmodell der Endabgabe muss bis spätestens 19.05.2010 - 16:00 Uhr an oben genannter Adresse eingegangen sein. Der Poststempel gilt nicht.

Die Einlieferung der Unterlagen muss für den Empfänger porto- und zustellfrei erfolgen. Bei Versand per Post, Paketdienst oder Kurier hat jeder Teilnehmer über den fristgerechten Eingang der Arbeiten selbstverantwortlich Rechnung zu tragen. Gleiches gilt für den Erhalt der Eingangsbestätigung.

## 1.10 Bearbeitungshonorar

Für die termingerechte Ablieferung der geforderten Leistungen entsprechend den Forderungen des Lastenhefts zahlen die Auftraggeber jeder teilnehmenden Arbeitsgemeinschaft ein pauschales Bearbeitungshonorar in Höhe von 18.000 € (zuzüglich gesetzlicher Mehrwertsteuer).

## 1.11 Eigentum und Urheberrecht

Mit der Zahlung des Bearbeitungshonorars werden die Nutzungsrechte der im Rahmen des Verfahrens erarbeiteten Beiträge an die Auftraggeber abgetreten. Das allgemeine Urheberrecht bleibt bei den Verfassern.

## 1.12 Veröffentlichung der Arbeiten

Die Arbeitsgemeinschaften sind gehalten, die im Rahmen des Verfahrens erstellten Beiträge bis zum Abschluss des Verfahrens nicht zu veröffentlichen.

Im Anschluss an das Verfahren werden die 4 eingereichten Arbeiten mit Verfasserangaben bekannt gemacht und für Publikationen der Presse und Fachpresse zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren ist eine öffentliche Ausstellung geplant. Auch beabsichtigen die Auftraggeber eine Publikation der Ergebnisse in Form einer Broschüre herauszugeben.

Die Auftraggeber können für diese Zwecke die von den Arbeitsgemeinschaften erstellten Daten verwenden.

## 1.13 Weiteres Verfahren, Verwendung der Arbeiten

Es ist vorgesehen, im Anschluss an das Verfahren in einem konzertierten Planungsprozess einen konkretisierten und weiterentwickelten städtebaulichen Rahmenplan (Plan Directeur / Schéma Directeur) auf Grundlage der Ergebnisse des Verfahrens und der Empfehlungen des Expertengremiums zu erstellen. Des Weiteren ist die planungsrechtliche Grundlage für die weitere Entwicklung zu schaffen: Zunächst wird der PAG (Plan d'aménagement général) der Gemeinde entsprechend anzupassen sein, daraufhin sind entsprechende PAPs (Plans d'aménagement particulier) zu erstellen.

Aus der Teilnahme am Verhandlungsverfahren ergibt sich kein Anspruch auf eine Beauftragung mit weitergehenden



Planungsleistungen.

Die Auftraggeber behalten sich vor, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Expertengremiums, eine oder mehrere der 4 Arbeitsgemeinschaften mit Folgeleistungen zu beauftragen. Die Arbeitsgemeinschaften verpflichten sich ihrerseits mit der Teilnahme am Verfahren, im Falle einer Beauftragung durch die oder einen der Auftraggeber, weitere Planungsleistungen zu übernehmen. Im Falle der Auflösung einer Arbeitsgemeinschaft nach Abschluss des Verfahrens, sind die Auftraggeber berechtigt, ungeachtet einer urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft, ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der Weiterbearbeitung auf Basis der Ergebnisse des Verfahrens zu beauftragen.

10



### 1.14 Termine

#### Bewerbungsverfahren

- |                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| • Bekanntmachung EU-Amtsblatt        | 20.05.2009 |
| • Bewerbungsschluss                  | 03.07.2009 |
| • Bekanntgabe der ausgewählten Teams | 01.09.2009 |

#### Verfahren Gutachten

- |  |                |
|--|----------------|
| • Versand der Auslobungsunterlagen                                 | 13.01.2010     |
| • Eingang schriftliche Rückfragen                                  | 26.01.2010     |
| • Vorbesprechung Expertengremium                                   | 04.02.2010     |
| • Einführungs- und Rückfragenkolloquium                            | 04.02.2010     |
| • Abgabe der Arbeiten Zwischenstand                                | 16.03.2010     |
| • Kolloquium mit Zwischenpräsentation                              | 25.03.2010     |
| • Endabgabe der Arbeiten   | 12.05.2010     |
| • Abgabe des Einsatzmodells  | 19.05.2010     |
| • Schlusskolloquium und abschließende Sitzung des Expertengremiums | 10.06.2010     |
| • Bekanntgabe der Ergebnisse                                       | 14.06.2010     |
| • Ausstellung der Arbeiten   | Juni/Juli 2010 |
| • Dokumentation der Arbeiten   Broschüre                           | Juni/Juli 2010 |

### 1.15 Kolloquien

Die Teilnahme an 3 Kolloquien ist verpflichtend:

#### Einführungs- und Rückfragenkolloquium am 04.02.2010

Das Lastenheft sowie die dazu gestellten Fragen werden mit dem Expertengremium und den teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften erörtert und beantwortet. Das Protokoll des Kolloquiums wird allen Verfahrensbeteiligten zugesandt und wird Bestandteil des Lastenhefts.

- Erläuterung der Aufgabenstellung
- Beantwortung Rückfragen
- Ortsbegehung

#### Kolloquium mit Zwischenpräsentation am 25.03.2010

In Einzelgesprächen zwischen den jeweiligen Arbeitsgemeinschaften und dem Expertengremium wird der Zwischenstand der Arbeiten diskutiert. Das Umgebungsmodell wird im Kolloquium zur Verfügung stehen. Die Präsentation erfolgt per Beamer.

- Vorstellung der Arbeit durch die Arbeitsgemeinschaften im Expertengremium (ca. 15 min)
- Diskussion Arbeitsgemeinschaft / Expertengremium (ca. 30 min)

Im Anschluss an das Kolloquium werden Empfehlungen zur Weiterbearbeitung an die jeweiligen Arbeitsgemeinschaften versendet.

#### Schlusskolloquium am 10.06.2010

Die Arbeiten werden jeweils in Einzelsitzungen von den Arbeitsgemeinschaften dem Expertengremium präsentiert. Das Umgebungsmodell wird im Kolloquium zur Verfügung stehen. Die Präsentation erfolgt per Beamer.

### 1.16 Leistungen | einzureichende Unterlagen

#### Bearbeitungsphase 1 – Zwischenabgabe am 16.03.2010 zur Zwischenpräsentation im Kolloquium am 25.03.2010

max. 3 DIN A0 im Hochformat

- Darstellung der Leitidee / Leitlinien und des übergeordneten Konzepts bzgl. der Rolle und Positionierung des Standorts im GHZ Luxemburg
- Übersichtsplan M 1:10.000 (Darstellung Bebauungs- und Freiraumstruktur des Plangebiets und des Betrachtungsraums zur Verdeutlichung der übergeordneten Zusammenhänge)
- Städtebaulicher Strukturplan M1:2.000 (Darstellung der Baukörper, Geschossigkeiten, Nutzungen, öffentlicher und privater Freiräume, Verkehrsflächen, Flächen für



den ruhenden Verkehr, Anbindung des Plangebiets an die Umgebung)

- Aussagen und Lösungsansätze zum Vertiefungsbereichs 1
- Erläuterungstext max. 2 Seiten DIN A 4; ausgedruckt und digital
- Präsentation für das Zwischenkolloquium ausgedruckt und digital
- Verpflichtungserklärung

Weitere über die geforderten Leistungen hinausgehende Darstellungen sind zulässig. Die maximal zulässige Blattanzahl ist einzuhalten.

#### **Bearbeitungsphase 2 – Endabgabe am 12.05.2010 für die Schlusspräsentation am 10.06.2010**

max. 8 DIN A0 im Hochformat

- Darstellung der Leitidee / Leitlinien und des übergeordneten Konzepts bzgl. der Rolle und Positionierung des Standorts im GHZ Luxemburg
- Übersichtsplan M1:10.000 (Darstellung Bebauungs- und Freiraumstruktur des Plangebiets und des Betrachtungsraums zur Verdeutlichung der übergeordneten Zusammenhänge)
- Städtebaulicher Strukturplan M1:1.000 (Darstellung der Baukörper, Geschossigkeiten, Nutzungen, öffentlicher und privater Freiräume, Verkehrsflächen, Flächen für den ruhenden Verkehr, Anbindung des Plangebiets an die Umgebung)
- Vertiefungsbereichs 1 (Ausschnitt) – Schwerpunkt der Darstellung: öffentlicher Raum, Freiraumgestaltung, Erschließung
- Vertiefungsbereichs 2 (wird im Zwischenkolloquium festgelegt)
- Schemaschnitte M1:1.000 bzw. M1:500 (mit Angaben der Schnittlinie und der Höhenkoten)
- Piktogramme/Schemata zu Bebauungsstruktur (Bestand/Umnutzung/Abriß/Neubau), Nutzung, Geschossigkeiten,

Freiraum/Grünraum, Erschließung, ÖPNV, Parken, Wasserwirtschaft, Aspekte Ökologie | Energie | nachhaltige Entwicklung

- Entwicklungsstrategie und Phasenkonzept – Darstellung Realisierungsphasen
- Schéma Directeur (entsprechend Entwurf Typen-Legende Règlement grand-ducal)
- Visualisierung / atmosphärische Darstellung
- Berechnungstabelle(n) inkl. Schemaplan Flächenzuweisung (ausgedruckt und digital)
- Erläuterungstext (max. 3 Seiten DIN A 4; ausgedruckt und digital)
- Verfassererklärung
- Publikationsdateien auf gesonderter CD-ROM (jpg-Dateien, 300dpi, CYMK-Modus)
- Einsatzmodell M1:1.000 (Abgabe am 19.05.2010)
- Präsentation für das Zwischenkolloquium ausgedruckt und digital (Abgabe 02.06.2010)

Weitere über die geforderten Leistungen hinausgehende Darstellungen sind zulässig. Die maximal zulässige Blattanzahl ist einzuhalten.  
Alle Pläne sind 2-fach abzugeben - ein Satz für die Vorprüfung (gefaltet mit Heftstreifen), ein Satz für die Präsentation (gerollt). Zusätzlich sind ausgedruckte Verkleinerungen der Pläne auf DIN A3 einzureichen. Alle eingereichten Unterlagen sind zudem auf CD abzugeben (digitaler Plansatz: dwg-Dateien und pdf-Dateien Qualität maximal, 200dpi in Originalgröße, Erläuterungstext: doc- und pdf-Dateien, Berechnungen: xls- und pdf-Dateien).

Die Einzelelemente für das Einsatzmodell M1:1.000 (Grundplatte, Höhenschichten als 1mm-Polystyrolplatten unlackiert, Bestandsbebauung, Bäume, etc.) werden jeder Arbeitsgemeinschaft zur Verfügung gestellt.  
Das Einsatzmodell M1:1.000 ist bis zum 19.05.2010 abzugeben.

Die Präsentation für das Schlusskolloquium ist als pdf-Datei bis 02.06.2010 per E-Mail an die Verfahrensbetreuung zu richten.

#### **1.17 Formale Vorgaben**

Sämtliche Dokumente sind mit dem Namen der Arbeitsgemeinschaft sowie mit der Bezeichnung „Quartier de la gare à Mersch - consultation rémunérée“ zu versehen. Alle Pläne sind im Format DIN A0, im Hochformat auszuführen. Die Pläne sind genordnet darzustellen.

#### **1.18 Beurteilungskriterien**

Zur Beurteilung der Arbeiten werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- 1 Berücksichtigung der Zielvorstellung, Rahmenbedingungen und Planungszwänge
- 2 Kompatibilität mit den Zielen der Landesplanung
- 3 Idee  
Originalität der Leitidee / Ideen  
Robustheit der Entwurfsidee
- 4 Städtebauliche Qualität  
Erschließung und Orientierung
- 5 Verkehrskonzept
- 6 Freiraumkonzept
- 7 Realisierbarkeit
- 8 Wirtschaftlichkeit
- 9 Ökologie  
Nachhaltige Entwicklung

Die Liste der Beurteilungskriterien ist nicht abschließend und kann in der Sitzung des Expertengremiums unter Verweis auf das Programm des Gutachtens ergänzt werden.

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Wertung dar.







## 2 | RAHMENBEDINGUNGEN



## 2.1 Kurzprofil der Gemeinde Mersch

Mersch ist Hauptort des Kantons Mersch und liegt im Zentrum des Landes am Zusammenfluss von Alzette, Eisch und Mamer (Region Zentrum-Nord). Die Region Zentrum-Nord weist fruchtbare landwirtschaftliche Anbaugelände auf, und ist auch für die Industrie und den Dienstleistungssektor von großer Bedeutung. Darüber hinaus befinden sich hier naturbelassene Gegenden, die denen der traditionellen Touristenregionen des Landes in nichts nachstehen.

Die Gemeinde ist mit einer Gesamtfläche von 49,75 km<sup>2</sup> flächenmäßig die fünftgrößte des Großherzogtums. Neben dem Namens gebenden Hauptort Mersch umfasst sie die 7 weiteren Ortschaften Beringen, Berschbach, Essingen, Moesdorf, Pettingen, Reckange, Rollingen und Schoenfels. Die Bevölkerungsdichte beträgt 156 Einw./km<sup>2</sup>.

Zum 01.01.2010 zählte die Gemeinde insgesamt 7.763 Einwohner in 3.212 Haushalten, wobei 45% der Einwohner in Mersch zu verzeichnen sind. Während der Großteil des Gemeindegebietes baulich und landschaftlich ländlich geprägt ist, weist der Hauptort Mersch urbane Baustrukturen auf. Seit den 1950er-Jahren beherbergt Mersch das Agrocen-ter, welches bedeutender Arbeitgeber der Region ist und Erscheinungsbild und Image der Gemeinde stark prägt.

Im Rahmen der gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklung im Großherzogtum Luxemburg in den vergangenen zwei Jahrzehnten und des damit verbundenen Suburbanisie-rungsprozess im weiteren Umfeld der Stadt Luxemburg ist Mersch Teil des sich nach Norden entwickelnden Sied-lungsbandes entlang der Alzette geworden. Aufgrund der guten Verkehrsanbindung und der zentralen Lage in der Nähe der Hauptstadt wird die Gemeinde als attraktiver Wohnstandort geschätzt. Auch die Nähe zu unterschied-lichsten und gut zugänglichen Landschaftsräumen, ein ausgewogenes Angebot an Sport- /Freizeitinfrastrukturen

und über die Gemeinde hinaus bekannte kulturelle Einrich-tungen wie das regionale Kulturzentrum Kulturhaus und das nationale Literaturzentrum Centre National de Littéru-re tragen zum positiven Gesamtbild der Gemeinde bei. Des Weiteren befinden sich in Mersch die Regionalbüros der wichtigsten staatl.- Verwaltungen.

## 2.2 Kontext Landes- & Regionalplanung

### 2.2.1 Landesplanung

Programme Directeur d'aménagement  
du territoire (PDAT)  
Integratives Verkehrs- und  
Landesentwicklungskonzept (IVL)

#### Programme Directeur d'aménagement du territoire (PDAT)

Im Laufe der vergangenen zwei Jahrzehnte erlebte das Großherzogtum Luxemburg eine äußerst dynamische Entwicklung, die für die räumliche Organisation nicht ohne Folgen blieb. Um die Weichen für eine nachhaltige Rau-mentwicklung zu stellen, hat die Regierung im Jahr 2003 das Landesraumordnungsprogramm, Programme Directeur d'aménagement du territoire – PDAT, verabschiedet.

Als zentrale Leitideen des PDAT können folgende angeführt werden:

- Stärkung einer dezentralen Raumorganisation (System der zentralen Orte, Regionalplanung),
- Modal Split von 25/75 durch Abstimmung ÖPNV und Siedlungsentwicklung,
- Koordination der Flächenentwicklung und flächensparen-de Bauformen,
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung,
- Priorisierung der Brachenentwicklung,
- Verstärkter Landschaftsschutz und Vernetzung der Land-schaftsräume.

Laut PDAT wird Mersch als Teil des monozentrischen Bal-lungsgebiets der Stadt Luxemburg eingestuft und befindet

sich in einem Nord-Süd-Korridor, der als ein Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes definiert ist.

Das PDAT sieht für Mersch die Funktion eines regiona-len zentralen Ortes (CDA - centre de développement et d'attraction régional) vor, d.h. Mersch ist „vorrangiger Standort zur Konzentration von Einrichtungen der überörtli-chen Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen“.

Das PDAT definiert ein dreistufig aufgebautes System der zentralen Orte als Hauptinstrument zur Förderung der de-zentralen Konzentration. Es wirkt als Steuerungsinstrument für raumwirksame Standortentscheidungen. Es handelt sich darum, ein „polyzentrisches“ urbanes System zu fördern, dessen verschiedene Zentren eine Dezentralisierung vor allem der Stadt Luxemburg ermöglichen, die von verschie-denen dezentralisierungsgerechten Dienstleistungen und Funktionen entlastet werden soll. Dieses Netz der Zentren soll auch als Gerüst für eine an die jeweilige Kapazität des Zentrums angepasste Verteilung des Bevölkerungswachs-tums dienen.

#### IVL - Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept

Auf der Grundlage des Programme Directeur (Landesrau-mordnungsprogramm) wurde im Jahr 2004 ein Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL) erstellt, in dem konkrete Vorschläge für die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung Luxemburgs bei einem anhaltend starken Wirtschaftswachstum gemacht werden. Dabei ver-folgt das Konzept den Ansatz der integrierten Verkehrs- und Siedlungsplanung. Ziel ist, die Siedlungstätigkeit nachhaltig zu gestalten und besonders auf Standorte zu konzentrie-ren, an denen günstige ÖPNV-Bedingungen gegeben sind respektive geschaffen werden können. Damit verbunden ist der Vorsatz, den Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich zu erhöhen. Ziel ist es einen nationalen Modal Split von 25/75 (ÖV/MIV) zu erlangen.



In der vertiefenden teilträumlichen Betrachtung des Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL) werden zum Mittleren Alzettetal bzw. Mersch folgende Aussagen gemacht:

- Zusätzlich zum regionalen Zentrum Mersch laut Programmm Director, wird Walferdange im IVL als weiteres Zentrum im Mittleren Alzettetal vorgesehen, um bei deutlich ansteigender Einwohnerzahl die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten.
- Eine verstärkte Arbeitsplatzentwicklung im Bereich des Mittleren Alzettetals ist laut IVL, abgesehen vom regionalen Zentrum Mersch, nicht möglich und somit im IVL auch nicht vorgesehen.
- Da die Bahnstrecke sich in östlicher Randlage zu den Siedlungsgebieten befindet und sich somit weite Teile der Siedlungsfläche nicht im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen befinden, wird die N7-Nord-Süd-Busverbindung auch künftig ihre Bedeutung behalten.
- Von jedem Haltepunkt aus im Mittleren Alzettetal sollten Direktverbindungen sowohl auf den Kirchberg als auch zum Hauptbahnhof vorgesehen werden.
- Eine über die Wirkung der zukünftigen Nordstraße (A7/E431) hinausgehende Entlastung der stark belasteten N7 im Mittleren Alzettetal ist schwierig und erfordert Straßenbaumaßnahmen, die zu erheblichen Eingriffen in die Landschaft führen. Laut IVL sollte aus verkehrlicher Sicht daher eine weitere Siedlungsentwicklung außerhalb der Einzugsbereiche der Bahnhöfe vermieden werden.
- Die Förderung des Radverkehrs ist im Mittleren Alzettetal von besonderer Bedeutung. Auf kommunaler Ebene sollen Radverkehrskonzepte ausgearbeitet werden. Der Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz (PCN1 & PCN15) soll gewährleistet werden, das Bike&Ride-Angebot an den Bahnhöfen im Mittleren Alzettetal soll ausgebaut werden.





### 2.2.2 Interkommunale Kooperation Communes de la Vallée de l'Alzette

Die 5 Gemeinden Lintgen, Lorentzweiler, Mersch, Steinsel und Walferdange haben sich Ende 2007 im Rahmen der Convention pour un développement intercommunal intégratif et coordonné des communes de la vallée de l'Alzette zu einer interkommunalen Kooperation zusammengeschlossen, mit dem Ziel, die Wirtschaftskraft und Lebensqualität dieses Teils des Alzettetals zu sichern und zu stärken. Gleichmaßen besteht durch die Konvention für die Gemeinden die Möglichkeit, sich gemeinsam den Herausforderungen des fortschreitenden Suburbanisierungsprozesses im nördlich an das Oberzentrum Luxemburg Stadt angrenzenden Alzettetal zu stellen.

Folgende Ziele sollen im Rahmen der Kooperation / Konvention verfolgt werden:

- Gewährleistung der räumlichen und planerischen Kohärenz der Flächennutzungspläne der einzelnen Gemeinden,
- Verfolgung eines Ressourcen schonenden, verdichteten Städtebaus mit Fokus auf den Wohnungsbau und Intensivierung der Koordination zwischen Stadtentwicklung und öffentlichem Personennahverkehr,
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Förderung des ÖPNV sowie des nicht-motorisierten Verkehrs durch das Aufstellen einer Raumstruktur, welche zum einen die Konzentration von Nutzungen und Verkehrsinfrastrukturen verfolgt, zum anderen die Entwicklung eines zusammenhängenden Grün- und Freiflächenetzes zum Ziel hat,
- Respektieren des nationalen, regionalen und lokalen kulturellen und natürlichen Erbes sowie des Charakters der Orte im Rahmen der Entwicklungsplanung.

Folgende konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Leitlinien wurden festgehalten:

- Koordinierung der Flächennutzungsplanung der Gemeinden unter Berücksichtigung der nationalen Planungen (plans directeurs sectoriels) mit dem Ziel einer verstärkten interkommunalen Kohärenz der Planung,
- Entwicklung innovativer Wohnformen geringen Flächenverbrauchs und hoher energetischer Effizienz entsprechend allgemeiner ökologischer Kriterien und der Zielsetzungen des IVL und des nachhaltigen Städtebaus,
- koordinierte Planung des Aspekts der Mobilität in den Gemeinden unter anderem durch die Einführung einer restriktiven Stellplatzsatzung nach dem Vorbild der im Rahmen der interkommunalen Kooperation der Agglomeration des Süd-Westens der Stadt Luxemburg entwickelten Stellplatzsatzung (développement intercommunal intégratif et coordonné du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg).
- Ausbau der Grün- und Freiraumvernetzung und Gewährleistung der Grünzäsuren (coupures vertes) zwischen den Siedlungsstrukturen,
- Koordinierung der wasserwirtschaftlichen Belange, insbesondere der Überschwemmungs- und Retentionsflächen im Alzettetal.

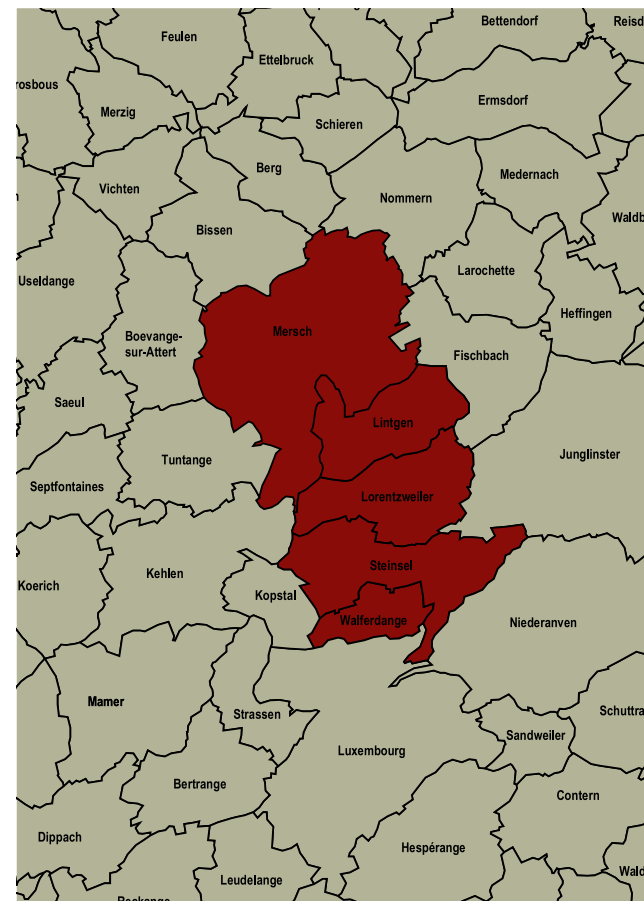
Nicht zuletzt wird festgehalten, dass im Sinne der definierten Entwicklungsprinzipien und Zielsetzungen Pilotprojekte bestimmt werden, welche das Ziel verfolgen, oben genannte Leitlinien und Maßnahmen unmittelbar zu konkretisieren und umzusetzen.

Das Planungsbüro Adeus koordiniert und moderiert den interkommunalen Planungsprozess.

Im Hinblick auf eine Reduzierung des MIV und eine Verbesserung der Qualität des ÖPNV und der sanften Mobilität wird derzeit ein regionales integriertes Mobilitätskonzept

(Concept de mobilité) für die 5 Gemeinden erarbeitet (das Lastenheft ist kürzlich abgeschlossen worden. Beginn der Arbeiten an der Studie: Anfang 2010).

Des Weiteren wird die Aufwertung der Alzette auf regionaler Ebene verfolgt. Diesbezüglich wird die Beauftragung einer Studie für das gesamte Mittlere Alzettetal in Erwägung gezogen.





### **Quartier de la Gare als Pilotprojekt**

Das „Quartier de la Gare“ in Mersch ist eine 1A-Lage im Agglomerationsraum Mittleres Alzettetal und wird als Pilotprojekt des nachhaltigen Städtebaus Maßstäbe für zukünftige Entwicklungen im Rahmen der interkommunalen Kooperation setzten (Attraktor für das gesamte Alzettetal, welcher weitere Entwicklungen nachziehen wird).

Die Entwicklungen auf dem Areal werden als gemeinsame Chance gesehen, einen ersten wichtigen neuen Baustein in der Entwicklung des Mittleren Alzettetals zu setzten (projet initiateur / projet fédérateur).

Im gleichen Zuge sind im Sinne der oben aufgeführten gemeinsamen Zielsetzungen die Auswirkungen der Entwicklungen auf Umwelt, Verkehr und Lebensqualität im gesamten Agglomerationsraum im Laufe des Prozesses zu berücksichtigen und zu thematisieren.

## **2.3 Übergeordnete Sektorielle Planungen**

### **2.3.1 Landschaft | Naturraum**

#### **Plan Sectoriel Paysage (Avant-Projet de Plan)**

Der Plan Sectoriel Paysage formuliert verbindliche Vorgaben für den Schutz und die Entwicklung von Natur und Landschaft auf der Ebene der Landesplanung und bildet zukünftig eine rechtsverbindliche Grundlage für die Umsetzung der Ziele und Strategien in diesem Handlungsfeld. Er liegt derzeit als Vorentwurf (avant-projet de plan) vor. Die im Vorentwurf des Plan Sectoriel Paysage formulierten planerischen Ziele, Vorgaben und Empfehlungen sollen berücksichtigt werden.

Besonders zu beachten ist hierbei das Planungsinstrument des „Espace d'action paysage urbain“ (Punkt 3.4 des avant-projet de plan). Das Mittlere Alzettetal ist als „[.....] Aktionsraum mit einem hohen Steuerungs- und Gestaltungsbedarf in überwiegend bereits besiedelten Bereichen

[.....]“ eingestuft. Für diese Räume besteht das Ziel, die ökologischen, sozialen und ästhetischen Qualitäten der urbanisierten Landschaft über ein Netz an hochwertigen Freiräumen zu sichern und zu entwickeln und eine attraktive Vernetzung mit den Freiräumen im Umfeld der Agglomeration anzustreben. Eine wesentliche Rolle kommt dabei auch dem Abbau bestehender Belastungen und einer Konversion versiegelter Flächen in Grünflächen zu.

Weiter heißt es zum Espace d'action paysage urbain - Mittleres Alzettetal:

„[.....] Im Mittleren Alzettetal soll ein durchgängiges Freiraumnetz geschaffen und die noch offene Alzetteau gesichert werden. In diesem Raum kommt dem Schutz der Überschwemmungsgebiete und von klimawirksamen Freiflächen hohe Priorität zu. Diese Flächen sind über die PAGs und Fachplanungen zu sichern. [.....]“

### **2.3.2 Wohnungsbau Plan Sectoriel Logement (Avant-projet de Plan)**

Der Plan Sectoriel Logement formuliert verbindliche Vorgaben für das Handlungsfeld Wohnungsbau auf der Ebene der Landesplanung und bildet zukünftig eine rechtsverbindliche Grundlage für die Umsetzung der Ziele und Strategien in diesem Handlungsfeld. Er liegt derzeit als Vorentwurf (avant-projet de plan) vor. Die im Vorentwurf des Plan Sectoriel Logement formulierten Ziele und Vorgaben sollen berücksichtigt werden.

### **Regionale Steuerung des Wohnbaus**

- Der Bevölkerung ist nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel und unter Beachtung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Nachhaltigkeit ein adäquates Angebot an Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Dabei ist insgesamt die Erhaltung und Verbesserung der Wohnqualität anzustreben. Der Wohnungsbau soll dazu die Entwicklung von Städten und Dörfern

unterstützen, die den sozialen Anforderungen gerecht werden, eine hohe Lebensqualität bieten, und die Politik der sozialen Integration fördern.

- Bei der Produktion von Wohnraum ist eine verstärkte Kostenbeherrschung in allen Bereichen anzustreben (Bodenpreise, Bau-, Finanzierungs-, Bewirtschaftungskosten).
- Ziel ist eine differenzierte räumliche Entwicklung als Ergebnis einer konsequenten Schwerpunktsetzung und Abstimmung von Wohnbau und Raumordnung. Diese Schwerpunktsetzung soll vorrangig in jenen Gemeinden erfolgen, die auf Grund ihrer strukturellen, funktionalen und räumlichen Voraussetzungen besonders für eine verstärkte Entwicklung des Wohnbaus geeignet sind. Der Plan sectoriel logement definiert 39 Wohnvorrangsgemeinden. Bevölkerungsentwicklung, Wohnbau und Maßnahmen zur Förderung des Wohnbaus sollen sich auf diese Wohnvorrangsgemeinden fokussieren. Mersch gilt als eine dieser Wohnvorrangsgemeinden.

### **Bebauungsdichten im Wohnungsbau**

- Der Plan Sectoriel Logement formuliert u.a. folgende Vorgaben zur Bebauungsdichte:
  - Ziele und Grundsätze für bodensparendes Bauen sind im Rahmen der örtlichen Raumplanung der Gemeinden (Flächennutzungsplan PAG – „plan d'aménagement général“, Bebauungsplan PAP – „plan d'aménagement particulier“) zu konkretisieren und verbindlich zu machen.
- In Wohnvorrangsgemeinden gelten für Wohnbauflächen folgende durchschnittlichen Bebauungsdichten:
  - je nach örtlichen Gegebenheiten 15-25 WE /ha,
  - in Siedlungsschwerpunkten mindestens 30 WE /ha.

### **Modellprojekte**

Eine Bewusstseinsbildung für einen „neuen Wohnbau“ ist durch Modellprojekte (Pilotprojekte) zu unterstützen. In diesem Zusammenhang sollen beispielhafte Projekte zu



folgenden Themen realisiert werden:

- bodensparendes und kostensparendes Bauen
- ökologisch nachhaltige und energiesparende Bauweisen (energieeffiziente Wärme und Stromgewinnung, Brauchwasserkreislauf, etc.),
- flexibel nutzbare Grundrisse
- verkehrsminimierende (autofreie) Siedlungen
- Typenmischung (Eigentum/Miete, Wohnungsgrößen)
- besondere Bedürfnisse (behinderten-, kinder-, senioren-gerechtes Wohnen)
- Gemeinschaftseinrichtungen, Bewohnermitbestimmung
- Bewohnerbeteiligung

Dazu formuliert der PSL u.a. folgende Hinweise:

- Die Konzeption und Umsetzung der Pilotprojekte soll von einem öffentlichen gemeinnützigen Bauträger übernommen werden.
- Auf ministerieller Ebene ist für die Koordination und die inhaltliche Ausrichtung der Modellprojekte (Auswahl des Standortes, Schwerpunktsetzung) eine Steuerungsgruppe einzusetzen.
- Die Modellprojekte sind beispielhaft an den Infrastrukturausbau und an die Verkehrsanbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu koppeln, und sollen in einer Wohnvorranggemeinde liegen.
- Die Entwicklung, Planung, Errichtung und spätere Nutzung der Demonstrativbauvorhaben ist zu dokumentieren und zu evaluieren, um Erfahrungen für den breiten Einsatz von innovativen Lösungen zu gewinnen. Die Ergebnisse und Erfahrungen sind in geeigneter Form zu veröffentlichen und einer breiten Öffentlichkeit als Modelle für zukunftsweisenden Wohnbau zu propagieren.
- Der Erfahrungsaustausch zwischen Bauträgern, Gemeinden und Bewohnern sowie eine Information und Schulung von Planern, Architekten und Baumeistern anhand der gewonnen Erfahrungen ist sicherzustellen.

## Ökologie

Im Plan sectoriel Logement wird die ökologische Qualität von Wohnbauten hervorgehoben und gerade im Neubaubereich sollten ökologische und andere Nachhaltigkeitskriterien in Zukunft vorrangig beachtet werden: ressourcensparende Bauformen und Bautypologien, Heizungssysteme, Energiekonzept und Energieeffizienz, Nutzwasserverwendung, Versickerung, Solarenergie, Baumaterialien ohne Schadstoffe etc..

### 2.3.3 Verkehr | Mobilität Plan Sectoriel Transports (Avant-projet de Plan)

Der Plan Sectoriel Transports formuliert auf Grundlage des IVL und einer Vielzahl nationaler Strategiepapiere zum Thema Mobilität verbindliche Vorgaben für das Handlungsfeld Verkehr auf der Ebene der Landesplanung und bildet zukünftig eine rechtsverbindliche Grundlage für die Umsetzung der Ziele und Strategien in diesem Handlungsfeld. Er liegt derzeit als Vorentwurf (avant-projet de plan) vor. Die im Vorentwurf des Plan Sectoriel Transports formulierten Ziele und Vorgaben sollen berücksichtigt werden.

Übergeordnetes Ziel im Handlungsfeld Verkehr ist es, mittelfristig auf Landesebene 25% des motorisierten Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern (Modal Split 25/75, d.h. 25% ÖPNV / 75% MIV) und eine offensive Politik des öffentlichen Transports zu entwickeln. Des Weiteren soll die mobilité douce (Fuß- und Radverkehr) gestärkt werden.

Folgende grundlegenden strategischen Ansätze verfolgt der Plan Sectoriel Transports:

- gezielte Förderung und Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs (mobilité douce),
- MIV-Stellplatzmanagement,
- Förderung und Entwicklung des ÖPNV

- Entlastung des innerstädtischen / innerörtlichen Straßennetzes,
- Konsolidierung der stark befahrenen Straßenabschnitte,
- Vernetzung der Verkehrssysteme und Ausbau intermodaler Plattformen.

Im Kapitel 4 des Plan Sectoriel Transports werden konkrete Projekte aufgeführt. Im Folgenden werden auszugsweise Projekte dargestellt, welche Mersch und das Mittlere Alzettetal direkt betreffen:

### Infrastrukturen Schienenverkehr

Die Nordlinie der CFL soll zwischen Luxemburg-Stadt (Dommeldange) und Ettelbrück optimiert werden, mit dem Ziel eine höheren Bedienungshäufigkeit / Taktung zu gewährleisten (Projekt 3.1 laut PST). Des Weiteren werden über zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr insbesondere im Großraum Luxemburg-Stadt und in Richtung Region Süden/Belval die ÖPNV-Erreichbarkeiten sämtlicher Standorte deutlich optimiert. Der Haltepunkt Mersch wird somit zu einem noch weitaus attraktiverem Ziel- und Ausgangspunkt im anvisierten Schienennetz werden.





Die Anbindung an die Schlüsselpunkte des Oberzentrums (Luxemburg-Stadt / Agglolux) und der Mittelzentren des Landes (Esch/Belval und Nordstad) wird sich weitaus verbessern.

### Infrastrukturen Straßenbau

Die Gemeinde Mersch wird von der N7, hauptsächlich Nord-Süd-Verbindung des Landes, durchquert. Im Laufe der letzten Jahre wurden große Teile der Nord-Autobahn A7/E421, welche in Zukunft Luxemburg-Stadt/Agglolux und das Autobahnnetz im Süden des Landes mit dem Norden und den Zentren Mersch und Nordstad verbinden wird, bereits realisiert. Bisher ist der Abschnitt Ettelbrueck (Nordstad) – Anschluss Mersch – Anschluss Lorentzweiler für den Verkehr geöffnet. Der letzte südliche Bauabschnitt, vom Anschluss Lorentzweiler bis zum Verteiler Waldhaff (Agglolux) ist derzeit in der Entstehung und soll voraussichtlich bis 2013 fertig gestellt sein (Projekt 5.1 laut PST). Die komplette Realisierung der Nord-Autobahn wird eine erhebliche Entlastung des Verkehrs auf der N7 im Mittleren Alzettetal zur Folge haben.



### Infrastrukturen Busverkehr

Der Plan Sectoriel Transports sieht die Einrichtung zahlreicher Buskorridore im Land vor. In Mersch ist langfristig ein Buskorridor auf der N7 zwischen dem Kreisverkehr Mierscherbiert und der Place de l'Etoile Mersch Zentrum geplant (siehe Projekt V8 laut PST). Auf der N7 in Mersch auf der Höhe der Post sind Bushaltestellen in beide Richtungen vorzusehen.

### Mobilité douce

Der Fuß- und Radverkehr soll in Zukunft eine weitaus bedeutendere Rolle im Alltagsverkehr einnehmen als bisher. Hierzu sollen neben dem im Aufbau befindlichen nationalen Radwegenetz insbesondere auch die kommunalen Radwegenetze im Hinblick auf die Benutzung des Rads im Alltagsverkehr ausgebaut werden. Nationales Ziel diesbezüglich ist es, einen Modal Split von 25/75 (nicht motorisierter Verkehr / motorisierter Verkehr) zu erreichen.



### Multimodale Plattformen (plates-formes multimodales) Schnittstellen zwischen ÖPNV & MIV

Es ist nicht nur unerlässlich, die Attraktivität des öffentlichen Transports zu erhöhen, sondern auch die Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV an geeigneten Verbindungsstellen zu verbessern. Der Plan Sectoriel Transports sieht vor neue Park&Ride-Anlagen zu errichten und existierende Park&Ride-Anlagen auszubauen und zu optimieren. Der Bahnhof Mersch zählt zu den Bahnhöfen des Landes, welche bereits über einen Park&Ride verfügen, deren Park&Ride allerdings laut Plan Sectoriel Transports im Zuge der Umsetzung des nationalen Konzepts erweitert und optimiert werden sollen.

#### 2.3.4 Verkehr | Mobilität Planungen der nationalen Strassenbauverwaltung (Administration des Ponts et Chaussées)

An dieser Stelle sollen weitere konkrete Planungen und Überlegungen der Straßenbauverwaltung (Administration des Ponts et Chaussées) aufgeführt werden. Folgende Planungen / Projekte in der Gemeinde Mersch und im näheren Umfeld des Plangebiets bzw. im Plangebiet werden derzeit diskutiert:

- Laangbréck: Errichtung einer neuen Brücke (N7) über die Alzette und die Bahn (Teil des Plangebiets): Die aktuelle Brücke muss aus statischen, bautechnischen Gründen erneuert werden. Die Planung für die neue Brücke liegt bereits vor. Aufgrund des Neubaus der Brücke und der vorgesehenen Süderschließung des Plangebietes kann der Park&Ride-Parkplatz am südlichen Brückenkopf in seiner aktuellen Form nicht beibehalten werden und ist somit neu zu gestalten.



- Optimierung der Knotenpunkte an den Brückenköpfen (N7) (Teil des Plangebiets):  
Der südliche Knotenpunkt (N7 / CR118 / N123) wurde kürzlich mittels der Realisierung eines Kreisverkehrs neu organisiert. Für den nördlichen Knotenpunkt (N7 / CR183) liegt eine Planung im Rahmen des Projekts der neuen Brücke N7 vor.
- Rückklassierung eines Teils der staatlichen Straße CR183 (rue de la Gare bzw. rue de Beringen) in eine kommunale Straße (Teil des Plangebiets):  
Im Zusammenhang mit der Aufgabe des Bahnübergangs PN23a (siehe Punkt 2.3.5) wird der westlich der Bahnlinie gelegene Teil der rue de la Gare seinen übergeordneten Charakter verlieren. Der staatliche Schulcampus, welcher sich derzeit in der Realisierung befindet, soll jedoch in jedem Fall durch eine Staatsstraße erschlossen werden, so dass eine Ringerschließung über die beiden Alzette-Brücken im Osten als neuer Verlauf des CR183 diskutiert wird.

Die vorliegenden Planungen sind den entsprechenden Dokumenten im Anhang zu entnehmen.

Auf Ebene der übergeordneten Erschließung in der Gemeinde ist, als Kompensation zur Aufgabe der Verbindung CR183, die Realisierung einer zusätzlichen Staatsstraßen-Verbindung zwischen Mierscherberg und Pettingen/Moesdorf geplant. Die bestehende kommunale Straße (chemin vicinal) soll zu einer Staatsstraße ausgebaut werden. Entsprechende zusätzliche neue Straßenabschnitte und eine Querung der Bahntrasse (neue Brücke) müssen in diesem Zusammenhang realisiert werden. Die Planungen hierzu sind dem Dokument „Input pour le volet mobilité“ im Anhang zu entnehmen (Concept global pour la suppression des passages à niveaux et pour la restructuration du réseau routier dans la commune de Mersch).



### 2.3.5 Verkehr | Mobilität Zielsetzungen und Planungen der Staatsbahn CFL

Die Staatsbahn CFL (Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois) sieht kurzfristig vor, Änderungen am Bahnhof Mersch und dessen Umfeld vorzunehmen.

Ziele der CFL sind:

- Erhöhung der allgemeinen Sicherheit durch den Rückbau des Bahnübergangs,
- Optimale Anbindung der beiden neuen Lycées an das Schienennetz zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme Ende 2011 (siehe Punkt 2.3.6),
- Ausbau des Bahnhofs Mersch zu einer multimodalen Plattform (d.h. Integration des Bahnhofs, Park&Ride, regionalen Busbahnhofs, Bike&Ride etc.)

Die hierfür derzeit vorliegende Planung der CFL beinhaltet folgende Maßnahmen (siehe hierzu Dokumente im Anhang):

- Aufgabe des Bahnübergangs PN23a nördlich des Bahnhofs und somit Kappung der Verbindung über den Gleiskörper für den motorisierten Verkehr an dieser Stelle.
- Einrichtung einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer an Stelle des Bahnübergangs. Die Bauarbeiten beginnen im Februar 2010 und werden im Frühjahr 2011 abgeschlossen sein.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung beider Bahnsteige in Richtung des CEPAL-Areals durch die Weiterführung beider bestehender Unterführungen. Der bestehende Bahnhof ist bereits barrierefrei ausgeführt (Aufzüge sind vorhanden)
- Reorganisation des Bahnhofsvorplatzes und des Park&Ride-Parkplatzes.
- Modernisierung der Sicherheitsanlagen der Bahn im Bereich des neuen Schulcampus. Um diese Arbeiten zu ermöglichen müssen alle Parzellen, die zurzeit im Besitz des Fonds du Rail sind, für Eisenbahnzwecke reserviert bleiben.





### 2.3.6 Öffentliche Bauten | Bildung Planung Lycées Administration des Bâtiments Publics

Auf nationaler Planungsebene wurde beschlossen, in der Gemeinde Mersch einen Schulcampus zu verorten:  
« Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales ». Dieser wird derzeit im Bereich nördlich der rue de la Gare / rue de Beringen (CR183) realisiert (Teil des Plangebiets - Grundstücke, die der Staat zu diesem Zweck erworben hat).

Auf einer Fläche von 6,6 ha entstehen das Neie Lycée (NL) und das Lycée technique pour professions éducatives et sociales (LTPES) mit einer bebauten Grundfläche von 14.750 m<sup>2</sup>, ausgerichtet auf insgesamt bis zu 1.600 Schüler. Da es sich jeweils um die einzigen Bildungseinrichtungen dieser Art bzw. Ausrichtung im Großherzogtum handelt, werden Schüler aus dem gesamten Großherzogtum aufgenommen werden.

Die Verwaltung für öffentliche Bauten (Administration des Bâtiments Publics) hat im Laufe des Jahres 2008 über ein Privat-Public-Partnership-Wettbewerbsverfahren einen zu realisierenden Entwurf ermittelt. Im Juli 2009 ist mit den Erschließungs- und Bauarbeiten begonnen worden. Die Fertigstellung und Eröffnung des Campus ist im Dezember 2011 geplant.

Die vorliegende Planung für den Campus ist zwingend in das Entwurfskonzept zu übernehmen. Die Planung ist den Unterlagen im Anhang zu entnehmen.

Auf einem Grundstückstreifen südlich der rue de la Gare (CR183) besteht bereits ein provisorisches Gebäude für das LTPES (Lycée technique pour professions éducatives et sociales). Es ist vorgesehen, dieses Gebäude auch nach Eröffnung des Campus weiterhin zu nutzen (ca.: 20 Jahre).

### 2.4 Kontext Gemeindeentwicklungsplanung

Ein neuer Flächennutzungsplan (PAG) mit entsprechender vorbereitenden Studie zur Flächennutzungsplanung (Etude préparatoire) ist derzeit in Ausarbeitung (Zeyen & Baumann).

Teile der laut règlement grand-ducal du 25 octobre 2004 concernant le contenu de l'étude préparatoire vorgesehene Bestandsanalyse (Etude préparatoire - Evaluation de la situation existante) liegen in einer Entwurfsfassung vor und werden im Vorabzug zur Verfügung gestellt (siehe hierzu Dokument im Anhang):

- Statistische Daten (Bevölkerungsentwicklung, etc.),
- Sozioökonomische Daten,
- Verortung der öffentlichen Einrichtungen und Gemeinbedarfseinrichtungen,
- Städtebauliche Struktur (Nutzungsverteilung, Dichten, Gebäudehöhen etc.),
- Entwicklungspotentiale,
- Grünraum und Landschaft,
- Dienstbarkeiten auf dem Gemeindegebiet.

Die laut règlement grand-ducal du 25 octobre 2004 concernant le contenu de l'étude préparatoire vorgesehene Entwicklungsstrategie und die darauf aufbauenden Entwicklungskonzepte der Gemeinde sind noch nicht abgeschlossen. Die Gemeinde erwartet, über das Verfahren und die Ergebnisse des städtebaulichen Gutachtens wichtige Impulse für die Konkretisierung ihrer kommunalen Entwicklungsstrategie zu erlangen.



Die grundlegenden Leitlinien der Gemeindeentwicklung werden sich an denen auf nationaler und sektorieller Ebene orientieren. Des Weiteren werden die im Rahmen der Convention pour un développement intercommunal intégratif et coordonné des communes de la vallée de l'Alzette festgehaltenen Leitlinien in die Entwicklungsstrategie der Gemeinde übernommen werden.

#### 2.4.1 Siedlungs- / Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Mersch ist gewollt, den Ansprüchen eines regionalen Zentrums zu entsprechen und ihre Bevölkerungs- und Wohnraumentwicklung diesbezüglich auszurichten. Die mittelfristig zur Verfügung stehenden Flächen des Plangebiets bilden hierbei die ausschlaggebenden Flächenpotentiale.

Die Gemeinde hat im April 2009 die Vereinbarung pacte logement mit dem Staat getroffen. Hiermit verpflichtet sie sich zur Schaffung von neuen Wohnungen auf dem Gemeindegebiet beizutragen, mit dem Ziel, ihre Bevölkerung um mindestens 15% über einen Zeitraum von 10 Jahren zu steigern. Beim Wohnraum soll es sich sowohl um Eigentum als auch um vermietbaren Wohnraum handeln. Die Gemeinde Mersch unterstützt somit den Staat in seinen Bemühungen die Bodenpreise zu senken, eine gewisse soziale Mischung zu erreichen und flächensparende Baustrukturen zu entwickeln. Zudem verpflichtet sie sich im Hinblick auf die angestrebte Einwohnerentwicklung ergänzende öffentliche Einrichtungen innerhalb der nächsten 10 Jahre zu realisieren.

#### 2.4.2 Verkehr / Mobilität

Die Arbeiten für ein regionales Mobilitätskonzept im Rahmen der Alzettetal-Gemeinden-Konvention werden Anfang 2010 beginnen.

Auf kommunaler Ebene liegt eine Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2005 vor. In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2002 folgende Untersuchungen durchgeführt:

- MIV-Verkehrszählungen im Gemeindegebiet,
- Untersuchungen zu den öffentlichen Parkplätzen (u.a P&R Bahnhof),
- ÖPNV-Fahrgastzählungen der in Mersch verkehrenden RGTR-Buslinien.

Zu folgenden Aspekten liegen Konzepte vor (siehe hierzu entsprechende Dokumente im Anhang):

- Reorganisation der Straßenhierarchien in der Gemeinde (inklusive 30er-Zonen-Konzept),
- Kommunalen ÖPNV - Flexi-Bus Mersch, (Ruf-Bus),
- Radverkehrskonzept,
- Konzept zur Reorganisation des Straßenraums und einzelner Knotenpunkte in der Gemeinde auf Grundlage des Fuß- und Radwegkonzepts.

Die Verkehrsplaner der Gemeinde, Schroeder&Associés, haben in einem separaten Dokument zusammenfassend Rahmenbedingungen und Ziele des Themenbereichs Verkehr für das Verfahren zusammengetragen (siehe hierzu Dokument „Input pour le volet mobilité“ im Anhang). In diesem Rahmen wurden im Herbst 2009 an einigen ausschlaggebenden Stellen punktuell zusätzliche aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt.





#### 2.4.3 Umwelt / Landschaft

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung der Gemeinde wird besonderer Wert auf die Aufwertung der Räume entlang der Wasserläufe (Alzette, Mamer, Eisch) und deren räumliche Verbindung gelegt (trame verte). Erste Schritte in diese Richtung wurden bereits unternommen. So wurde östlich des Stadtzentrums, durchquert durch die Mamer, der öffentliche Park aufgewertet und erweitert. Übergeordnetes Ziel der Gemeinde ist es, die vorhandenen Grünraum- und Landschaftspotenziale auszuschöpfen und ein optimales landschaftsbezogenes Wohn- und Arbeitsumfeld für Ihre Bürger zu schaffen.

#### 2.4.4 Entwicklungsziele Plangebiet

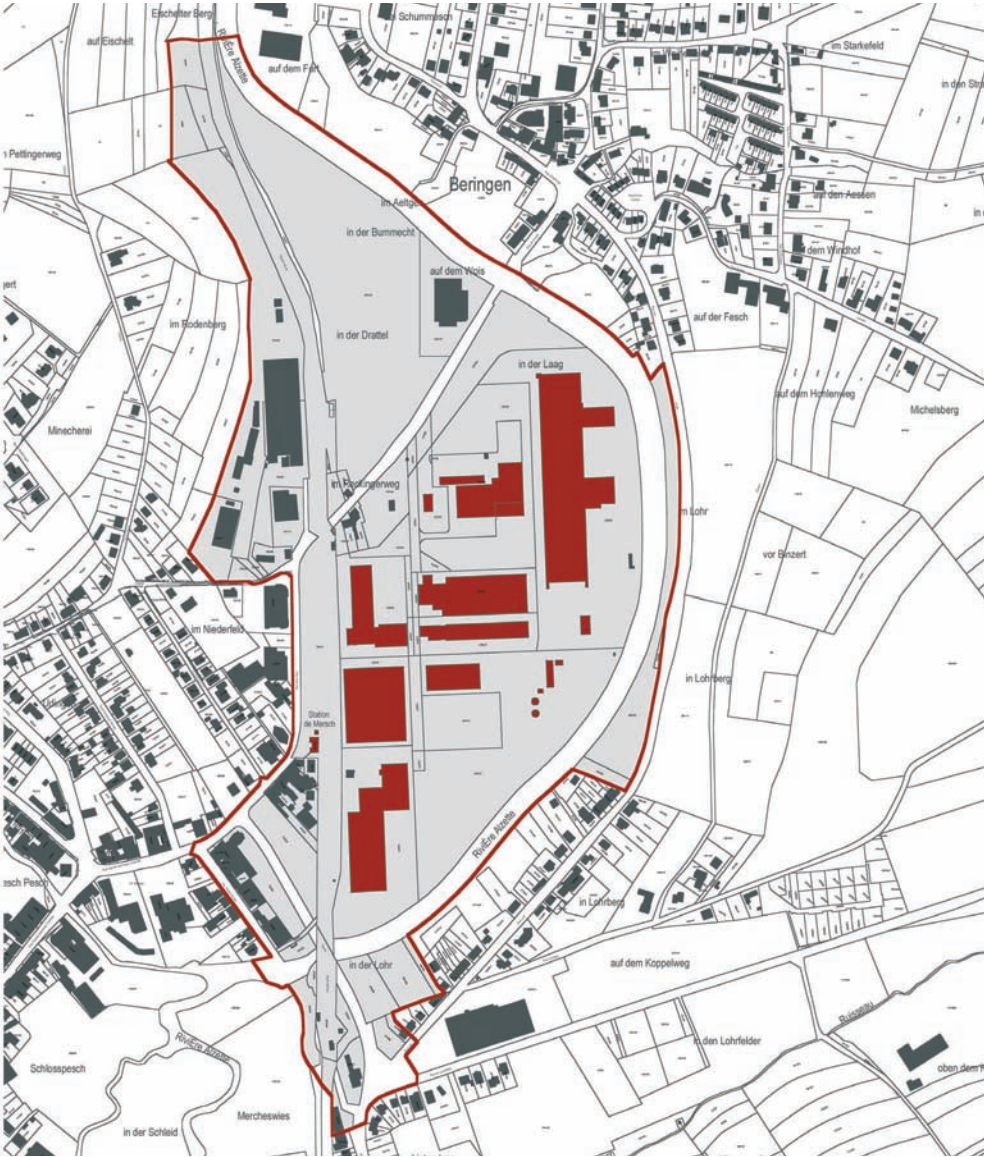
Im Folgenden werden für die Entwicklung des Plangebiets ausschlaggebende kommunalplanerische Entwicklungsziele aufgeführt:

- Aufwertung des Standorts Mersch
- Nutzungsmischung  
(ZMU - zone mixte à caractère urbain)  
(Mischnutzung Wohnen/Handel/Dienstleistung/Freizeit)
- Integration der Neuentwicklungen in bestehendes Siedlungsgefüge

Ziel ist es, einen mit allen Akteuren abgestimmten, zukunftsfähigen und nachhaltigen Rahmenplan (Plan Directeur) für den gesamten Planungsbereich Quartier de la Gare zu erlangen. Darauf folgende Etappen sind: Schaffung Planungsrecht, d.h. Änderung des PAG (Plan d'aménagement général / Flächennutzungsplanung) und Erstellen von PAPs (Plans d'aménagement particulier / Bebauungsplanung).







SCHEMA: AGROCENTER AKTUELLE NUTZUNG



## 2.5 Plangebiet

Das Plangebiet liegt zwischen dem städtisch geprägten Zentrum mit historischem Ortskern von Mersch im Westen und der dörflich geprägten Ortschaft Beringen im Osten. Den Kern des Plangebiets bildet das Areal des Agrocenter, ein genossenschaftlicher Lager-, Verarbeitungs- und Handelskomplex und Zusammenschluss unterschiedlichster agro-alimentärer Betriebe zur Veredlung, Verwertung und Vermarktung von Produkten der luxemburgischen Landwirtschaft. Mittelfristig sollen die Produktions- und Lagerhaltungskapazitäten an einen neuen Standort verlagert werden, so dass die Flächen für neue Nutzungen frei werden. Am östlichen Rand wird das Plangebiet durch den Fluss Alzette begrenzt. Der Bahnhof Mersch ist Bestandteil des Plangebiets. Die Bahntrasse Nordstad - Luxemburg-Stadt durchstreift das Plangebiet im Westen in Nord-Süd-Richtung.

### 2.5.1 Profil Agrocenter

Die Einrichtungen des Agrocenters wurden Mitte der 50er Jahre durch die Bauernzentrale zur Veredlung, Verwertung und Vermarktung der verschiedenen Produkte der einheimischen Landwirtschaft konzipiert. Dies geschah insbesondere im Hinblick auf die Schaffung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, welche große Herausforderungen an die luxemburgische Landwirtschaft stellte und eine Anpassung der Strukturen an die internationalen Begebenheiten erforderte.

Neben diesen agro-alimentären Betrieben, vervollständigten technische und wissenschaftliche Assistenz für die landwirtschaftlichen Betriebe dieses einzigartige Konzept einer Gruppenlandwirtschaft. Das Agrocenter mit seinen Agrar- und Ernährungsindustrien erstreckte sich über eine Fläche von rund 30 ha.

Zwischen 1958 und 1971 wurden Getreidesilos, eine Saatgutstation, ein Kraftfutterwerk, eine Eiersortieranlage, ein Milchpulverwerk, der Schlachthof mit den Verarbeitungsstätten sowie eine Verkaufs- und Ausstellungshalle errichtet. Es folgten Anfang der 90er Jahre eine Speiseeisfabrik, eine Bäckerei sowie ein Verwaltungsgebäude. Die Einrichtungen des Agrocenters, welche jahrelang bis zu 550 Arbeitsplätze gesichert haben, bildeten ein funktionelles Ganzes und griffen ausgleichend in das nationale Agrarmarktgeschehen ein. Sie gehörten - heute noch teilweise - zum Patrimonium der Centrale Paysanne, wurden von Handelsgesellschaften mit beschränkter Haftung betrieben und verwaltet.

Folgende Einrichtungen sind bzw. waren Hauptbestandteil des Agrocenters:

- Getreidesilos
- Saatgutstation
- Kraftfutterwerk
- Milchpulverwerk
- Schlachthof inklusive Verarbeitungsstätten
- Speiseeisfabrik

Die Getreidesilos wurden 1958/1959 errichtet und 1965 vergrößert (Lagerungskapazität: 36.000 To, entspricht 25% bis 30% der einheimischen Getreideproduktion, Annahmekapazität: 3.000 To/Tag).

Die Saatgutstation wurde in den Jahren 1962/63 erbaut. In den Jahren 1968/1969 wurde sie vergrößert. Eine weitere Ausbaumaßnahme fand Anfang der 90er Jahre statt. Der Tätigkeitsbereich der Saatgutstation umfasst die Annahme, die Lagerung und die Aufbereitung des Saatgutes der verschiedenen Getreidesorten.

Das Kraftfutterwerk wurde 1961 als eine provisorische Einrichtung zur Herstellung von Futtermischungen im

Agrocenter geschaffen. Die Fabrik wurde im Juli 1967 fertig gestellt und in Betrieb gesetzt und erreichte eine Jahresproduktionskapazität von 60.000 To.

Das in 1968/69 errichtete Milchpulverwerk verarbeitete die in der landwirtschaftlichen Genossenschaft LUXLAIT fusionierten Genossenschaftsmolkereien anfallende Mager- und Buttermilch. Diese polyvalente Fabrik war ausgelegt für die Verarbeitung von Magermilch, angereicherter Milch, Vollmilch und Buttermilch. An Magermilch- und Buttermilchpulver wurden etwa 14.000 To/Jahr hergestellt. Das Milchpulverwerk des Agrocenters verfügte über eine Abteilung für die Herstellung von Milchaustauschern, die in der Kälberfütterung Verwendung fanden.

Diese Produktion betrug etwa 2.000 To / Jahr. Auf Grund der internationalen Marktentwicklung, musste das Werk im Jahre 1991 seine Produktion einstellen.

1970/71 wurde der Schlachthof Mersch mitsamt seinen Verarbeitungsstätten (Fleischzerlegung, Fleischverarbeitung, Wurstwaren, Pökel- und Rauchwaren, Fleischkonserven) in Betrieb genommen. Die Schlachtkapazität betrug 20 Stück Großvieh und 120 Schweine pro Stunde. Im Jahre 2003 wurden die Schlachtungen eingestellt; die Produktionsanlagen wurden modernisiert und den aktuellen Sanitätsstandards angepasst.

Die Speiseeisfabrik mit dem dazugehörigen Tiefkühlager wurde in den Jahren 1992 und 1993 errichtet. Die Produktionsfläche beträgt ca. 2.400 m<sup>2</sup> und verfügt über 7 Produktionslinien für die verschiedenen Eissorten mit einer theoretischen Jahreskapazität von 3 Mio Liter. Das Tiefkühlager, welches mit -28° C. betrieben wird, hat auf ca 1.080 m<sup>2</sup> eine Lagerkapazität für 1.400 Paletten.

Abgesehen vom Milchpulverwerk, sind alle oben aufgeführten Einrichtungen des Agrocenter derzeit noch im Betrieb.



Heute hat sich das Gesamtbild der Landwirtschaft stark verändert. Einerseits geht die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe stark zurück, mit einer parallelen Vergrößerung der Strukturen, andererseits steigt die Abhängigkeit des agro-alimentären Sektors von den internationalen Marktbegebenheiten.

Die Marktsituation, insbesondere im Nahrungsmittelbereich, hat sich wesentlich verändert, ein diesbezügliches Umdenken auf agrarwirtschaftlicher und agrarpolitischer Ebene war demnach unumgänglich. Ziel ist es eine funktionalen, technische und qualitative Optimierung der wirtschaftlichen und operativen Aktivitäten zu erlangen. Dies führte dazu, dass die CEPAL S.A. den Beschluss fasste, einen Großteil

der Aktivitäten an einen anderen Standort zu verlagern und das Areal des Agrocenters einer neuen Bestimmung zuzuführen. Gleichzeitig beabsichtigen die Eigentümer auch weiterhin verschiedene verwaltungstechnische Aufgaben am aktuellen Standort Agrocenter beizubehalten bzw. neu zu verorten.

Cepal S.A geht von einer sukzessiven Verlagerung der Aktivitäten aus. Ein konkreter Zeitplan diesbezüglich ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt. Nähere Informationen bezüglich der geplanten Phasierung sind anliegendem Dokument der Cepal S.A. zu entnehmen.

### 2.5.2 Aktuelle Situation

Das Plangebiet kann in folgende Betrachtungsbereiche aufgeteilt werden:

- **Areal des Agrocenter**  
begrenzt durch die Alzette im Osten und Süden, die Bahnlinie im Westen und die Verbindungsstraße (CR183) Mersch - Beringen im Norden,
- **Areal nördlich des Agrocenter**  
begrenzt durch die Alzette im Osten/Norden, die Bahnlinie im Westen und die Verbindungsstraße (CR183) Mersch – Beringen im Süden,
- **Areal ehemaliges Valfond-Gelände**  
begrenzt durch die Bahnlinie im Osten, die rue de la Gare / rue de Beringen im Süden und durch einen starken Hang im Westen,
- **Bereich westlich der Bahnlinie**  
**Bahnhof / Bahnhofsvorplatz / nördlicher Brückenkopf** beinhaltet den Bahnhof, Bahnhofsvorplatz und verkehrsinfrastrukturelle Einrichtungen, den nördlichen Brückenkopf inklusive umliegender Baufelder und Teilbereich der Verbindungsstraße Bahnhof – historischer Ortskern Mersch
- **Südlicher Brückenkopf** und Ortseinfahrt südlich des Areals des Agrocenter
- **Uferbereich entlang der Alzette** (östlich der Alzette)

#### Areal des Agrocenter

Den Kern des Plangebietes bildet das Areal des Agrocenter. Zum aktuellen Zeitpunkt wird das Areal noch zu großen Teilen genutzt (siehe Punkt 2.5.1). Im Norden des Agrocenter befindet sich auf einem Grundstückstreifen entlang der rue de la Gare (CR183) das 2006 errichtete provisorische Gebäude des LTPES (Lycée technique pour professions éducatives et sociales). Das Provisorium ist für einen Zeitraum bis ca. 2030 vorgesehen.





### Areal nördlich des Agrocenter

In diesem Bereich wird derzeit der Schulcampus « Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales » errichtet (siehe hierzu Punkt 2.3.6).

### Areal ehemaliges Valfond-Gelände

In diesem Bereich war das Unternehmen Valfond Mersch S.A. bis zu seiner Schließung Anfang 2005 tätig. Es handelte sich um eine Gießerei (Gusseisenproduktion). Die ehemaligen Flächen der Valfond S.A. liegen derzeit brach und werden saniert.

Des Weiteren befinden sich in diesem Bereich zwei Unternehmen. Kurz- bis mittelfristig ist keine Betriebsverlagerung vorgesehen, so dass diese gewerblichen Tätigkeiten im Konzept berücksichtigt werden müssen:

- **Polygone s.à.r.l.** – Dienstleistungen im Bereich Baustellen- und Abfallmanagement (Bereitstellung Bau- und Abfallcontainer, Bauzäune, Sanitäreinrichtungen etc.)
- **Offermann** – Dienstleistungen und Service-Leistungen im Bereich PKW- Instandhaltung (Karosseriereparatur, Reifenverkauf, etc.)

### Bereich westlich der Bahnlinie – Bahnhof / Bahnhofsvorplatz / nördlicher Brückenkopf

Dieser Bereich beinhaltet den Bahnhof, Bahnhofsvorplatz inklusive verkehrsinfrastruktureller Einrichtungen wie Busbahnhof und Park&Ride-Parkplatz, den nördlichen Brückenkopf inklusive umliegender Baufelder und einen Teilbereich der rue de la Gare / rue Grande-Duchesse Charlotte, Verbindungsstraße zwischen Bahnhof und historischem Ortskern von Mersch, mit angrenzender Bebauung. Die östlich der Brücke N7 liegende Fläche der Straßenbauverwaltung (zurzeit Depot und Werkstätten der Administration des Ponts et Chaussées) steht für zur Verfügung.

### Südlicher Brückenkopf (und Ortseinfahrt südlich des Areals des Agrocenter)

Dieser Bereich beinhaltet den südlichen Brückenkopf inklusive umliegender Baufelder und kürzlich errichtetem Kreisverkehr. Östlich der aktuellen Brücke ist ein zusätzlicher provisorischer Park&Ride-Parkplatz eingerichtet.

### Uferbereich entlang der Alzette (östlich der Alzette)

Der Uferbereich östlich der Alzette ist durch große zusammenhängende Grün-/Freiflächen entlang der Straße und private Gärten auf der Hinterseite der Straßen begleitenden Bebauung geprägt (nicht Bestandteil des Plangebiets). Im Norden (außerhalb des Plangebiets) befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Fluss zwei Bauten der Gemeinde (technisches Lager, Veranstaltungshalle).



### 2.5.3 Vorhandene Bausubstanz

#### Areal des Agrocenter

Die auf dem Areal des Agrocenter vorzufindenden Baustrukturen stehen in deutlichem Kontrast zur gewachsenen, kleinteiligen umliegenden Siedlungsstruktur. Die bestehenden Bauten werden nach Aufgabe der Nutzung abgetragen. Somit kann eine von jeglichen Zwängen losgelöste harmonische Neuverplanung des Areals vorgenommen werden. Es steht den Teams offen, unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, bautechnischer und baukultureller Aspekte, gegebenenfalls Vorschläge zu Erhalt und Umnutzung bestehender Bauten auf dem Areal zu unterbreiten.

#### Areal nördlich des Agrocenter

Es ist keine alte Bausubstanz vorhanden (Ausnahme: Gebäude in der Nähe des Bahnübergangs).

#### Areal ehemaliges Valfond-Gelände

Die Bauten auf dem ehemaligen Valfond-Gelände sind bereits abgetragen. Alle bestehenden Bauten auf den Flächen der Polygone S.A.R.L. und des Betriebs Offermann sind zu erhalten (auf den Flächen Offermann sind ein Neubau und der Ausbau bestehender Bausubstanz vorgesehen).

#### Bereich westlich der Bahnlinie

Bahnhof / Bahnhofsvorplatz / nördlicher Brückenkopf  
In diesem Bereich sind alle bestehenden Bauten zu erhalten.

#### Südlicher Brückenkopf

(und Ortseinfahrt südlich des Areals des Agrocenter)

In diesem Bereich sind alle bestehenden Bauten zu erhalten.

#### Uferbereich entlang der Alzette (östlich der Alzette)

In diesem Bereich sind alle bestehenden Bauten zu erhalten.





Die aktuellen Eigentumsverhältnisse stellen sich wie folgt dar und sind im Einzelnen dem Plan Eigentumsverhältnisse und entsprechender Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Die Flächen des Areals des Agrocenters sind zum größten Teil im Besitz privater agro-alimentäre Unternehmen (Cepal S.A., Versis S.A., Nouvelle Luxlait Produits S.AR.L.). Der Staat ist im Besitz eines Grundstücks im Süden des Areals (ehemaliges Milchpulverwerk) und eines Grundstücksstreifen im Norden des Agrocenters entlang der CR183 (Standort des provisorischen Gebäudes des LTPES).

Die Flächen sind im Besitz des Staates.

Die Flächen des ehemaligen Valfond-Betriebes sind in den Besitz der Gemeinde übergegangen. Weitere Flächen sind im Besitz der Unternehmen Polygone S.AR.L. und Offermann. Die Neuorganisation der Grundstücksgrenzen und Optimierung der Erschließung im Hinblick auf die Entwicklung der Flächen wäre von Vorteil.

**Bahnhof / Bahnhofsvorplatz / nördlicher Brückenkopf**  
(inklusive Bahnlinie)

Die Flächen sind in Privatbesitz und im Besitz des Staats.

Ein Plan im Anhang zeigt die Grundstücke, die dem Fonds du Rail gehören. Es handelt sich hierbei um Parzellen in Staatsbesitz, die von der CFL im Auftrag des Ministeriums verwaltet werden. Diese Parzellen müssen für Eisenbahnzwecke reserviert bleiben (siehe Plan Auszug aus dem Katasterplan Extrait du plan cadastral Commune de Mersch, Section D de Beringen du 31/03/2008).



### **Südlicher Brückenkopf**

(und Ortseinfahrt südlich des Areals des Agrocenter)  
Die Flächen sind in Privatbesitz und im Besitz des Staats.

### **Uferbereich entlang der Alzette (östlich der Alzette)**

Die Flächen sind in Privatbesitz (u.a. Cepal S.A.).

#### **2.5.5 Verkehrssituation | Verkehrliche Anbindung**

Die Verkehrsplaner der Gemeinde, Schroeder&Associés, haben in einem separaten Dokument zusammenfassend Angaben zum Themenbereich Verkehr zusammengetragen. Weitere Angaben sind entsprechend dem Dokument „Input pour le volet mobilité“ im Anhang zu entnehmen.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

#### **CFL / Schienenverkehr**

Der Bahnhof Mersch ist Teil des Plangebiets, so dass optimale Voraussetzungen für den Anschluss an den Nah- und Fernverkehr der Bahn bestehen.

Der Bahnhof Mersch liegt an der Nordstrecke (Linie 10) des Schienennetzes des Großherzogtums Luxemburg, welche Luxemburg Stadt mit der Nordstad und Lüttich (B) verbindet.

Fahrtzeit Mersch - Luxemburg:

15 min (Direktzüge) | 20 min (Regionalzüge)  
insgesamt 4 Fahrten / Stunde in beiden Richtungen

Fahrtzeit Mersch - Nordstad:

10 min (Direktzüge) | 15 min (Regionalzüge)  
insgesamt 4 Fahrten / Stunde in beiden Richtungen

Die Anbindung des Bahnhofs an das Umfeld ist aktuell lediglich nach Westen in Richtung Bahnhofsvorplatz und Zentrum Mersch gewährleistet. Ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen von Osten (Seite des Agrocenter) ist in der aktuellen Situation nicht gegeben.

Es bestehen weitere Möglichkeiten von Süden über einen gesonderten Fußweg / eine Fußwegebrücke und im Norden vom Bahnübergang entlang der Gleise auf die jeweiligen Bahnsteige zu kommen. Diese Zugänge entsprechen nicht den zukünftigen gestalterischen und funktionalen Anforderungen.

Im Rahmen der Neuorganisation / Entwicklung des gesamten Umfelds ist die gestalterische und funktionale Integration des Bahnhofs, dessen optimale Erschließung und die Neuorganisation des Bahnhofsvorplatzes inklusive Wegeführung notwendig.

#### **Bus**

Am Bahnhofsvorplatz ist ein zentraler Busbahnhof für regionale Buslinien (RGTR-Busse) angesiedelt. Dieser entspricht derzeit zwar den funktionalen Anforderungen zur Abwicklung des regionalen Busverkehrs, zusätzliche Kapazitäten können allerdings nicht abgewickelt werden. Im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen auf dem Standort ist es notwendig, den Busbahnhof kurzfristig funktional und gestalterisch neu zu organisieren. Bereits ab Eröffnung des Schulcampus Ende 2011 werden Ausweitungen der Kapazitäten notwendig sein.

#### **Fuss- und Radwege / mobilité douce**

Aufgrund der Isolierung des Areals des Agrocenters besteht im aktuellen Zustand abgesehen von der Hauptzufahrt auf das Gelände von der CR183 im Norden und einer weiteren Zufahrt über eine die Alzette querende Brücke im Osten (dieser Zugang wurde erst kürzlich für die Öffentlichkeit geöffnet) keinerlei Anbindung des Areals an das Umfeld.

#### **Nationales Radwegenetz**

Die Gemeinde Mersch wird vom nationalen Radweg PCN15 durchquert, welcher entlang des Alzettetals Luxemburg-Stadt mit dem Norden verbindet. Im Bereich des Plangebiets ist dieser noch nicht abschließend realisiert.

Nördlich des Plangebiets führt dieser entlang des westlichen Alzetteufers. Der Verlauf wird erst im Süden, bei der Mündung der Mamer in die Alzette wieder aufgenommen. An dieser Stelle beginnt der Verlauf eines zweiten nationalen Radwegs, dem PCN14 Eisch-Mamer-Radweg. Im Bereich des Plangebiets nördlich des Areals des Agrocenter, entlang des zukünftigen Schulcampus, ist die Realisierung eines ersten weiteren Streckenabschnitts des PCN15 bereits ausgeführt. Eine attraktive Schließung der Lücke des nationalen Radweges ist erwünscht.

#### **Kommunales Fuß- und Radwegenetz**

Das kommunale Fuß- und Radwegenetz weist eine angemessene Grundstruktur auf. Des Weiteren liegt ein Konzept zur Optimierung des Netzes vor. Durch die Neuorganisation der Flächen des Plangebiets besteht die Chance, das kommunale Fuß- und Radwegenetz in diesem Bereich zu komplettieren und die Belange des nicht motorisierten Verkehrs zu stärken.

#### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die aktuelle Straßenhierarchie ist zwingend zu berücksichtigen (route nationale N / chemin repris CR). Die N7 inklusiv der neuen Brücke muss bei einer Sperrung der Autobahn A7/E421 den gesamten Nord/Südverkehr Nordstad - Luxemburg bewältigen.

Die Bestimmungen der Directives en matière de permissions de voirie - Mindestabstände der Bebauung zu Staatsstraßen (CR und Nationalstraßen) etc. - sind zu beachten.

Weitere Angaben sind dem Dokument „Input pour le volet mobilité“ im Anhang zu entnehmen.

#### **Ruhender Verkehr / Stellplätze**

Im Plangebiet ist derzeit in der Hauptsache eine großflächige ebenerdige Parkgelegenheit zu verzeichnen. Es handelt



sich um den Park&Ride-Parkplatz im Bereich westlich der Bahnlinien im nördlichen Ausläufer des Bahnhofsvorplatzes, eine ungestaltete, zum Großteil unbefestigte Fläche. Die Stellplatzfläche des Park&Ride weist eine deutliche Unterkapazität und deutliche funktionale Mängel auf. Am südlichen Brückenkopf östlich der aktuellen Brücke ist ein weiterer Park&Ride-Parkplatz mit direktem Gleisanschluss von Süden eingerichtet.

Eine grundlegende Neuordnung der Park&Ride-Parkanlage(n) des Bahnhof Mersch ist zwingend notwendig.

Bevor mit den Bauarbeiten des Schulcampus begonnen wurde befand sich nördlich der Verbindungsstraße nach Beringen (rue de la Gare - CR183) eine zusätzliche großflächige Parkgelegenheit, welche zum Einen als Besucherparkplatz des Agrocenter diente, zum Anderen von Schülern und Angestellten des provisorischen LTPES (Lycée technique pour professions éducatives et sociales) und als Ausweichparkplatz für den Park&Ride genutzt wurde. Diese

Stellplätze sind nach Beginn der Bauarbeiten ersatzlos weggefallen.

Die Gemeinde wird kurzfristig einen provisorischen Parkplatz (ca. 200 Stellplätze) auf den Flächen des ehemaligen Valfond-Betriebes einrichten.

Ein zeitgemäßes Parkraumkonzept inkl. Parkraummanagement, welches der optimalen Anbindung des Plangebiets an die Bahn und dem übergeordneten Model Split-Ziel 25/75 (ÖV/MIV) Rechnung trägt, ist zwingend notwendig.

#### 2.5.6 Naturraum

##### Gewässer

Durch das Plangebiet fließt am äußeren östlichen Rand die Alzette. Die Uferbereiche sind beidseitig befestigt.

Südwestlich des Plangebiets befinden sich in kurzer Abfolge die Zuflüsse der Mamer und der Eisch. Entlang der Gewässer befinden sich im gesamten Gemeindegebiet Retentionsräume (siehe hierzu Punkt 3.5.8 Überschwemmungsgebiet).

Im Plangebiet befinden sich im Bereich nördlich des Areals des Agrocenter vereinzelt kleinflächige Feuchtgebiete.

##### Grünstrukturen

Auf dem Areal des Agrocenter befinden sich insbesondere im Bereich der Retentionsflächen entlang der Alzette erhaltenswerte zusammenhängende Vegetationsstrukturen. Auch ist ein nicht unerheblicher Baumbestand zu verzeichnen.

##### Schutzgebiete

Es sind keine Schutzgebiete im Plangebiet zu verzeichnen.

Die Bestimmungen der Loi sur la protection de la nature et des ressources naturelles, z.B. Mindestabstände der Bebauung zu Wasserläufen, sonstige Zwänge sind zu beachten.





### 2.5.7 Bodenverhältnisse

#### Topographie

Aussagen zu Höhenentwicklung im Plangebiet sind den Planunterlagen im Anhang zu entnehmen.

#### Altlasten Bzw. Altlastenverdächtige Flächen

Ein Altlastenverdachtsflächenkataster der nationalen Umweltverwaltung liegt vor.

Auf dem Areal des Agrocenter bestehen bzw. bestanden verschiedene altlastenrelevante Nutzungen (Schlachthof mit Fleisch verarbeitendem Betrieb, diverse Verlade- und Lagerbereiche, etc.). Weiterführende Untersuchungen der Altlastensituation auf dem Areal wurden bisher nicht durchgeführt.

Die Flächen des ehemaligen Valfond-Betriebes (Gießerei) werden derzeit saniert.

#### Grundwasser / Regenwasserbewirtschaftung

Zum Grundwasserstand liegen zurzeit keine aktuellen Daten vor.

Die Wasserwirtschaftsverwaltung will ein Umdenken im Umgang mit Regenwasser in Luxemburg herbeiführen, mit dem Ziel, den natürlichen Regenwasserkreislauf in Siedlungsgebieten möglichst zu erhalten oder wiederherzustellen. Ein nachhaltiger Umgang mit Regenwasser, d.h. eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung in den Siedlungsgebieten Luxemburgs, insbesondere in neuen Entwicklungsgebieten, ist erwünscht. Entsprechende Maßnahmen sind bei jeglicher Planung vorzusehen (offene Retention und Versickerung, zentrale offene Regenrückhaltung, etc. – siehe hierzu Leitfaden der Administration de la Gestion de l'Eau im Anhang).

### 2.5.8 Überschwemmungsgebiet

Entlang der Alzette ist ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt (zone d'inondations - PAG der Gemeinde). Die Festlegungen beruhen auf den Überschwemmungen im Zuge des Hochwassers im Jahr 1995 (ÜSG Alzette 1995) und setzen den nationalen Plan d'aménagement partiel « zones inondables et zones de rétention » um.

Das Überschwemmungsgebiet ist von jeglicher Bebauung freizuhalten.

Weitere Informationen zum Überschwemmungsgebiet sind unter folgender Internetseite zu erlangen:  
<http://gis.eau.etat.lu/>.

### 2.5.9 Klima / Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete

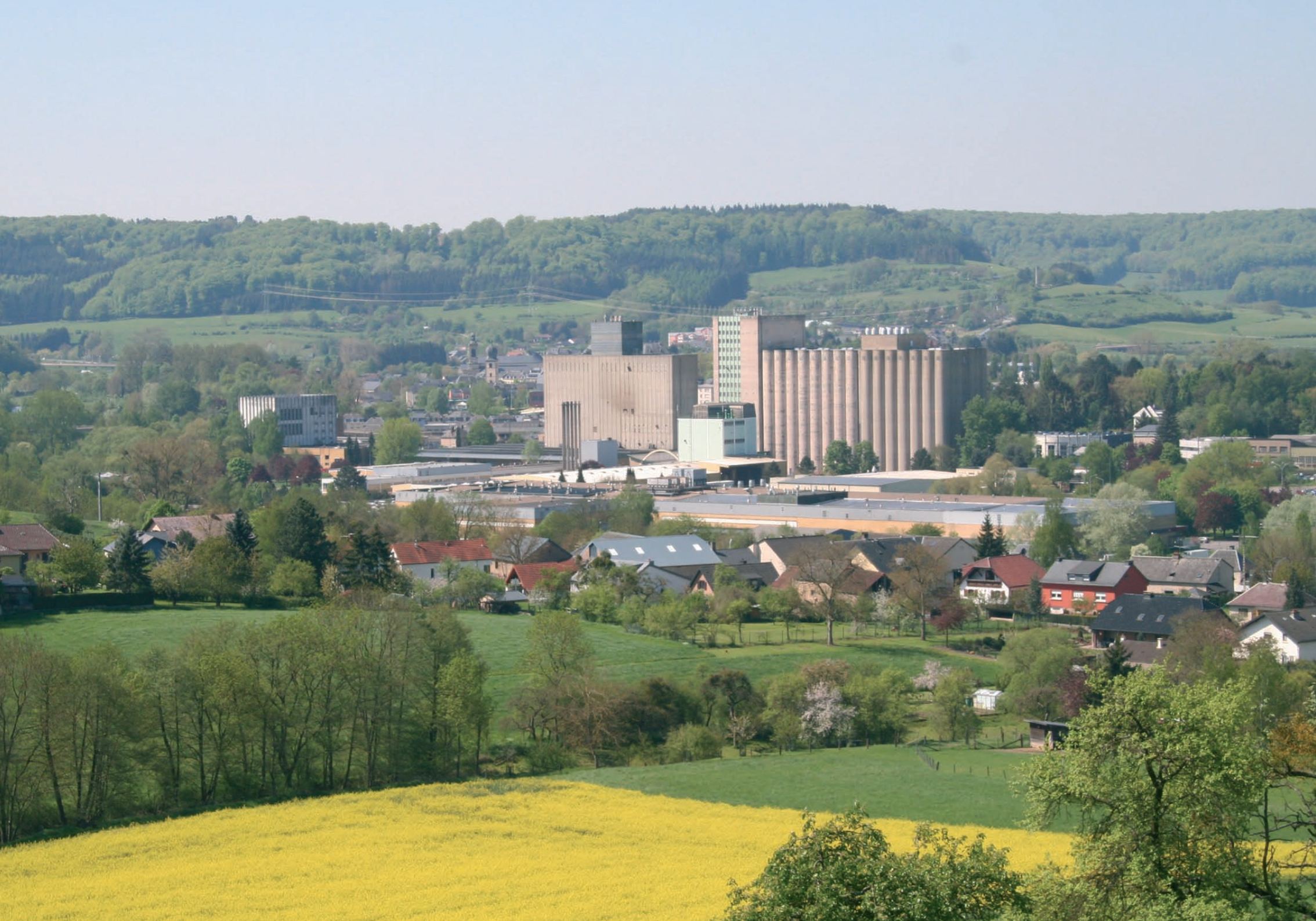
Bei der Beplanung des Gebietes soll die Lage und Funktion der Frisch- und Kaltluftschneise beachtet werden (siehe hierzu Dokument im Anhang).

### 2.5.10 Technische Infrastruktur

Aussagen zur bestehenden technischen Infrastruktur auf dem Areal des Agrocenter (Kanalisation / Schmutz- und Regenwasser, Gasleitungen, etc.) sind den Planunterlagen im Anhang zu entnehmen.













### 3.1 Städtebauliche Gesamtkonzeption

Das Plangebiet ist auf Grund seiner Größe, seiner Lage und des direkten Anschlusses an das Schienennetz sowohl für die Gemeinde Mersch als auch auf regionaler und nationaler Ebene von herausragender Bedeutung.

Das Gesamtareal soll zu einem lebendigen, gemischt genutzten Quartier entwickelt werden, das ein flexibles, innovatives und zukunftsweisendes Wohn- und Gewerbeangebot schafft, sowie unterschiedlichsten Alters- und Nutzergruppen ein attraktives Lebens- und Arbeitsumfeld bietet. Es besteht die Chance, ein außergewöhnliches Quartier mit unverwechselbarem Charakter zu schaffen.

34

Der Entwurfsvorschlag soll sich angemessen in die bestehenden Strukturen der Gemeinde Mersch integrieren und die Gegebenheiten der Gemeinde stärken.

Die Entwicklung des Standorts soll dazu beitragen, eine neue langfristige Perspektive und zukunftsweisende Rolle der Gemeinde im regionalen und nationalen Kontext zu formulieren. Die Positionierung der Gemeinde Mersch als regionales Zentrum im Alzettetal zwischen dem internationalen Hauptzentrum Luxemburg-Stadt und der Nordstad wird nicht zuletzt von der Entwicklung des zu beplanenden Standorts abhängen. Hierzu werden, abgeleitet aus den Begabungen des Standorts, grundlegende Ideen erwartet, welche in Form von konkreten Vorschlägen hinsichtlich spezieller Nutzungsschwerpunkte, Identität und Image, und daraus resultierenden Quartierseigenschaften, ausformuliert werden sollen. Es gilt, die unterschiedlichen Potenziale des Standorts auszuschöpfen und hierbei die Rolle und Position des neuen Quartiers bezüglich des Zentrums und des historischen Ortskerns von Mersch zu definieren. Im Rahmen einer städtebaulich, architektonisch, funktional,

landschaftsplanerisch, verkehrsplanerisch und wirtschaftlich plausiblen Lösung wird ein stufenweise realisierbares, übergeordnetes Gestaltungs- und Nutzungskonzept gesucht, das der Schaffung neuen Planrechts zugrunde gelegt werden kann. Ziel ist es, für das Plangebiet ein strukturelles Gesamtkonzept unter dem Leitbild eines nachhaltigen, ökologisch vorbildlichen Städtebaus zu entwickeln.

Das Entwicklungskonzept soll insbesondere folgende Aspekte berücksichtigen:

- die spezielle Eigentumssituation im Plangebiet und damit verbunden die unterschiedlichen und zum Teil zeitlich unbestimmten Flächenverfügbarkeiten,
- die zum Teil bereits weit entwickelten Planungen der nationalen Straßenbauverwaltung, der CFL und der nationalen Verwaltung für öffentliche Bauten im Bereich des Plangebiets, deren kurzfristige Realisierung ansteht,
- die Auseinandersetzung mit dem Image und der Historie des Ortes.

Wesentliche Ziele des erwarteten integrierten Gesamtkonzepts für das Plangebiet sind:

- die funktionale und attraktive Anbindung des Plangebiets an das Umfeld insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsströme mit besonderem Augenmerk auf die Querverbindung Beringen – Areal Agrocenter – Zentrum Mersch
- die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume und die qualitative Aufwertung bestehender öffentlicher Räume (Bahnhofsbereich),
- die qualitative Aufwertung der Ufer der Alzette und die Schaffung öffentlicher Grün- und Erholungsräume im Einklang mit dem Grünraumkonzept der Gemeinde,
- die gestalterische und funktionale Integration des

Bahnhofs inklusive der dazugehörigen Zusatzeinrichtungen wie Busbahnhof und Park&Ride, d.h. die Schaffung einer attraktiven, städtebaulich und freiraumplanerisch anspruchsvollen Lösung für die multimodale Plattform mit optimaler Anbindung an das gesamte Umfeld,

- die Schaffung innovativen, generationsübergreifenden Wohnraums für sämtliche Einkommensschichten und Bedürfnisgruppen (1A-IVL-Standort),
- die Schaffung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie von Standorten für Existenzgründer,
- die Verortung ergänzender kommunaler bzw. interkommunaler und regionaler Einrichtungen für Bildung, Soziales, Freizeit/Sport, Kultur, Kinderbetreuung, Jugend und medizinische Versorgung,
- die Integration der geplanten nationalen Bildungseinrichtungen (Lycées) inklusive daraus resultierender Bedarfe (Stellplätze, Bushalt/Schülertransport, etc.),
- die Stärkung prägender landschaftlicher Elemente, sowie kultureller Bezüge und Charaktere einzelner Teilbereiche.

Ziel ist es, einen Vorentwurf eines Städtebaulichen Rahmenplans (Avant projet Plan Directeur) für das gesamte Plangebiet aufzustellen, welcher im Anschluss des Verfahrens in einem konzertierten Planungsprozess zu einem Plan Directeur konkretisiert und weiterentwickelt werden kann, welcher wiederum Leitdokument für zukünftige Bebauungspläne (PAP) sein wird.

Die laufenden Studien und Projekte sind im Hinblick auf nachhaltige Lösungen für das Plangebiet zu hinterfragen und kritisch zu bewerten.



## Bodenordnung | Entwicklungsphasen

Das Rahmenkonzept soll auf die aktuellen Eigentumsverhältnisse und die entsprechenden Nutzungsstrukturen und Flächenverfügbarkeiten aufbauend konkrete Vorschläge zu Bodenordnungsmaßnahmen enthalten, die zur Herstellung geeigneter Baufelder, erforderlicher Erschließungsanlagen und öffentlicher Räume notwendig sind.

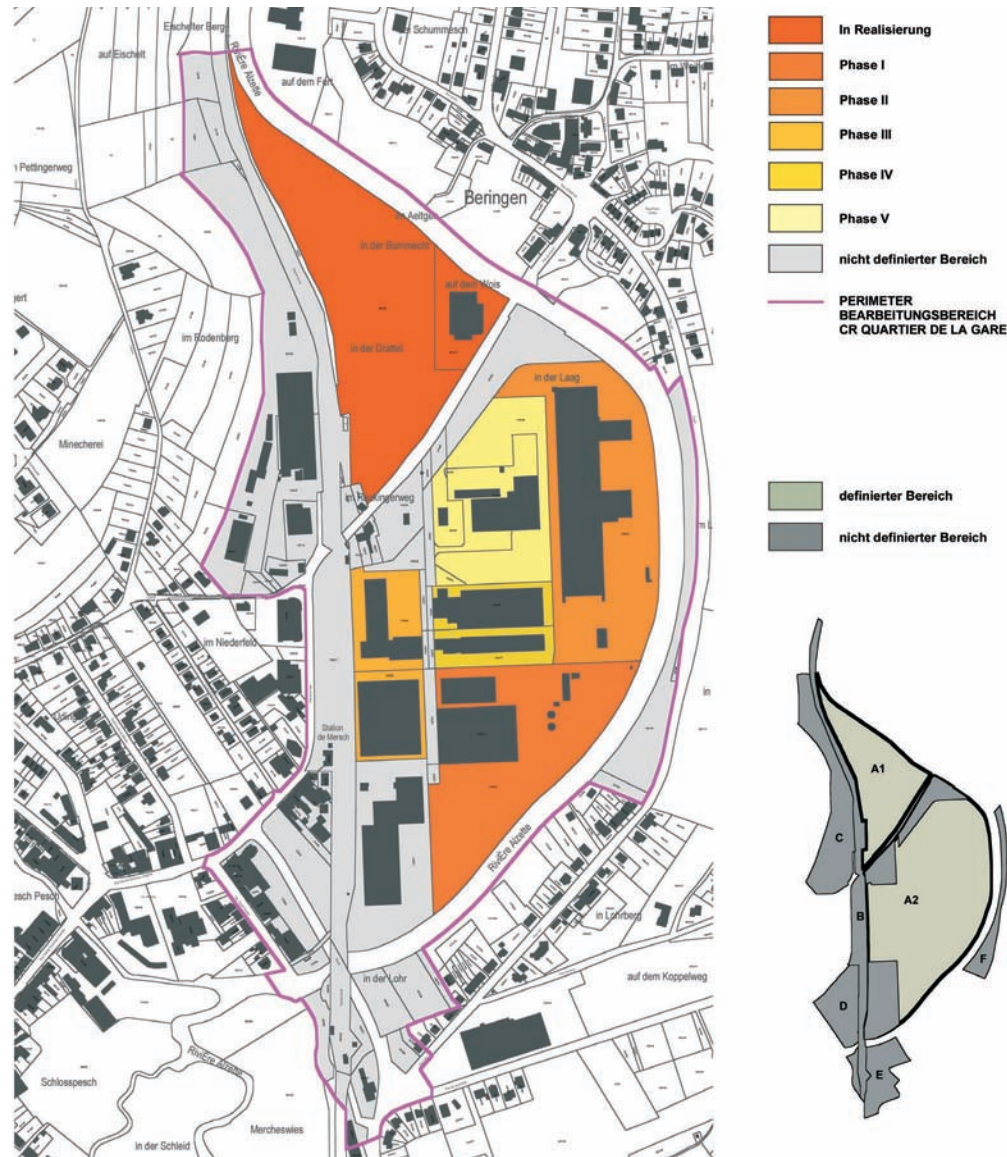
Es ist abzusehen, dass das Areal in einzelnen Abschnitten über einen mittel- bis langfristigen, bisher unbestimmten Zeithorizont entwickeln werden wird. Eine Betrachtung in Entwicklungsphasen mit entsprechenden Aussagen zur städtebaulichen Umsetzung ist explizit erwünscht.

Hierbei ist auch auf die Koordinierung anstehender Abrissmaßnahmen einzugehen, mit dem Ziel, potentielle Konflikte diesbezüglich strategisch abzuwenden.

Ideen und konkrete Vorschläge zu temporären Zwischennutzungen und zur zwischenzeitlichen Belegung und Vereinnahmung des Areals sind willkommen.

Das strukturelle Gesamtkonzept sollte in seiner Ausformulierung einen Flexibilitätsgrad aufweisen, der eine Fortschreibung und Anpassungen einzelner Bausteine im Laufe des weiteren Verfahrens gewährleistet und auf Änderungen einzelner Rahmenbedingungen insbesondere auf dem Areal des Agrocenter (z.B. Änderung der Flächenverfügbarkeiten) reagieren kann.

Besonders zu beachten ist hierbei, dass zunächst, unabhängig der Entwicklungen auf dem Areal des Agrocenter, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastrukturplanung kurzfristig Planungen und Realisierungen anstehen, welche grundsätzliche Weichenstellungen für die Erschließung und Entwicklung des Plangebiets einleiten werden: Straßen- und Kreuzungsplanungen, Planung neue Brücke, Park&Ride-Anlage(n), Busbahnhof.



SCHEMA: PLANUNGSPHASEN



### Nutzungsstruktur | programmation urbaine

Unterschiedlichste Nutzungen sollen eng vernetzt Raum für Arbeiten und Wohnen, Freizeit und Kultur bieten. Der funktionalen Verknüpfung mit den bestehenden Nutzungsstrukturen im Umfeld soll dabei Rechnung getragen werden.

Durch die Lage an der Bahn ist das Plangebiet ein idealer Standort für Nutzungen nationaler und regionaler Bedeutung. Die Auftraggeber erwarten Ideen und konkrete Vorschläge zu Sondernutzungen, Nutzungsschwerpunkten, Nutzungsbausteinen, die dem urbanen Anspruch an dieses neue Quartier genügen und zu dessen Unverwechselbarkeit und Identitätsbildung beitragen werden.

36

Hierbei sind die Dezentralisierungsabsichten des Staates (die weitere Auslagerung von Verwaltungen aus der Stadt Luxemburg sind im Gespräch), die zukünftige Rolle der Stadt Mersch in ihrer Region und im nationalen Kontext, die Begabung des Standorts, und die Identität und Historie des Areals einzubeziehen.



Im Rahmen der Convention pour un développement intercommunal intégratif et coordonné des communes de la vallée de l'Alzette werden folgende Nutzungsstrukturen für den Standort in Erwägung gezogen:



- Tourismusinfrastrukturen / Hotellerie,
- staatliche Infrastrukturen / Verwaltungen,
- Freizeitinfrastrukturen, auch im Rahmen einer regional angelegten Aufwertung der Alzette.

Des Weiteren sind ergänzende kommunale und gegebenenfalls interkommunale bzw. regionale soziokulturelle Einrichtungen auf dem Plangebiet vorstellbar: Bürgerhaus, Kinderbetreuungsstrukturen, Einrichtungen für Jugendliche, eventuell Schule, etc..

Auch stehen medizinische Infrastrukturen und im kulturellen Bereich die Verortung eines Kinos zur Diskussion.

Der Haupteigentümer der Flächen des Agrocenter, die Cepal S.A., beabsichtigt Büronutzungen (Verwaltung) und ein Konferenzgebäude für den Eigenbedarf bzw. für den Bedarf luxemburgischer landwirtschaftlicher Vereinigungen auf dem Areal des Agrocenter beizubehalten bzw. vorzusehen. Ein konkreter Standort ist nicht definiert.





## Wohnungsbau

Die Schaffung von qualitativem, vielfältigem Wohnraum, ergänzt um ein angemessenes Maß an Nahversorgung, ist eines der zentralen Ziele für das zukünftige Quartier. Dabei soll ein innovatives, generationsübergreifendes Angebot für sämtliche Einkommensschichten und Bedürfnisgruppen geschaffen werden.

Im Sinne der sozialen Mischung werden derzeit zwei Flächen im Plangebiet für die Realisierung staatlich geförderter Wohnungsbau prioritär in Erwägung gezogen: Flächen des ehemaligen Valfond-Betriebs (aktuell im Gemeindebesitz) und Fläche des ehemaligen Milchpulverwerks auf dem Areal des Agrocenters (aktuell im Staatsbesitz). Diese Flächen sollten im Rahmen der Erstellung des Konzepts hinsichtlich ihrer Eignung geprüft werden. Im Sinne einer angemessenen Verortung des subventionierten Wohnungsbaus sollen gegebenenfalls konkrete Vorschläge zu adäquaten Bodenordnungsmaßnahmen gemacht werden.



Des Weiteren sieht das Gesetz zum pacte logement vor, dass bei Entwicklungsflächen die 1ha überschreiten, 10% der Wohnungen als subventionierter Wohnungsbau (logements à coût modéré) realisiert werden sollen.

Bei subventioniertem Wohnungsbau sind folgende Basiskriterien in Bezug auf die Wohnfläche einzuhalten:

- bei Einfamilienhäuser: mindestens 65 m<sup>2</sup>, maximal 140 m<sup>2</sup>
- bei Appartementwohnungen: mindestens 52 m<sup>2</sup>, maximal 120 m<sup>2</sup>  
(Flächen werden innerhalb der Außenwände berechnet, die Treppenlöcher werden in jeder Etage mit gerechnet)

Das Wohnungsbauministerium hat eine Reihe von Heften zu städtebaulich relevanten Themen im Hinblick auf den Wohnungsbau veröffentlicht. Die dort beschriebenen Anregungen und Empfehlungen sollen als Grundlage dienen (siehe Anhang, insbesondere Themenhefte „Nachbarschaft“, „Draußen Leben“ und „Öffentlicher Raum“).



## Energieeffizienz

Im Sinne einer nachhaltigen und umweltschonenden Entwicklung sollen stadtenergetische Überlegungen für einen emissionsarmen Städtebau in die Planung einbezogen werden. Flächensparende Bauformen und Typologien sollen entwickelt und energieeffiziente Gebäudestellung berücksichtigt werden. Zudem soll überprüft und dargestellt werden, inwieweit die entworfenen Strukturen die (funktionale und wirtschaftliche) Nutzung von regenerativen Energien zulassen.

## Freiraum

Ein ganzheitliches Grün- und Freiflächenkonzept soll erarbeitet werden. Den bestehenden Grünstrukturen ist dabei Rechnung zu tragen.

Hochwertige öffentliche Grün- und Freiflächen, eine qualitätsvolle Durchgrünung, Spiel- und Freizeitflächen, Räume zum Verweilen und Ruhen, aber auch Orte des lebhaften Austausches und der Kommunikation sind zu entwickeln. Es soll ein vielfältig nutzbarer und attraktiver Freiraum entstehen. Die Qualitäten und Potenziale der Alzette und deren Ufer sind herauszuarbeiten, ein hochwertiger Grün- und Erholungsbereich für die Bürger der Gemeinde entlang der Alzette ist zu schaffen. Die Auftraggeber erhoffen sich über die Vorschläge für den Teilbereich der Alzette im Plangebiet erste wichtige Impulse und Ideen für ein regional angelegtes Konzept zur Aufwertung der Alzette.

Die Flächen, welche innerhalb des Überschwemmungsgebiets liegen sind von jeglicher Bebauung freizuhalten und sollen als Grün- und Erholungsflächen ausgestaltet werden.

## Wasserwirtschaft

Ein nachhaltiges Wasserwirtschaftskonzept für das Plangebiet soll schematisch erarbeitet werden. Hierbei ist eine zeitgemäße, naturnahe Regenwasserbewirtschaftung vorzuschlagen.



Dem Aspekt des Hochwasserschutzes und der Retention (Überschwemmungsgebiete) ist im Rahmen der Planungen Rechnung zu tragen.

### Verkehr | Erschließung

Ein Verkehrs- und Erschließungskonzept, welches die vorliegenden Planungen kritisch hinterfragt, ist zu erstellen. Hierbei sind auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen, Lösungen zu entwickeln, die über das Plangebiet hinaus, die zu erwartenden Verkehrsströme und -belastungen im gesamten Gemeindegebiet einbeziehen. Die Auftraggeber erwarten im Rahmen des Verfahrens neue Ansätze, um die verkehrliche Situation in der Gemeinde nachhaltig zu verbessern.

Die vorliegende Planung der neuen Brücke N7 über Alzette und Bahntrasse ist zwingend in das Entwurfskonzept zu übernehmen.

Für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets, insbesondere des neu zu erschließenden Areals des Agrocenter, ist eine übersichtliche und adäquate Lösung zu entwickeln, die die Belastung der bestehenden Quartiere so gering wie möglich hält. Neben den bereits existierenden Zufahrten über die beiden Alzette-Brücken im Osten, kann eine weitere Zufahrt im Süden in Erwägung gezogen werden.

Eine starke Verkehrsberuhigung im Plangebiet ist erwünscht, das Prinzip des „autofreien Quartiers“ kann in Betracht gezogen werden.

Bei der Planung öffentlicher Verkehrsflächen sind die Richtlinien der Administration des Ponts et Chaussées zu beachten.

### Park&Ride | ruhender Verkehr

Für die Park&Ride-Parkanlage(n), ist eine qualitativ hochwertige, attraktiv gestaltete Lösung mit unmittelbarer Anbindung an den Bahnhof zu entwickeln. Deren verkehrliche Erschließung soll so geführt sein, dass die bestehenden und zukünftigen Nutzungen so wenig wie möglich belastet werden. In den Planungen der CFL für ein P&R-Gebäude nördlich des bestehenden Busbahnhofs sind 300 Stellplätze für den P&R vorgesehen. Ein mittel- bis langfristigen Ausbau des Park&Ride auf 500-600 Stellplätze soll gewährleistet sein.

Der überwiegende Teil des ruhenden Verkehrs des neuen Quartiers soll in privaten Stellplatzanlagen untergebracht werden. Der momentane Stellplatzschlüssel der Gemeinde in Abhängigkeit der geplanten Nutzungen ist wie folgt:

Büro / Verwaltung	1 Stellplatz pro	60 m2 BGF
Handel	1 Stellplatz pro	40 m2 BGF
Service / Dienstleistung	1 Stellplatz pro	60 m2 BGF
PME	1 Stellplatz pro	40 m2 BGF
Wohnen	1,5 - 2 Stellplätze pro	WE

Im Hinblick auf das national angestrebte Modal Split-Ziel 25/75 (ÖV/MIV) und in Anbetracht der guten Anbindung des Plangebiets an den ÖPNV werden von den Teams im Rahmen des zu erstellenden Parkraumkonzepts Aussagen zu einem angemessenen Stellplatzschlüssel erwartet, welcher dem Anspruch der Entwicklung eines Quartiers mit Pilotcharakter im Sinne der Nachhaltigkeit Rechnung trägt. In diesem Zusammengang sollen auch Lösungsansätze zur zeitgemäßen Verwaltung und Organisation der Stellplätze für das gesamte Plangebiet geliefert werden.

### ÖPNV

Ein ÖPNV-Konzept in Anlehnung an das bestehende ÖPNV-Liniennetz und im Hinblick auf eine optimale ÖPNV-Anbindung des Plangebiets wird erwartet. Das ÖPNV-Konzept soll ebenfalls den Entwicklungshorizont für das Areal berücksichtigen und eine entsprechende Phasierung beinhalten. Der funktionalen und gestalterischen Ausbildung der multimodalen Plattform ist besonders Rechnung zu tragen.

### 3.2 Vertiefungsbereiche

#### 3.2.1 Aufhebung der Trennwirkung der Bahntrasse | Multimodale Plattform

Die Konzeption und Gestaltung der multimodalen Plattform (Bahnhof, Busbahnhofs, Park&Ride) inklusive deren Integration in das Umfeld und das Entwickeln intelligenter Lösungen zur Aufhebung der Trennwirkung der Bahntrasse sind Bestandteil des Vertiefungsbereichs 1. Hierbei wird insbesondere Wert auf die Qualität des öffentlichen Raums und die Wegeführung gelegt. Ziel ist eine optimale Verknüpfung der unterschiedlichen Quartiere untereinander und deren attraktive Anbindung an den ÖPNV (Zentrums von Mersch, neues Quartier auf dem Areal des Agrocenters, Schulcampus, Ortschaft Beringen etc.).

#### 3.2.2 Vertiefungsbereich 2 (wird im Laufe des Verfahrens festgelegt)

Im Zwischenkolloquium am 25.03.2010 wird, abhängig vom präsentierten Konzept, für die 4 Projektteams jeweils ein weiterer Vertiefungsbereich festgelegt.







## ANHANG

- A1 Consultation rémunérée Quartier de la Gare  
 Input pour le volet mobilité  
 Schroeder&Associés - 12.2009
- A2 Consultation rémunérée Quartier de la Gare  
 Input Agrocenter Mersch Cepal S.A. / Atoz 12.2009

## PLANUNGSUNTERLAGEN

### A1 Plangrundlagen

- A1.1 Cartes topographiques 1/20.000  
 [ACT 1998]
- A1.2 Orthofotos 2007  
 [ACT 2007]
- A1.3 Carte topographique BD-L-TC  
 [ACT 1998]
- A1.4 Plan cadastral numérisé PCN  
 [ACT 2008]
- A1.5 Photogrammétrie / Aufmaß  
 [Gemeinde Mersch]

### A2 Grundlagen Planungsdokumente national, regional

- A2.1 Programme directeur d'aménagement  
 du territoire [PDAT 2003]
- A2.2 Integratives Verkehrs- und  
 Landesentwicklungskonzept [IVL 2004]
- A2.3 Plan sectoriel logement  
 [avant-projet de plan 2009]
- A2.4 Plan sectoriel zone d'activités  
 économiques [avant-projet de plan 2009]
- A2.5 Plan sectoriel paysage  
 [avant-projet de plan 2009]
- A2.6 Plan sectoriel transports  
 [avant-projet de plan 2009]

### A3 Grundlagen Planungen auf nationaler Ebene

- A3.1 Administration des Ponts et Chaussées  
 Planung neue Brücke N7 – Luxconsult  
 (Pläne 05590-0-035 / 05590-0-040 /  
 05590-1-006 / 06/212 B-100)
- A3.2 Société Nationale des Chemins de Fer  
 Luxembourgeois  
 Planung Aufgabe Bahnübergang  
 PN23a / Gare Mersch –  
 Schroeder&Associés (Plan ID-A126)
- A3.3 Ministère des Travaux Publics  
 Planung « Campus scolaire de Mersch  
 pour le Nei Lycée et pour le Lycée  
 technique pour professions éducatives  
 et sociales » – provisoires Pläne  
 vom 15.04.2009 zur Erteilung der  
 Baugenehmigung

### A4 Grundlagen Vallée de l'Alzette

- A4.1 Convention pour un développement  
 intercommunal intégratif et coordonné  
 des communes de la vallée de l'Alzette  
 Text der Konvention 2007

### A5 Grundlagen Studien Gemeindeentwicklung Mersch

- A5.1 Auszug Vorentwurf Etude préparatoire  
 zum PAG – Teil 1 Bestandsanalyse  
 La mise en valeur du centre de  
 Mersch - Analyse du tissu bâti et données  
 structurelles de l'étude préparatoire  
 relative à la refonte du PAG-  
 Zeyen&Baumann – 02.2009
- A5.2 Verkehr  
 Verkehrskonzept Mersch  
 (Concept de mobilité)  
 Schroeder&Associés – 03.2005

### A6 Grundlagen Plangebiet

- A6.1 Luftaufnahmen Plangebiet 2008  
 (Simonis/Schuman)
- A6.2 Bestandsfotos Plangebiet 2008/2009  
 (DeweyMuller)
- A6.3a Eigentumsverhältnisse Plangebiet: Plan  
 und Tabelle Eigentumsverhältnisse auf  
 Grundlage des PCN (DeweyMuller)
- A6.3b Société Nationale des Chemins de  
 Fer Luxembourgeois  
 Auszug aus dem Katasterplan  
 « Extrait du plan cadastral Commune  
 de Mersch, Section D de Beringen du  
 31/03/2008 »  
 (Markierung der Flächen im Besitz des  
 Fonds du Rail)
- A6.3c ergänzende Unterlagen Eigentumsver  
 hältnisse: Tabelle Staatsgrundstücke
- A6.4 Agrocenter – Situationsplan inkl.  
 technischer Infrastrukturen  
 CEPAL / Agroconsult 1973

### A7 Sonstiges

- A7.1 Broschüren des Département  
 de l'aménagement du territoire /  
 Direction de l'aménagement  
 communal et du développement urbain
- A7.2 Broschüren des Ministère du Logement
- A7.3 Broschüre Nationaler Aktionsplan  
 Mobilité douce - 2008
- A7.4 Broschüre der Administration de la  
 Gestion de l'Eau



## INTERNETADRESSEN

Folgende Webseiten enthalten für die Bearbeitung des Projektes nützliche Informationen:

<http://www.mersch.lu>  
<http://www.miat.public.lu>  
<http://www.mt.public.lu>  
<http://www.environnement.public.lu>  
<http://www.mtp.public.lu>  
<http://www.pch.public.lu>  
<http://www.abp.public.lu>  
<http://www.eau.public.lu>  
<http://www.logement.lu>

<http://www.statec.public.lu>  
<http://www.ivl.pubic.lu>  
<http://www.granderegion.net>  
<http://gis.eau.etat.lu>  
<http://www.inondations.lu>  
<http://www.pacte-logement.lu>  
<http://www.mobiliteit.lu>

<http://www.nordstad.lu>  
<http://www.kirchbergonline.lu>  
<http://www.agora.lu>  
<http://www.fonds-belval.lu>

<http://www.act.etat.lu>  
[http://www.kbr.be/collections/cart\\_plan/ferraris/ferraris\\_nl.html](http://www.kbr.be/collections/cart_plan/ferraris/ferraris_nl.html)

<http://www.legilux.public.lu>

## BILDNACHWEIS

Luftaufnahmen 2008  
Alex Simonis, Claude Schuman

Bestandsphotos 2008/2009  
Dewey Muller - architectes et urbanistes

Schemata erstellt auf der Grundlage des PCN  
« © ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L' ETAT DU GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES»

Orthophotos 2007 ACT  
« © ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L' ETAT DU GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES»



ORGANISATION · REDAKTION · DESIGN

**DEWEY MULLER**  
architekten und stadtplaner architectes et urbanistes

15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte, L-1331 Luxembourg

Tel: +352 263858-1 | Fax: +352 263858-50

Flandrische Straße 4, D-50674 Köln

Tel: +49 221 925888-0 | Fax: +49 221 925888-50

[www.deweymuller.com](http://www.deweymuller.com)



