

1. Auflage | Juni 2014

Parkraummanagement – Von der Planung zur Entscheidung

Ein Leitfaden für Gemeinden und Bauantragsteller



Développement intercommunal
coordonné et intégratif

Bertrange | Ministère du Développement
Hesperange | durable et des Infrastructures
Leudelange | Département de l'aménagement
Luxembourg | du territoire
Strassen



www.dici.lu

Dieser Leiffaden ist eine Initiative von DICI unter Leitung der Gemeinde Leudelange. Mehr Informationen über die Ziele der Konvention DICI, die Partner und Leitprojekte online. Einfach QR-Code mit dem Smartphone scannen und direkt zur Website gelangen.



1. Auflage | Juni 2014



Développement intercommunal
coordonné et intégratif

Bertrange
Hesperange
Leudelange
Luxembourg
Strassen

Ministère du Développement
durable et des Infrastructures
Département de l'aménagement
du territoire

Parkraummanagement – Von der Planung zur Entscheidung

Ein Leitfaden für Gemeinden und Bauantragsteller



1. Auflage, Juni 2014

Herausgeber:

DICI – Ein Zusammenschluss des Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur mit der Stadt Luxemburg und den Gemeinden Bertrange, Hesperange, Leudelange und Strassen

Bearbeitung:

AG Parkraummanagement:

Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur –
Aménagement du territoire, Planification de la mobilité
Commune de Leudelange – Leadpartner des Leitprojektes
Verkéiersverbond

Van Driessche urbanistes et architectes, Luxemburg (L)

FIRU mbH – Forschungs- und Informations-Gesellschaft
für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung,
Kaiserslautern (D)

Dewey-Muller, Architekten und Stadtplaner, Luxemburg (L)

Zeyen+Baumann, Büro für Raum- und Stadtplanung, Bereldange (L)

Claudia Eustergerling Design, Creation & Consultancy, Luxemburg (L)

INHALT

- 1 Warum Parkraum managen? — 7**
 - 1.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und die Folgen — 8
 - 1.2 DICI Konvention und strategisches Leitprojekt „Parkraummanagement“ — 8
 - 1.3 Ziele und Grundsätze des Parkraummanagements — 10
 - 1.4 Harmonisierung der bisherigen Stellplatzregelungen — 12

- 2 Wie ist Parkraummanagement geregelt? — 15**
 - 2.1 Nationale Planungsinstrumente und Reglementarien — 17
 - 2.2 Vorgaben auf nationaler Ebene — 18
 - 2.2.1 Aufteilung in städtische und ländliche Gemeinden — 18
 - 2.2.2 Regelungen für die ländlichen Gemeinden — 18
 - 2.2.3 Regelungen für die städtischen Gemeinden — 19
 - 2.3 Kommunale Planungsinstrumente und Reglementarien — 22
 - 2.4 Umsetzung auf kommunaler Ebene — 22
 - 2.4.1 Städtische oder ländliche Gemeinde? — 22
 - 2.4.2 Anpassung der Flächennutzungspläne an den PST — 22
 - 2.4.3 Art der zu ermittelnden Stellplätze für die städtischen Gemeinden — 23
 - 2.4.4 Festlegung der PRM-Schlüssel im Gemeindegebiet — 24
 - 2.4.5 Einfügung in die Partie écrite des PAG — 28

- 3 Anwendung und Beurteilung von Bauvorhaben — 31**
 - 3.1 Beschreibung eines Vorhabens — 32
 - 3.1.1 Wo liegt das Vorhaben? — 32
 - 3.1.2 Welche Nutzung realisiert das Vorhaben? — 32
 - 3.1.3 Wie groß ist das Vorhaben? — 33
 - 3.2 Ermittlung der Stellplatzanzahl — 34
 - 3.3 Umsetzung und Genehmigung provisorischer Stellplätze — 35
 - 3.4 Fallbeispiele — 36

- 4 Anhang — 41**
 - 4.1 Bewertung der Qualität des öffentlichen Transports — 42
 - 4.2 Erläuterungen zur räumlichen Abgrenzung der Kategorien — 44
 - 4.2.1 Lage und Qualität der Haltestelle — 44
 - 4.2.2 Festlegen der Kategorie einer Parzelle — 44
 - 4.2.3 Umgang mit Barrieren — 45
 - 4.2.4 Festlegung des Einzugsbereichs einer Haltestelle — 45
 - 4.2.5 ÖPNV-Fahrzeit bis zum/vom Knotenpunkt — 49
 - 4.3 RGD PST, Auszug der PRM-relevanten Passagen — 49
 - 4.4 Übersichtstabelle der moderaten und restriktiven Grenzwerte — 59
 - 4.5 Indikative Karte der Kategorisierung — 60

WAS IST + PARKRAUM- MANAGEMENT

?

+



Was ist PRM? Wozu soll es dienen? Wie wird es angewendet?
Antworten auf diese Fragen sind in diesem Leitfaden aufbereitet.
Er soll die praktische Umsetzung der PRM-Regelungen erleichtern,
die im Projektentwurf zum sektoriellen Plan Transport
vorgesehen sind.



Einfache Umsetzung
mit GIS-basiertem
Berechnungstool

WAS IST PARKRAUM- MANAGEMENT ?



„Wesentlicher Eckpfeiler des Parkraummanagements ist die Beschränkung des Stellplatzangebots auf den Grundstücken in Abhängigkeit von der Qualität des öffentlichen Transports und der Art der Nutzung. Die Harmonisierung der zulässigen Stellplatzzahlen dient dazu, Konkurrenzsituationen zwischen Gemeinden von vornherein auszuschließen.“

François Bausch, Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, MDDI

Weniger Autofahrten, kürzere Wege und einfaches Umsteigen in Bus und Bahn – durch Parkraummanagement in städtischen Gebieten werden Alternativen zum Auto für den täglichen Weg zur Arbeit attraktiv.



„Um Parkraummanagement erfolgreich einführen zu können, ist koordiniertes Vorgehen von allen Beteiligten notwendig. Zugleich erfordert es eine qualitative und quantitative Verbesserung des öffentlichen Transports und eine Siedlungsplanung und -entwicklung, die das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt. Eine gesunde Durchmischung der einzelnen Quartiere schafft kurze Arbeitswege und weniger motorisierten Mobilitätsbedarf.“

Camille Gira, Staatssekretär für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, MDDI

Aus der Sicht des
Leadpartners der AG
Parkraummanagement



„Parkraummanagement trägt dazu bei, Autofahrten zu beschränken. Die Begrenzung des Individualverkehrs bedeutet für die Anwohner und Beschäftigten eine Steigerung der Lebensqualität durch bessere Luftqualität, weniger Lärm, sicherere öffentliche Freiräume. Die Förderung weicher Standortqualitäten verbessert die Positionierung des Gebietes im Standortwettbewerb. Mit den Beteiligten der DICI-Konvention haben wir uns zu einer abgestimmten Planung verpflichtet und für Parkraummanagement entschieden.“

Diane Feipel, Bürgermeisterin, Gemeinde Leudelange

Langfristig bringt Parkraummanagement weniger Verkehrsbelastung und saubere Luft. Je nach Nutzung beeinflusst die Umstellung die Standortwahl und bringt einen Flächengewinn im städtischen Raum für ein attraktiveres Stadtbild.

„Fakt ist, solange Autofahrer einfach und kostengünstig Parkplätze in der Nähe Ihres Zielorts finden, kann der öffentliche Transport nicht ernsthaft mit dem Privatauto konkurrieren, weder im Hinblick auf Zugänglichkeit noch auf Komfort. Parkraummanagement ist ein Instrument, um den Anteil des öffentlichen Transports innerhalb des Modal Splits wesentlich zu erhöhen.“

Gilles Dostert, Generaldirektor Verkeéiersverbond

In Bezug auf
das Angebot des
öffentlichen Transports



Parkraummanagement ist ein Instrument, um den Anteil des öffentlichen Transports innerhalb des Modal Splits wesentlich zu erhöhen.

„Das Parkraummanagement soll nicht nur als Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Transports dienen, indem die zulässigen Stellplatzzahlen eingeschränkt werden, sondern auch die räumliche Ansiedlung von Nutzungen vor dem Hintergrund der Qualität des öffentlichen Transports beeinflussen.“

Jens Stangier, Van Driessche urbanistes et architectes



In Bedeutung auf
Stadtplanung

1 WARUM PARKRAUM MANAGEN?

1 Warum Parkraum managen?

1.1 Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und die Folgen

Das Großherzogtum Luxemburg stellt sich als dynamisch wachsender Raum dar, von dem über die Landesgrenzen hinaus eine starke wirtschaftliche Anziehungskraft ausgeht. Dies führt zu einer bedeutenden Zuwanderung wie auch zu hohen Pendlerströmen.

Von 1991 bis 2013 ist die Bevölkerung im Großherzogtum Luxemburg von circa 384.000 Einwohner¹ auf 537.000 Einwohner² angewachsen. Verantwortlich dafür ist vor allem eine konstante Einwanderung. Daneben wird eine immer größere Zahl von Arbeitskräften aus den Grenzgebieten Frankreichs, Belgiens und Deutschlands angezogen. Während es 1985 noch circa 16.000 Grenzpendler waren, sind es heute circa 157.000.³

Die positive wirtschaftliche Entwicklung führt vornehmlich in den städtischen Gebieten zu Engpässen und Problemen, wie z.B. einer hohen Baulandnachfrage, einer Verteuerung der Bodenpreise, einem Anstieg des Verkehrsaufkommens und einer Verknappung natürlicher

Ressourcen. Die steigende Inanspruchnahme von Flächen für Siedlung und Verkehr stellt die Gemeinden vor Herausforderungen. Alternative Wege müssen daher beschritten werden, um die Lebensqualität sowie die Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit des Raums zu wahren.

Alternative Wege müssen beschritten werden, um die Lebensqualität, sowie Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit des Raums zu wahren.

1.2 DICI-Konvention und strategisches Leitprojekt „Parkraummanagement (PRM)“

Um den negativen Auswirkungen dieser Tendenzen im Agglomerationsraum der Stadt Luxemburg entgegen zu wirken, haben die Stadt Luxemburg, die Gemeinden Hesperange, Leudelange, Bertrange und Strassen und das für Landesplanung zuständige Ministerium im Juni 2005 die erste *Convention relative à un Développement Intercommunal Coordiné et Intégréatif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg* (Konvention für die koordinierte und integrative interkommunale Entwicklung im Südwestens der Agglomeration der Stadt Luxemburg) – genannt DICI – unterzeichnet.

1 Stand 01.01.1997, <http://www.ecp.public.lu/repertoire/stats/1997/01/>

2 Stand 01.01.2013, Statec

3 Statec

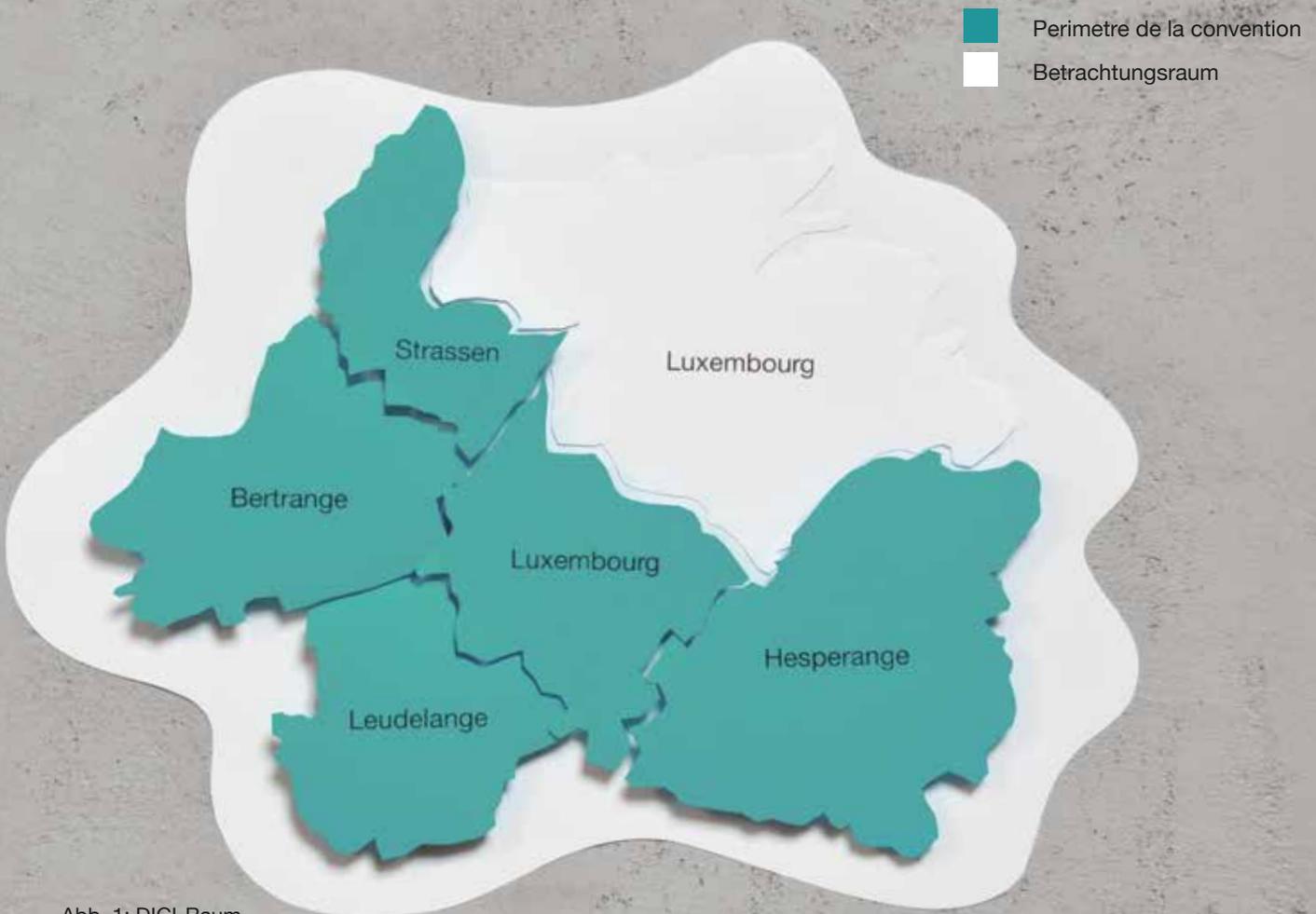


Abb. 1: DICI-Raum

Die Gemeinden des DICI-Raums (vgl. Abb. 1) wollen einen gemeinsamen Weg gehen und einen lebenswerten Siedlungsraum entwickeln, der sich am Leitbild der Nachhaltigkeit orientiert und die sozialen, ökologischen und ökonomischen Interessen in Einklang bringt.

Mit der Konvention verpflichten sich die Beteiligten zur Umsetzung einer abgestimmten Planung, die eine ausgewogene Verteilung von Arbeitsplätzen und Wohnraum, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Förderung des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs innerhalb des Planungsraums zum Ziel hat.

Der erste gemeinsame Auftrag des *Comité politique* betraf die DICI-Pilotstudie zum Parkraummanagement⁴, die vom Planungsbüro R+T erarbeitet wurde. Aufgrund von Befragungen von Haushalten, Betrieben und Kunden wurden die Fahrgewohnheiten und die Parkplatznachfrage analysiert. Ein Ergebnis daraus ist, dass pro Haushalt rund 1,5 PKWs vorhanden sind, und dass 1,4 bis 1,9 Stellplätze pro Wohneinheit und im Schnitt rund vier

⁴ vgl. R+T: Großherzogtum Luxemburg – Pilotstudie zum Parkraummanagement

Stellplätze pro 100 Quadratmeter Betriebsfläche von Kommunen und Betrieben bereitgestellt werden. Daraus kann man schließen: die meisten Menschen im Südwesten der Agglomeration der Stadt Luxemburg haben ein Auto, fahren damit zur Arbeit und finden, mit Ausnahme in der Stadt Luxemburg, genügend Stellplätze für ihren Wagen. Bislang besteht also für sie kaum ein Grund, Bus und Bahnen zu nutzen. Die darauffolgenden Arbeiten und insbesondere die Parkraumregelungen des *Projet de règlement grand-ducal du plan directeur sectoriel transports* bauen auf der Bestandsanalyse und den Erkenntnissen dieser Studie auf. Im Juni 2009 haben die politischen Gemeindeverantwortlichen ihre Absicht bekundet, ihre Stellplatzregelungen dem Regelwerk des PRM anzunähern. So haben die DICI-Gemeinden schon in ihren heutigen Parkraumregelungen bei Bürodienstleistungen obere Grenzwerte für die Anzahl von Stellplätzen festgelegt.

Neben den inhaltlichen Beiträgen, die aus den Arbeiten der DICI-Konvention in den sektoriellen Plan Transport eingeflossen sind, hat sich die „**DICI-Arbeitsgruppe PRM**“ in Zusammenarbeit mit Vertretern des für Landesplanung zuständigen Ministeriums, des Kommunalplanungsamts des Innenministeriums und dem Verkéiersverbond, mit der Erstellung des vorliegenden Leitfadens befasst. Er erläutert die Umsetzung und die Anwendung des Parkraummanagementsystems auf kommunaler Ebene und stellt somit, insbesondere

Der PRM-Leitfaden, die praktische Arbeitshilfe für die Erstellung der Flächennutzungspläne und zukünftige Anwendung des PRM!

für die städtischen Gemeinden, eine **praktische Arbeitshilfe** für die Erstellung der Flächennutzungspläne und die zukünftige Anwendung des PRM dar.

1.3 Ziele und Grundsätze des Parkraummanagements

Eine Begrenzung des Individualverkehrs bedeutet für Anwohner und vor Ort Beschäftigte eine Steigerung der Lebensqualität durch bessere Luftqualität, weniger Lärm und sicherere öffentliche Freiräume. Die **Förderung dieser weichen Standortqualitäten** begünstigt zudem eine verbesserte Positionierung des Gebietes im Standortwettbewerb.

Die Verkehrsmittelwahl wird durch die Verfügbarkeit von Stellplätzen, vor allem am Zielort einer Fahrt, stark beeinflusst. Das Stellplatzangebot ist deshalb eine maßgebliche „**Stellschraube**“ für eine **nachhaltige Verkehrsentwicklung**. Eine Beschränkung ist aber nur dann sinnvoll, wenn dem Autofahrer hochwertige Alternativen geboten werden. Ein attraktives Angebot des öffentlichen Transports ist deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für ein PRM, um die Erreichbarkeit der betroffenen Orte, Zonen etc. weiterhin zu gewährleisten.

Parkraummanagement soll dazu beitragen Autofahrten zu beschränken. Es ist dort sinnvoll, wo viele Autofahrten entstehen und ein Großteil dieser Fahrten auf den öffentlichen Transport verlagert werden kann, also vor allem in den **städtischen Gebieten**. Unterstützt wird die Verlagerung, indem die Verlockung das Auto zu nutzen, durch fehlende Parkplätze verringert wird. Gerade bei größeren, neuen Entwicklungsgebieten (z. B. Ban de Gasperich/ Midfield) kann mit dem PRM eine standortgerechte Entwicklung begünstigt werden. Eine Beschränkung des Parkraumangebots auf den Grundstücken in Abhängigkeit von der Qualität des öffentlichen Transports und der Nutzungen ist also ein wesentlicher Eckpfeiler eines PRM.

Ein gewünschter Effekt des PRM ist seine **Eigenschaft als Steuerungsinstrument bei der Standortwahl bestimmter Nutzungen**. Betriebe, deren Arbeitsabläufe keine regelmäßigen Autofahrten erfordern und die über eine hohe Zahl an Arbeitsplätzen verfügen, werden zukünftig vermehrt Standorte wählen, die über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügen. Es ist also nicht mehr nur die bestehende Nutzung, die einer bestimmten Reglementierung ihres Stellplatzangebots unterliegt, sondern eine vorhandene Stellplatzregelung, die die Ansiedlung von Nutzungen beeinflusst.

Grundsätze des Parkraummanagements

- Effizientes Parkraummanagement ist ein kostengünstiges und leistungsfähiges Mittel um die Verlagerung auf den öffentlichen Personenverkehr und die aktive Mobilität zu bewirken.
- Eine Begrenzung der Stellplätze am Arbeitsplatz ist dringend notwendig, um den Anteil des Autoverkehrs bei den Fahrten zur Arbeit zu reduzieren.
- Parkraummanagement ist nur dann erfolgreich, wenn der Ausbau des öffentlichen Transports und eine koordinierte, strategische Siedlungsentwicklung gleichermaßen berücksichtigt werden.
- Das Angebot im öffentlichen Transport muss ausgebaut werden, um weitreichende Verlagerungen zu ermöglichen. Jedoch darf ein schlechtes Angebot kein Alibi für höhere Stellplatzzahlen sein. Die Parkraumpolitik muss sicherstellen, dass die Effekte zukünftiger Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Transport nicht durch irreversible Parkraumherstellung konterkariert werden!
- Parallel zu einem restriktiven Parkraummanagement ist eine „Bewirtschaftung des Straßenraums“ zu empfehlen (siehe Art. 16 RGD PST).
- Zwischen den einzelnen Nutzungen Bürodienstleistungen/Verwaltung, Handwerk/Industrie und Einzelhandel muss deutlich differenziert werden.
- Eine Differenzierung der Stellplatzzahlen nach sachlichen Kriterien, nicht nach Gemeindegrenzen, ist erforderlich.

Durch eine zukünftige Verknappung des Parkraumangebots bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Transports soll eine modale Verlagerung erzielt werden. Zukünftig dürfen bei steigenden Arbeitsplatz- und Einwohnerzahlen Stellplätze nur noch in reduziertem Maße gebaut werden.

1.4 Harmonisierung der bisherigen Stellplatzregelungen durch das über den *sektoriellen Plan Transport (PST)* eingeführte Parkraummanagement

Im Großherzogtum Luxemburg sind die Stellplatzreglements bislang Teil der kommunalen Bauordnungen. Die in den Stellplatzreglements dargestellten Stellplatzschlüssel sind meist Mindestwerte, d.h. die auf dieser Grundlage berechnete Zahl an privaten Stellplätzen eines Vorhabens muss mindestens hergestellt werden. Die Schaffung eines größeren Angebots an privaten Stellplätzen ist jederzeit möglich. Lediglich in der Stadt Luxemburg, den süd-westlichen Umlandgemeinden Strassen, Bertrange, Leudelange und Hesperange sowie für das Konversionsprojekt *Belval* (ansässig auf den Gemeindegebieten von Esch-sur-Alzette und Sanem) bestehen Regelungen zu Obergrenzen, die nicht überschritten werden dürfen.

Durch die eigenständige kommunale Festsetzung unterscheiden sich die vorhandenen Stellplatzschlüssel der einzelnen Kommunen stark. Hohe Stellplatzschlüssel tragen neben niedrigeren Baulandkosten und Steuersätzen im Vergleich zur Stadt Luxemburg zu einer hohen Attraktivität der Umlandgemeinden für die Ansiedlung von Betrieben bei. An den oftmals schlecht mit dem Öffentlichen Transport erschlossenen Gewerbegebieten konzentrieren sich zunehmend verkehrsintensive Bürodienstleistungsunternehmen, deren Mitarbeiter auf die Fahrt mit dem PKW angewiesen sind.

Mit der Einführung des Parkraummanagements wird ein staatlicher Rahmen vorgegeben, den die Kommunen mit ihren Festsetzungen präzisieren (siehe Kapitel 1). Auf der Grundlage der Erschließungsqualität im Öffentlichen Transport wird eine landesweit einheitliche Bandbreite für die Stellplatzschlüssel festgelegt (siehe Kapitel 1).



RGD PST
siehe Anhang

Der *Plan Sectoriel Transports (PST)* gibt drei Standortkategorien (1, 2 und 3) vor, die die Qualität der Erschließung eines Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln charakterisieren (*siehe Art. 11 RGD PST*). Diese Kategorien können um die Kategorie 1+ ergänzt werden, um besonders gut angebundene Bereiche zu qualifizieren sowie um *Zones à dominante rurale*, Teilräume in städtischen Gemeinden, die strukturell eher dem ländlichen Raum zuzuordnen sind.

Ziel des Parkraummanagements ist es, die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Bauvorhaben zu vereinheitlichen. Auf der Grundlage der bekannten Regelungen der kommunalen Bauordnungen werden für bestimmte Nutzungen die Stellplatzschlüssel vereinheitlicht und weitere Regelungen für alle Gemeinden verbindlich eingeführt. Aus dem Reglement der Stadt Luxemburg wird beispielsweise die Regelung der Obergrenze für die Stellplatzanzahl bei Bürodienstleistungen übernommen.

Darüber hinaus wird die Ausrichtung verkehrsintensiver Nutzungen auf das ÖPNV-Angebot, wie sie bisher in vielen Fällen z. B. durch Mobilitätskonzepte bereits vorgenommen wurde, als verbindliche Regelung eingeführt.

Die Regelung der Stellplatzzahlen für die verschiedenen Nutzungsarten (*Bürodienstleistung/Verwaltung, Handwerk/Industrie, Einzelhandel*) erfolgt aufgrund folgender, grundsätzlicher Feststellungen.

a) Bürodienstleistung / Verwaltung

Da Büroangestellte in der Regel den PKW wenig für berufliche Fahrten benutzen, ist die Anzahl von Personen, die nachweislich auf den PKW für berufliche Zwecke angewiesen sind, bei Dienstleistungs- und Büronutzung gering. Dienstleistungs- und Büronutzungen mit zahlreichen Arbeitsplätzen, d.h. mit einer Bruttogeschossfläche von mehr als 3.500 m², sind in Standorten der Kategorie 3, den Gebieten mit schlechter ÖPNV-Erschließung und in ländlichen Gemeinden ausgeschlossen. Für Bürodienstleistungen und Verwaltungen mit hohem Besucheraufkommen (z. B. Banken mit Schalterbetrieb, Krankenkasse, Arbeitsamt) können Zuschläge genehmigt werden (*siehe Art. 12 (2) RGD PST*).

b) Handwerk / Industrie

Die Arbeitsplatzdichte bei Handwerks- und Industriebetrieben ist in der Regel geringer als bei Bürodienstleistungen und Verwaltungen. Demnach ist die Anzahl der Fahrten gegenüber der bebauten Fläche geringer. Allerdings gilt zu berücksichtigen, dass Handwerksbetriebe eine gewisse Anzahl von betrieblich notwendigen Fahrzeugen benötigen. Eine genügend hohe Anzahl von Stellplätzen für diese Fahrzeuge muss gewährleistet werden. Ziel soll es sein, die Ansiedlung von Handwerks- und Industriebetrieben vorrangig in Standorten der Kategorie 2 und 3 zu fördern. Für Handwerks- oder Industriebetriebe mit nachgewiesenem Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen für betrieblich notwendige Fahrzeuge können Zuschläge genehmigt werden (*siehe Art. 12 (2) RGD PST*).

c) Einzelhandel

Die Anzahl der Stellplätze für den Einzelhandel hängt weitgehend vom Kundenvolumen ab. Der Zugang zu den Einzelhandelsgeschäften ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Einzelhandelsgeschäfte, die in städtischen und zentralen Bereichen gelegen sind, erzeugen weniger private Autofahrten als solche, die sich in peripherer Lage befinden. Demzufolge ist der Bedarf an Stellplätzen in den städtischen Zentren weniger groß als an der Peripherie. Unter die Nutzung Einzelhandel fallen auch die Verkaufsflächen der Handwerks- und Industriebetriebe (z. B. Showrooms oder ähnliches).

Die Gemeinden können daher im Rahmen ihres PAG für diese Betriebe eigene Stellplatzschlüssel definieren, die sich aber zwischen den in *Annexe 3 und 4* des *RGD PST* festgelegten Grenzen für den Einzelhandel mit <10.000 m² Verkaufsfläche bewegen sollen. Die Begründung zu dieser Vorgabe soll innerhalb des Mobilitätskonzepts zur *Etude préparatoire* zum PAG erfolgen und soll den Stellplatzschlüssel unter Berücksichtigung folgender Faktoren festlegen (*siehe auch Art. 14 RGD PST*):

- Sicherheitsrelevante Probleme
- Verkehrsenge
- Lärmbelastung
- Verbesserung des Angebots im öffentlichen Transport

Die Begriffe Einzelhandel, Einkaufszentrum und Verkaufsflächen verstehen sich im Sinne des abgeänderten Gesetzes vom 28. Dezember 1988 über den Zugang zu den Handwerks-, Handels-, Industrie- sowie verschiedenen Freiberufen.

Im Falle der Erweiterung einer bestehenden Verkaufsfläche, versteht sich diese als die globale, nach Erweiterung bestehende Verkaufsfläche.

2 WIE IST PARKRAUM- MANAGEMENT GEREGELT?

Städtische Gemeinden

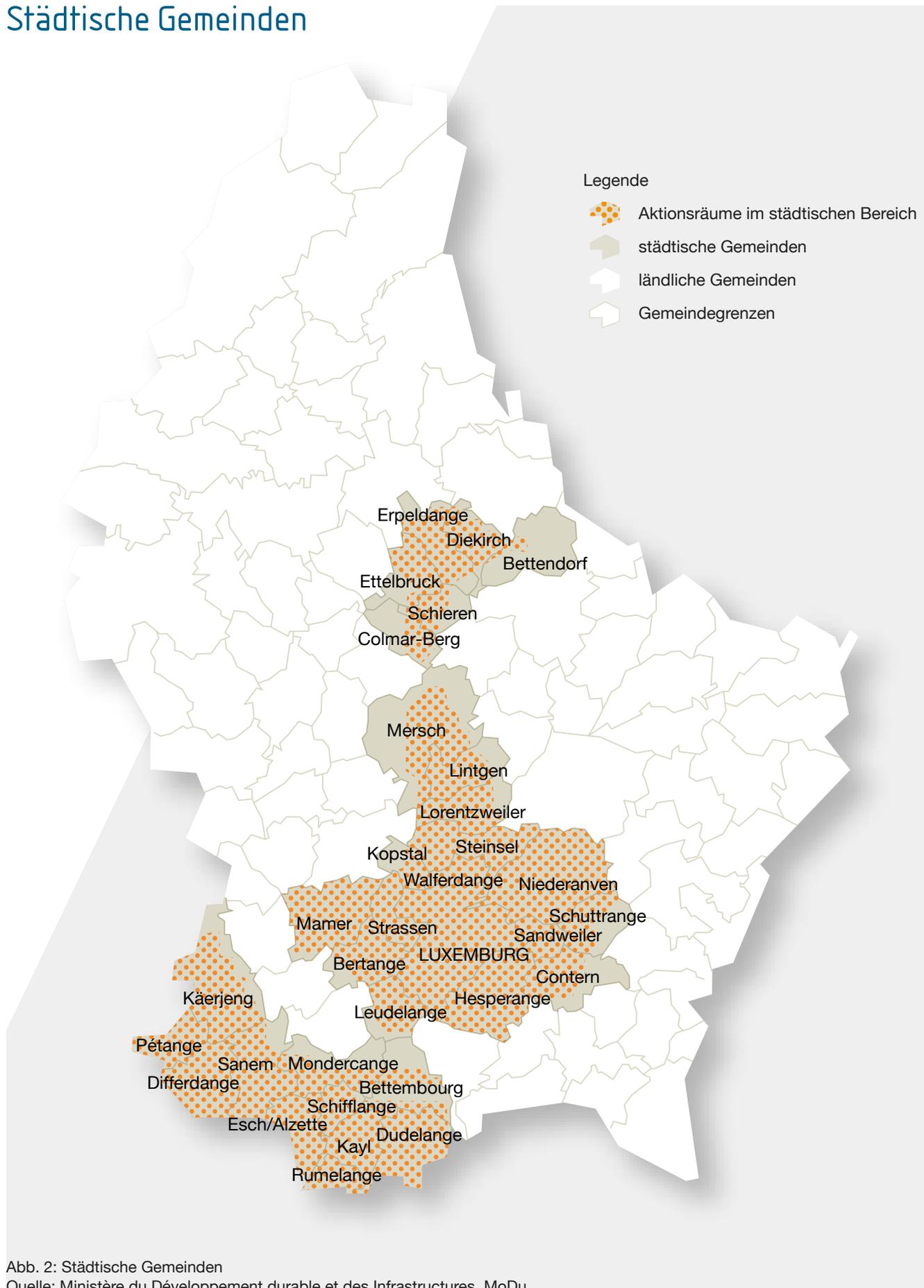


Abb. 2: Städtische Gemeinden
Quelle: Ministère du Développement durable et des Infrastructures, MoDu

2 Wie ist Parkraummanagement geregelt?

2.1 Nationale Planungsinstrumente und Reglementarien

Seit 2003 werden die grundlegenden Zielsetzungen der Landesentwicklung im *Programme directeur de l'aménagement du territoire (PDAT)* definiert. Im *Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL)* werden die Ziele des *Programme directeur* konkretisiert und Maßnahmen zur Umsetzung konzipiert. Dem neuen **Landesplanungsgesetz** vom 30. Juli 2013 zufolge müssen die Flächennutzungs- sowie die Bebauungspläne der Gemeinden (*PAG und PAP*) den Orientierungen des *PDAT* entsprechen. Die rechtsverbindliche Umsetzung der Orientierungen des *PDAT* erfolgt zudem über die sektoriellen Pläne, deren Vorgaben die kommunalen Flächennutzungspläne entsprechen müssen.

Das Parkraummanagement steht damit im Spannungsfeld der Zielsetzung des *Programme directeur*, einerseits die Städte und Gemeinden des Landes zu stärken und zu entwickeln, auf der anderen Seite eine hohe Lebensqualität zu bieten und die Belastungen insbesondere in Verdichtungsräumen zu reduzieren.

Parkraummanagement steht damit im Spannungsfeld der Zielsetzung, einerseits die Städte und Gemeinden zu stärken und zu entwickeln und andererseits eine hohe Lebensqualität zu bieten und die Belastungen zu reduzieren.

Im *Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL)* wird Parkraummanagement als wichtiges Instrument zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele des Landes gesehen, das in Verbindung mit einer Verbesserung des öffentlichen Transports wirkt (siehe Kapitel 1.3, S. 10). Eine zentrale Kenngröße der zukünftigen Entwicklung ist das bi-modale Verhältnis bei der Verkehrsmittelwahl zwischen Fahrten mit dem PKW und der Nutzung des öffentlichen Transports. Bis zum Jahr 2020 soll dieses landesweit bei 75:25 liegen.

Dieses Ziel einer landesweiten Erhöhung des bi-modalen Modal-Split-Wertes auf 25% für den Öffentlichen Verkehr wird in der globalen Strategie für eine nachhaltige Mobilität, genannt *MoDu* übernommen. Ergänzt wird diese Zielsetzung durch die angestrebte Erhöhung des Anteils der aktiven Mobilität auf 25% des täglichen Verkehrsaufkommens (bis zum Jahr 2020) sowie – auf dem Gebiet der Stadtplanung – durch ein anvisiertes besseres Zusammenspiel zwischen Stadtentwicklung und nachhaltiger Mobilität. Zur Umsetzung dieser Ziele weist *MoDu*, neben der Erhöhung der Kapazität der einzelnen Verkehrsnetze,



Kapitel 1.3, S. 10

auf die Wichtigkeit der sogenannten Begleitmaßnahmen hin. Hierzu zählt, neben einem nationalen P&R Konzept und der Telematik, vor allem ein Parkraummanagement welches dazu beiträgt eine strukturiertere und nachhaltigere Raumentwicklung im Stadtgebiet zu unterstützen.

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Bereich und die Steuerung des Umfangs privater Stellplätze sind dabei, zusätzlich zur Förderung des öffentlichen Transports und des Langsamverkehrs, Maßnahmen mit Schlüsselrollen.

Der **Plan Sectoriel Transports (PST)** verfolgt dieselben Ziele wie die Strategie *MoDu*, nämlich die Stärkung der aktiven Mobilität und des öffentlichen Transports. In diesem Sinne werden auch Regelungen zum Parkraummanagement aufgenommen, die für alle Gemeinden im Großherzogtum Luxemburg bindend sind.

2.2 Vorgaben auf nationaler Ebene

2.2.1 Aufteilung in städtische und ländliche Gemeinden

Das System des Parkraummanagements soll vor allem die städtischen Gemeinden sowie die Gemeinden im Übergang zum städtischen Raum betreffen. Daher macht der PST die Unterscheidung zwischen städtischen Gemeinden auf der einen und ländlichen Gemeinden auf der anderen Seite. Diese Aufteilung orientiert sich an der Ausweisung eines *Espace d'action en milieu urbaine et périurbaine* im *Programme directeur* von 2003. Es handelt sich bei diesen städtischen Räumen um die Agglomeration Luxemburg-Stadt, die städtischen Gemeinden der Südregion und die Gemeinden der Nordstad. Eine Liste der Gemeinden ist im *Annexe 2 des PST* abgedruckt (siehe auch Abb. 2).

2.2.2 Regelungen für die ländlichen Gemeinden

Nach *Art.17 RGD PST* legen die ländlichen Gemeinden in ihren PAGs eine Anzahl an Stellplätzen fest, die maximal 1 Stellplatz pro 45 m² Bruttogeschossfläche für Dienstleistungs- und Büronutzungen betragen kann. Die Ansiedlung von Dienstleistungs- und Büronutzungen mit zahlreichen Arbeitsplätzen, d.h. mit einer Bruttogeschossfläche von mehr als 3.500 m², ist in den ländlichen Gemeinden außerhalb von den Entwicklungszentren (*centre de développement et d'attraction (CDA)*) ausgeschlossen. Die Gemeinde kann in ihrem PAG die Möglichkeit vorsehen, die Anzahl an zulässigen Stellplätzen aus städtebaulichen und architektonischen Gründen bis zu 10% zu senken oder zu erhöhen.



RGD PST
siehe Anhang

2.2.3 Regelungen für die städtischen Gemeinden

Standortkategorien und Haltestellenqualität

Der Entwurf des PST gibt drei Standortkategorien (1, 2 und 3) vor, die durch die Qualität der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln definiert werden. Diese Kategorisierung erfolgt nur im städtischen Raum. Technische Erläuterungen werden in Kapitel 4 dieses Leitfadens gegeben.

- **Kategorie 1** umfasst die städtischen Bereiche, in welchen Bus-, Bahn- oder Straßenbahnhaltestellen bestehen, die sehr gut an den öffentlichen Transport angebunden sind. Zudem ist eine kurze Fahrzeit (10 min) bis zum nächsten Knotenpunkt des öffentlichen Transports nachzuweisen (*arrêt à très haut niveau de service (THNS)*).
- **Kategorie 2** umfasst die Bereiche, in welchen Bus-, Bahn- oder Straßenbahnhaltestellen bestehen, die gut an den öffentlichen Transport angebunden sind, sowie weiter entfernte Übergangsbereiche der THNS-Haltestellen. Auch hier ist eine kurze Fahrzeit (10 min) bis zum nächsten Knotenpunkt des öffentlichen Transports nachzuweisen (*arrêt à haut niveau de service (HNS)*).
- **Kategorie 3** umfasst die Bereiche, die die Kriterien der Kategorien 1 und 2 nicht erfüllen und dementsprechend schlechter an den öffentlichen Verkehr angebunden sind.

Diese Kategorien können lokal begrenzt durch folgende Vorgaben ergänzt werden: (vgl. Art. 11(2) RGD PST)

- **Kategorie 1+** umfasst Bereiche, die restriktiver zu behandeln sind als die Kategorie 1 (z. B. Fußgängerzonen)
- **Zone à dominante rurale** umfasst Bereiche, die mit dem ländlichen Raum vergleichbar sind und damit dessen Regeln unterworfen werden.

Knotenpunkte

Als Knotenpunkte im öffentlichen Transport werden diejenigen Haltepunkte verstanden, welche die Kriterien des Art. 2 (16) des RGD PST erfüllen. Es handelt sich um eine Anzahl von Haltestellen, welche weniger als 250 m voneinander entfernt sind und mindestens 2 der 3 folgenden Eigenschaften erfüllen:

- Bahnhofstelle mit sehr hoher Taktfrequenz in mindestens 2 Fahrrichtungen
- Straßenbahnhaltestelle mit sehr hoher Taktfrequenz pro Fahrtrichtung
- Bushaltestelle mit mindestens 4 Buslinien mit hoher Taktfrequenz

Beispiele solcher Knotenpunkte wären die Haltepunkte *Gare Centrale*, *Ettelbruck Gare* oder *Esch/Alzette Gare*.

Desweiteren kann sich ein Knotenpunkt auch nur aus Bushaltestellen zusammensetzen. Dies müssen wenigstens 3 Bushaltestellen sein, die nicht weiter als 250 m voneinander entfernt sein dürfen und die jeweils von mindestens 8 Buslinien mit hoher Taktfrequenz erschlossen sind. Beispiel eines solchen Knotenpunktes wäre der Verbund der Haltestellen *Centre Hamilius*, *Centre Charlys Gare*, *Centre Royal* und *Centre Monterey*.

Standortkategorien

■ Kategorie 1
 ■ Kategorie 2
 ■ Kategorie 3

Der Entwurf des PST gibt drei Standortkategorien vor, welche die Qualität der Erschließung des jeweiligen Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln charakterisieren. Sie gelten für städtische Gebiete.

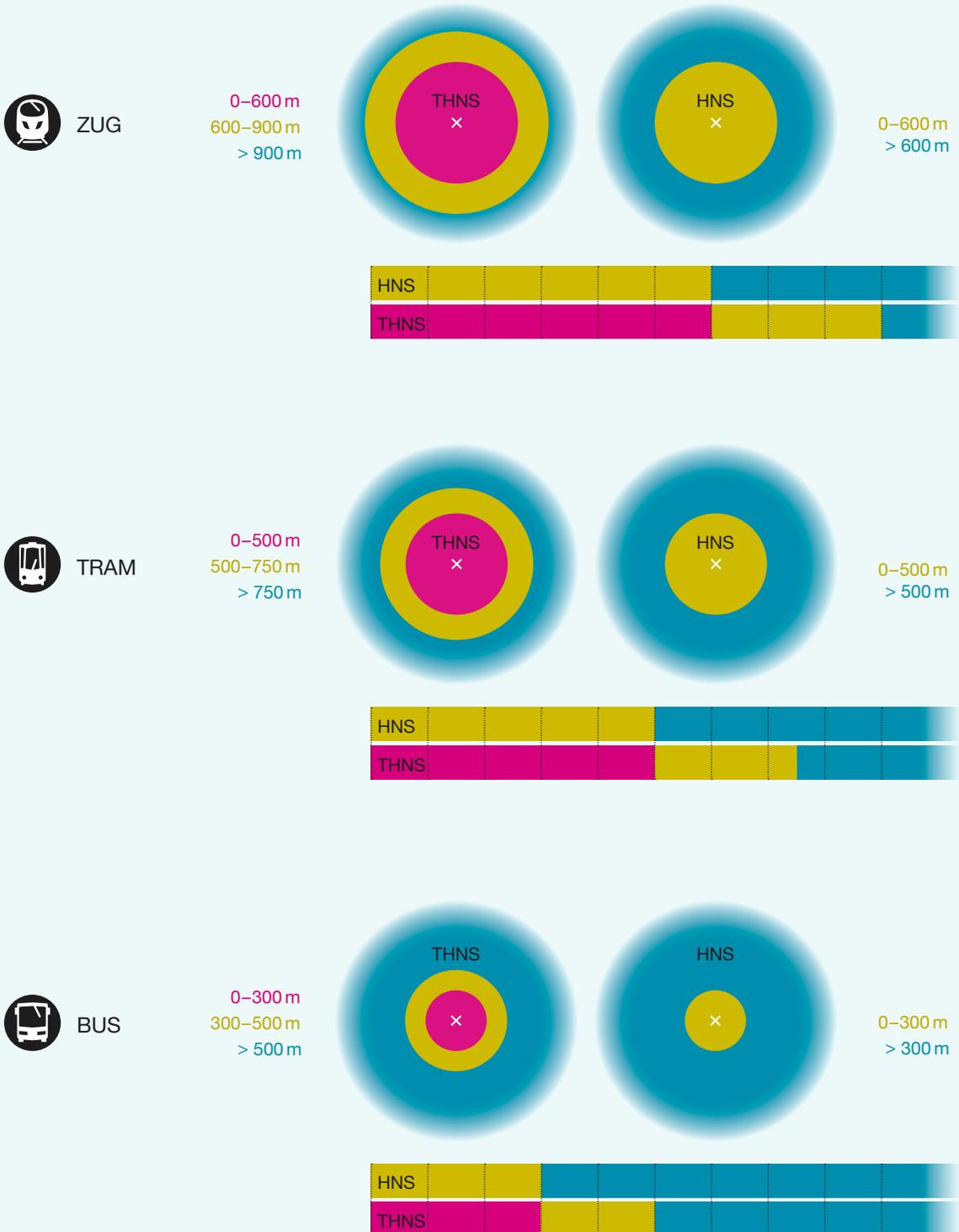


Abb. 3: Visualisierung der Standortkategorien

Verortung der Standortkategorien anhand eines Lageplans

In den *Communes à dominante urbaine et périurbaine* ist somit die bestehende und zukünftige Erschließungsqualität durch die öffentlichen Verkehrsmittel ausschlaggebend für die Eingliederung der einzelnen Katasterparzellen in die Kategorien 1+, 1, 2, 3 oder *Zone à dominante rurale*. Die Kategorie jeder Parzelle wird in dem Lageplan des Parkraummanagements (*plan de gestion du stationnement automobile*) ausgewiesen. An Hand dieses Lageplans kann also für das gesamte Gemeindegebiet schnell abgelesen werden, in welcher Kategorie ein Vorhaben liegt. Dieser Lageplan dient lediglich der Darstellung und ist nicht rechtlich bindend. **Rechtlich bindend ist für den Bauherrn die durch vorhandene oder geplante Erschließung definierte Einstufung (siehe Anhang).**

Ein Auszug dieses Lageplans, in der die Standortkategorien räumlich abgegrenzt sind, ist nachfolgend dargestellt (siehe Abb. 4). Er wird vom *Verkéiersverbond* mindestens einmal jährlich anhand der gültigen Regelfahrpläne des ersten Montags im Oktober aktualisiert. Zu diesem Zeitpunkt fließen somit sämtliche Veränderungen des ÖPNV-Angebots ein. Nach dieser jährlichen Aktualisierung sind die Gemeinden verpflichtet den aktualisierten Lageplan ihres Gemeindegebietes beim *Verkéiersverbond* anzufragen.

Bei Haltestellen die aus mehreren Masten bestehen, wird der Radius für die einzelnen Kategorien des PRM anhand eines fiktiven Punktes, der sich in der Mitte der einzelnen Masten befindet, errechnet. Für die Berechnung des PRM werden alle Haltestellen des ÖPNV und des kommunalen Busverkehrs berücksichtigt.



Abb. 4: Zuordnung des Vorhabens zu einer Standortkategorie. Das Vorhaben (orange Umrandung) liegt in der pinken Zone. Dies entspricht den Kriterien der Kategorie 1. Quelle: Verkéiersverbond, Grundkarte: ACT/www.geoportal.lu



Stellplatzzahlen
einfach kalkulieren
af.geoportal.lu

Im GIS-basierten
Berechnungstool sind
die Standortkategorien
bereits eingearbeitet
(siehe PS Transport)

2.3 Kommunale Planungsinstrumente und Reglementarien

Am 19. Juli 2004 wurde das neue kommunale Baugesetz⁵ erlassen, welches das luxemburgische Baugesetz von 1937 ersetzt. Dieses Gesetz und seine Ausführungsbestimmungen *RGD* regeln die Organisation des Gemeindeterritoriums unter anderem durch die Aufstellung von Flächennutzungsplänen *PAG* und Bebauungsplänen *PAP*. Das Gesetz wurde inzwischen mehrfach abgeändert und ergänzt, zuletzt am 28. Juli 2011.

PAG – Plan d'aménagement général

Jede Gemeinde ist verpflichtet, für ihr Gemeindegebiet einen *PAG* aufzustellen. Mit dem *PAG* wird ein verbindliches Planwerk geschaffen, um die künftige räumliche und städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes vorzubereiten und zu lenken. Der *PAG* besteht aus einem grafischen und einem schriftlichen Teil.

PAP – Plan d'aménagement particulier

Der *PAP* konkretisiert auf im *PAG* festgelegten Flächen die Aussagen des *PAG*. Anders als beim *PAG* kann beim *PAP nouveaux quartier* die Aufstellung des Plans nicht nur von der Gemeinde, sondern auch von privaten Akteuren initiiert werden. Die Aufstellung eines *PAP quartier existant* obliegt der Gemeinde im Rahmen der Neuaufstellung des *PAG*.

Der *PAP* besteht in der Regel aus einem grafischen und einem schriftlichen Teil und legt für jedes Grundstück die Art und das Maß der Bebauung fest und trifft gegebenenfalls gestalterische Festlegungen.

Schéma directeur

Für jeden *PAP nouveaux quartier* ist im Rahmen der *Étude préparatoire* ein *Schéma directeur* zu erarbeiten, das die Vorgaben des *PAP* orientieren soll. So können im Rahmen dieses Dossiers auch Aussagen zur Umsetzung des Parkraummanagements in diesem Bereich der Gemeinde getroffen werden.

2.4 Umsetzung auf kommunaler Ebene

Für die Umsetzung auf kommunaler Ebene sind nachfolgende Fragestellungen relevant.

2.4.1 Städtische oder ländliche Gemeinde?

Das *RGD PST* legt in *Art. 10* fest, dass die Gemeinden unterschieden werden nach *Communes à dominante urbaine et périurbaine* und nach *Communes à dominante rurale*. Welche Gemeinden zu den *Communes à dominante urbaine et périurbaine* gehören, zeigt *Annexe 2 des RGD PST*. In diesen Gemeinden trifft der *PST* Regelungen bezüglich der Stellplatzschlüssel für die Nutzungen *Bürodienstleistung/Verwaltung*, *Handwerk/Industrie* und *Einzelhandel*. Alle anderen Gemeinden werden nach den Regeln der *Communes à dominante rurale* behandelt. Hier wird lediglich die Nutzung *Bürodienstleistung/Verwaltung* geregelt. Für alle weiteren Nutzungen werden im *RGD PST* keine Vorgaben gemacht.

2.4.2 Anpassung der Flächennutzungspläne an den *PST*

Nach *Art. 23(1) RGD PST* treten die Vorschriften der *Art. 9(3)*, *Art. 10* (Einteilung des Landes in städtische und ländliche Gemeinden) und *Art. 18* in Kraft, sobald das *RGD PST* die Genehmigungsprozedur durchlaufen hat und als obligatorisch erklärt wurde.

⁵ Abgeändert und ergänzt durch Gesetze vom 19.07.2005, 22.10.2008, 19.12.2008 und 28.07.2011

Bevor anschließend die *PAG* der Gemeinden konform zu den Regelungen des *PST* neu aufgestellt oder geändert worden sind, werden die Regelungen von *Art. 23(3) und (4)* als Übergangsbestimmungen in Kraft treten. Hierbei wird als einzige Vorgabe ein Stellplatzschlüssel für die Nutzung *Bürodienstleistung/Verwaltung* verbindlich. Dabei wird eine Unterscheidung zwischen städtischen (Paragraph 3, maximal 1 Stellplatz pro 70 m²) und ländlichen Gemeinden (Paragraph 4, maximal 1 Stellplatz pro 45 m²) getroffen. Daneben wird ein Bestandsschutz für Stellplatzregeln von bestehenden *PAG* und *PAP* ermöglicht, die bereits vor dem Inkrafttreten des *RGD PST* genehmigt waren. Auch *PAP*, die vor der Offenlage des *PST* bereits in der Gemeinde offen lagen und die Stellplätze anders regeln, bleiben übergangsweise bis zur Anpassung der Konformität des *PAG* an den *PST* in Kraft.

2.4.3 Art der zu ermittelnden Stellplätze für die städtischen Gemeinden

Obligatorischer Sockel

(siehe *Art. 2 (20) und Art. 12 (1) RGD PST, socle obligatoire*)

Der obligatorische Sockel stellt eine Mindestanzahl an Stellplätzen dar, die zwingend zu errichten sind. Er wird bei den Vorgaben für *Bürodienstleistung/Verwaltung* sowie *Handwerk/Industrie* eingesetzt und beziffert das Angebot an Stellplätzen, das von einem Bauantragsteller zur Verfügung zu stellen ist. Von der Anzahl der Stellplätze des obligatorischen Sockels kann – abgesehen von der Schwankungsbreite von $\pm 10\%$ – nach unten und oben nicht abgewichen werden.

Zuschläge für Besucher

(siehe *Art. 2 (21) und Art. 12 (2) RGD PST, supplément définitif*)

Bürodienstleistungen und Verwaltungen, die ein hohes Besucheraufkommen aufweisen, wird die Möglichkeit gegeben, zusätzliche Stellplätze zu realisieren. Die Betriebstypen mit hohem Besucheraufkommen werden auf der Grundlage von Erfahrungswerten bestimmt. Es wird im Rahmen des *PST* absichtlich darauf verzichtet eine abschließende Liste von Betriebstypen mit hohem Besucheraufkommen zu erstellen, da dies selbst bei derselben Nutzung von Fall zu Fall variiert. Dies soll an zwei Beispielen erläutert werden. Banken und Sparkassen können nicht zwangsläufig als Betriebe mit hohem Besucheraufkommen definiert werden. Landesbanken haben kaum Besucherverkehr, Banken und Sparkassen mit Kassenschaltern und Anlageberatung dagegen weisen eher ein hohes Besucheraufkommen auf. Ähnliches gilt für eine Anwaltskanzlei für Wirtschaftsrecht, die i.d.R. eher extern berät im Gegensatz zu einer Kanzlei für Familienrecht, die von Mandanten aufgesucht wird.

Sofern die Gemeinde einen Zuschlag für Besucher ermöglicht, ist der zusätzliche Bedarf an Stellplätzen für Besucher vom Bauantragsteller nachzuweisen. Das Stellplatzangebot ist entsprechend zu kennzeichnen und zu erhalten.

Zuschlag für betrieblich notwendige Fahrzeuge für Handwerksbetriebe

(siehe *Art. 2 (21) und Art. 12 (2) RGD PST, supplément définitif*)

Sofern die Gemeinde einen Zuschlag für betrieblich notwendige Fahrzeuge ermöglicht, kann der Bauherr bei Bauantragstellung z. B. über eine Dokumentation typischer Betriebsabläufe nachweisen, dass ein solcher Zusatzbedarf besteht. Desweiteren kann sich die Gemeinde eine Bescheinigung über die durch die Firma angemeldeten Fahrzeuge vorlegen lassen.

Provisorische Stellplätze

(siehe Art. 2 (21) und Art. 12 (3) RGD PST, *supplément provisoire*)

Neben dem obligatorischen Sockel kann die Gemeinde unter bestimmten Voraussetzungen bei *Bürodienstleistungen/Verwaltungen* die Möglichkeit einräumen, provisorische Stellplätze zu genehmigen. Provisorien können nur dann vorgesehen werden, wenn eine positive Änderung der Qualität des öffentlichen Transports durch ein konkretes Projekt nach Art. 2, (18) RGD PST gesichert ist und zukünftig die Standortkategorie 1 gültig ist. Tritt keine Verbesserung der Erschließungsqualität ein, ist nur der obligatorische Sockel genehmigungsfähig. Ferner muss die physische Möglichkeit bestehen, zusätzliche Stellplätze zu errichten. Provisorische Stellplätze sind stets als Ausnahme zu betrachten und nicht als Regelfall. Für sie wird nur eine temporäre Baugenehmigung nach Art. 37 bis *loi ACDU* erteilt. Provisorische Stellplätze sind nach der Inbetriebnahme der neuen ÖPNV-Erschließung zurückzubauen. Es obliegt den Gemeinden dies zu kontrollieren.

Sofern die Gemeinde einen Schlüssel für die provisorischen Stellplätze festlegen will, ist dieser Fall konform zu den Grenzwerten des PST in PAG und PAP zu übernehmen. Die tatsächliche Stellplatzanzahl ergibt sich über die Addition der Sockelstellplätze und ggf. der definitiven Zuschläge und der provisorischen Stellplätze.

In Kategorie 2 und 3 werden unterschiedliche Werte für die Provisorien zugrunde gelegt. In Kategorie 3 können mehr provisorische Stellplätze errichtet werden, um der schlechteren Erschließungsqualität durch den ÖPNV vorübergehend gerecht zu werden (siehe Fallbeispiele 2 und 4 in Kapitel 3.4)

2.4.4 Festlegung der PRM-Schlüssel auf dem Gebiet der städtischen Gemeinden

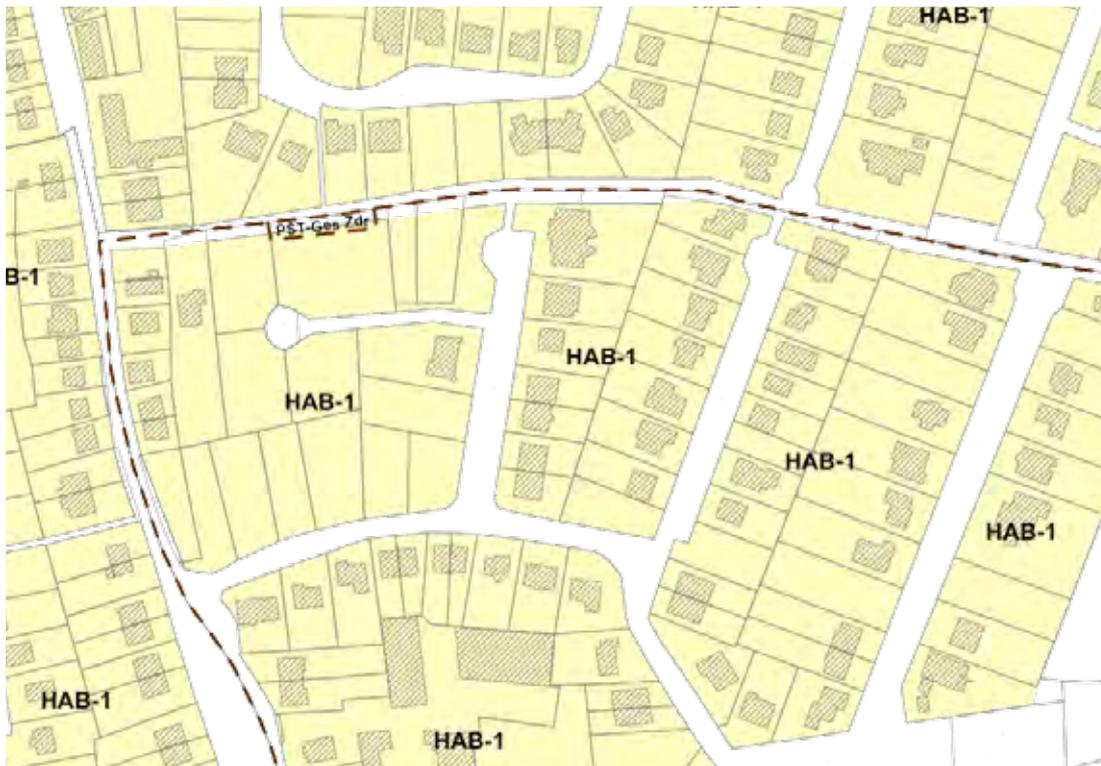
Für jede Standortkategorie und jede Nutzung legt die Gemeinde nach dem Prinzip der Art. 11 und 12 RGD PST die Stellplatzschlüssel fest, die pro Bruttogeschossfläche und/oder Verkaufsfläche zulässig sind. Einen Überblick hierzu bietet die PRM-Schlüssel-Tabelle (siehe S. 60). Die Gemeinde wählt die Werte im Rahmen der vom PST vorgegebenen Bandbreite zwischen moderat und restriktiv aus. Der Grad der Restriktivität ist von der Gemeinde zu wählen. Jede Gemeinde stellt somit ihre eigene Tabelle zusammen, die im schriftlichen Teil ihres PAG verankert wird und der Richtwert für die Stellplatzberechnung sämtlicher Bauvorhaben ist. Die Tabelle ist zudem an den *Verkéiersverbond* weiter zu leiten, damit die ausgewählten Werte im GIS-basierten Berechnungstool berücksichtigt werden können. Die errechnete Anzahl an Stellplätzen ist somit letzten Endes abhängig von der Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



Es ist sicherzustellen, dass sich die Festlegung der Schlüssel für Sockel und Zuschläge einer Kategorie konform zu den Zielen des PRM verhält. Zum Beispiel sind solche Werte nicht zulässig, die es erlauben würden, in einer Kategorie 1 mehr Stellplätze zu erstellen als in einer Kategorie 2.

Sofern innerhalb einer Gemeinde Standorte bestehen, die außerordentlich gut durch den öffentlichen Transport erschlossen sind (z. B. Standorte in der Nähe eines Knotenpunktes des öffentlichen Transports), können diese Bereiche restriktiver behandelt werden als dies die PRM-Schlüssel der Kategorie 1 vorgeben (siehe Art. 11 (2, Absatz 1) RGD PST). Die Absicht hierzu ist in der Entwicklungsstrategie der *Étude préparatoire* darzulegen.

Gleichermaßen kann hier begründet werden, dass Standorte innerhalb einer Gemeinde aufgrund ihrer mangelhaften Erschließung durch den öffentlichen Transport ausnahmsweise nach den Regeln der *Communes à dominante rurale* behandelt werden (siehe Art. 11 (2, Absatz 2) RGD PST). Diese Standorte sind im grafischen Teil des PAG darzustellen (siehe Anlage 7 RGD PST). Bezüglich der Stellplatzschlüssel sind im schriftlichen Teil des PAG hierzu die Regeln des Art. 17 RGD PST anzuwenden.



Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales, réglementaires ou administratives spécifiques relatives (art. 39)



**PST: Gestion de stationnement -
Zone à dominante rurale**

Abb. 5: Beispiel für die Abgrenzung einer Zone à dominante rurale (braune, gestrichelte Linie) im PAG einer städtischen Gemeinde; Die Etikette zeigt an, welcher Anteil innerhalb und welcher außerhalb der Zone liegt. Quelle: VAN DRIESSCHE urbanistes et architectes, 2013; Fond de plan: PCN – © Administration du cadastre et de la Topographie – Droits réservés à l'État du Grand-Duché de Luxembourg (2010)

Provisorische Stellplätze können immer dann genehmigt werden, wenn für Standorte der Kategorien 2 und 3 eine Verbesserung der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Transport auf Grund von konkreten Projekten absehbar ist (prioritäre Projekte aufgrund von Gesetzesprojekten, großherzoglichen Verordnungen oder sektoriellen Fachplänen). Es handelt sich hierbei um temporäre Genehmigungen. Als Verbesserung der Erschließungsqualität werden nur solche verstanden, die zu einer Qualität führen, die mindestens der Standortkategorie 1 entsprechen.

Bei jedem Bauantrag obliegt es dem Bauantragsteller den errechneten Wert an Stellplätzen um bis zu 10% zu senken oder zu erhöhen. Diese Maßnahme soll es dem Bauantragsteller

vereinfachen, die geforderte Anzahl an Stellplätzen im konkreten Bauprojekt zu erstellen. Im Folgenden ist beispielhaft dargestellt, welche Werte eine städtische Gemeinde für die Stellplatzschlüssel wählen könnte, um konform zu den Vorgaben des *PST* zu sein.

Beispiel

PST-konforme Festlegung der Stellplatzschlüssel einer städtischen Gemeinde für die vom PST geregelten Nutzungen inklusive der Festlegung einer Kategorie 1+ und einer Zone à dominante rurale (für Letztere werden nur *Activités de services administratifs et professionnels* im *PST* geregelt). Zudem hat die Gemeinde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, provisorische und definitive Zuschläge zu ermöglichen sowie die Stellplätze von Einzelhandelsbetrieben mit >10.000 m² Verkaufsfläche zu regeln.

Qualité de desserte par les transports collectifs	Catégorie 1+ (point nodal de transports collectifs)	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Zone à dominante rurale
ACTIVITÉ DE SERVICES ADMINISTRATIFS ET PROFESSIONNELS : 1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute					
Socle obligatoire	175	125	100	90	45
Supplément provisoire	0	0	180	90	–
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé	350	250	200	180	–
ACTIVITÉ ARTISANAT (SURFACE DE PRODUCTION ARTISANALE)/ACTIVITÉ INDUSTRIE : 1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute					
Socle obligatoire	–	200	175	150	100
Supplément définitif pour véhicules de service	–	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
ACTIVITÉ COMMERCE DE DÉTAIL/ACTIVITÉ ARTISANAT (SURFACE DE VENTE DIRECTEMENT LIÉE À UNE ACTIVITÉ ARTISANALE) : 1 emplacement autorisé par m ² de surface de vente					
Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	45	35	25	–	–
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	50	40	30	20	20

Neben den vom *PST* vorgegebenen Stellplatzschlüssel-Bandbreiten für die Nutzungen *Bürodienstleistung/Verwaltung*, *Handwerk/Industrie* und *Einzelhandel* sind laut Art. 26 RGD PAG von den Gemeinden weitere Gebäudenutzungen bezüglich der minimalen und maximalen Stellplatzzahlen zu regeln, insbesondere das Wohnen (z. B. Stellplätze pro Wohneinheit, differenziert nach Wohnungsgrößen). Auch hier soll im Folgenden in Form einer Tabelle dargestellt werden, wie eine Gemeinde weitere Nutzungen regeln kann.

Beispiel

Festlegung der Stellplatzschlüssel einer Gemeinde für die nicht vom *PST* geregelten Nutzungen, hier beispielhaft *Wohnen* (unabhängig von den Standortkategorien)

HABITAT : 0 m ² à <60 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	1 par logement
HABITAT : 60 m ² à <140 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	2 par logement
HABITAT : ≥140 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	3 par logement

Nachdem die Gemeinde für die verschiedenen Nutzungen die Stellplatzschlüssel gewählt hat, sind diese im schriftlichen Teil des *PAG* zu implementieren. Dieses wird im nächsten Kapitel dargestellt.

2.4.5 Einfügung in die Partie écrite des PAG

Der PAG definiert laut Art. 26 des RGD PAG in Abhängigkeit von der Qualität des öffentlichen Transports in seinem textlichen Teil die Normen der Kategorien (1, 2, 3, sowie 1+ und Zone à dominante rurale) des Parkraummanagements. Nachfolgend zeigt ein Textbaustein, wie eine städtische Gemeinde die Regelungen des PST zum PRM in den Gemeinde-PAG überführen kann. Zur besseren Veranschaulichung sind dieselben Stellplatzschlüssel verwendet worden, wie im Beispiel des Kapitels 2.4.5 Festlegung der PRM-Schlüssel im Gemeindegebiet.

Beispiel

Arbeitshilfe Textbaustein PAG

Chapitre 1 : Les zones urbanisées ou destinées à être urbanisées					
(...)					
Chapitre 2 : Le degré d'utilisation des zones urbanisées ou destinées à être urbanisées					
(...)					
Art. Y : Emplacements de stationnement					
(1) Le plan d'aménagement général institue un système de gestion des emplacements de stationnement en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs. Les règles et définitions du PST sont à appliquer. Les périmètres des sites de catégorie « 1+ » et « Zone à dominante rurale (Zdr) » sont indiqués dans la partie graphique du PAG.					
(2) Le nombre de places de stationnement doit être conforme aux valeurs suivantes :					
Qualité de desserte par les transports collectifs	1+	1	2	3	Zdr
ACTIVITÉ DE SERVICES ADMINISTRATIFS ET PROFESSIONNELS : 1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute					
Socle obligatoire	175	125	100	90	45
Supplément provisoire	0	0	180	90	–
TOTAL socle + suppl. prov. (à titre indicatif)	175	125	64	45	–
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé	350	250	200	180	–
TOTAL socle + suppl. déf. (à titre indicatif)	117	83	67	60	–
TOTAL socle + suppl. prov. + suppl. déf. (à titre indicatif)	117	83	49	36	–
ACTIVITÉ ARTISANAT (surface de production artisanale)/ACTIVITÉ INDUSTRIE : 1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute					
Socle obligatoire	–	200	175	150	100
Supplément définitif pour véhicules de service	–	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
ACTIVITÉ COMMERCE DE DÉTAIL/ACTIVITÉ ARTISANAT (surface de vente directement liée à une activité artisanale) : 1 emplacement autorisé par m ² de surface de vente					

Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	45	35	25	–	–
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	50	40	30	20	20

HABITAT : 0 m ² à <60 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	1 par logement
HABITAT : 60 m ² à <140 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	2 par logement
HABITAT : ≥140 m ² surface construite brute	
Emplacements minimaux	0 par logement
Emplacements maximaux	3 par logement
(3) La taxe compensatoire telle que prévue à l'art. 12 (3) du RGD PST est fixée par la commune à x € par emplacement de stationnement provisoire nécessaire. (...)	
Chapitre 3: Les zones destinées à rester libres (...)	

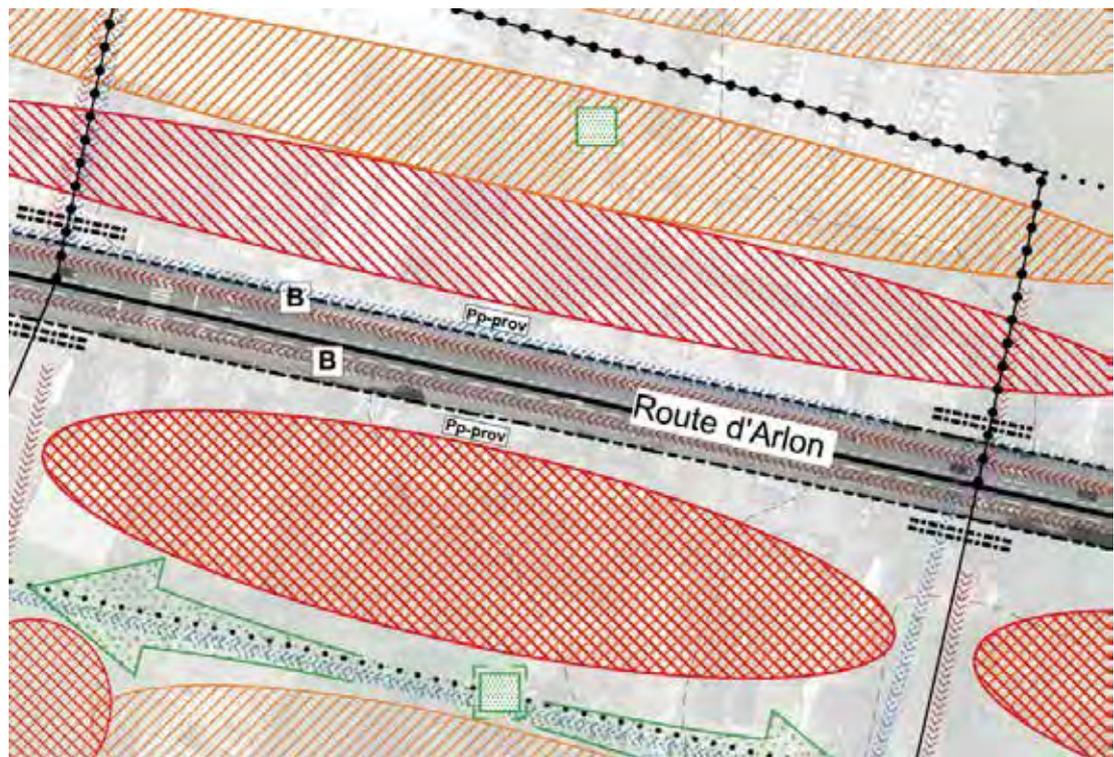
Beispiel

Die im *PAG* vorgenommenen Festsetzungen für die ÖPNV-Kategorien sind in die *PAP nouveaux quartier* und *PAP quartier existant* zu übernehmen, so dass das Parkraummanagement eines *PAP* bei Verbesserung der ÖPNV-Qualität entwicklungsfähig bleibt.

Da für jeden *PAP nouveaux quartier* im Rahmen der *Étude préparatoire* ein *schéma directeur* erarbeitet wird, das die Vorgaben des *PAP* orientieren soll, können auch im Rahmen dieses Dossiers Aussagen zu einem Parkraumkonzept getroffen werden. Beispielsweise kann der Umgang mit provisorischen Stellplätzen vorgegeben werden z. B. zunächst öffentlicher Sammelparkplatz, später Rückbau in Form einer öffentlichen Grünfläche.

Bezüglich der Stellplatzschlüssel bleibt für die nicht bereits vom *PST* geregelten Nutzungen wie das Wohnen im Rahmen der Erstellung der *schémas directeurs* ein Gestaltungsspielraum. So kann beispielsweise in diesem Rahmen auch ein autofreies Wohnquartier vorgegeben werden.

Im Rahmen der Baugenehmigungsprozedur werden die im *PAG/PAP* umgesetzten *PST*-Regelungen verbindlich für den Bauherrn.



Légende supplémentaire:

Aire de stationnement
Pp-prov parking privé provisoire

Abb. 6: Beispiel des grafischen Teils eines schéma directeur mit Eintragung der Verortung von provisorischen Stellplätzen (Pp-prov)
Quelle: VAN DRIESSCHE urbanistes et architectes, 2013; Fond de plan: Orthophoto – © Administration du cadastre et de la Topographie – Droits réservés à l'État du Grand-Duché de Luxembourg (2010)

3 AN- WENDUNG BEURTEILUNG VON BAUVOR- HABEN

3 Anwendung von Parkraummanagement in städtischen Gemeinden – Beurteilung von Bauvorhaben

Um eine einheitliche Anwendung des Parkraummanagement zu gewährleisten und die Umsetzung auf kommunaler Ebene zu vereinfachen, soll im Folgenden anschaulich verdeutlicht werden, wie das Parkraummanagement im Zuge der Genehmigung von Bauvorhaben umzusetzen ist.

3.1 Beschreibung eines Vorhabens

3.1.1 Wo liegt das Vorhaben?

Zunächst ist zu klären, auf welchem Grundstück in der Gemeinde das Vorhaben realisiert werden soll und ob das Vorhaben den Festlegungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung des *PAP* entspricht.

Weiterhin sind die aus dem *PAG* in den *PAP* übertragenen Festsetzungen zum Parkraummanagement zu berücksichtigen. Dies sind in erster Linie die Stellplatzschlüssel, aber auch weitergehende Regelungen wie gegebenenfalls festgesetzte Nutzungseinschränkungen. Denn nur dann ist das Vorhaben dort grundsätzlich zulässig.

3.1.2 Welche Nutzung realisiert das Vorhaben?

Es ist zu prüfen, welche Nutzungen durch das Bauvorhaben realisiert werden sollen. Dies können durchaus mehrere Nutzungen sein, die einzeln zu betrachten sind. So können beispielsweise Betriebe des produzierenden Gewerbes aus einem Fertigungsbereich (*Handwerk/Industrie*) und einem Verwaltungsbereich (*Bürodienstleistung/Verwaltung*), ein Bäckereibetrieb aus einer Backstube (*Handwerk*) und einem Verkaufsraum (*Einzelhandel*) bestehen.

a) Bürodienstleistung / Verwaltung

Bei der Dienstleistungs- und Büronutzung kann der Wert zur Ermittlung des obligatorischen Sockels von der Gemeinde in Kategorie 1, 2 und 3 zwischen 90 m² (moderat) und 125 m² SCB (restriktiv) pro Stellplatz festgelegt werden. Die Bandbreiten der Sockelwerte sind in diesen drei Kategorien gleich, um zu vermeiden, dass durch ÖPNV schlechter erschlossene Bereiche durch ein höheres Angebot an Stellplätzen einen Standortvorteil erhalten.



RGD PST
siehe Anhang

Zu beachten ist, dass bei der Nutzung *Bürodienstleistung/Verwaltung* in Standorten der Kategorie 3, in Teilräumen städtischer Gemeinden, die strukturell mit ländlichen Räumen assoziiert werden können sowie in ruralen Gemeinden außerhalb der CDA, generell Betriebe mit vielen Angestellten nicht zulässig sind. Eine Ausnahme gilt für Standorte innerhalb einer städtischen Gemeinde, für die eine Verbesserung der Erschließungsqualität auf das Niveau der Kategorie 1 durch ein konkretes Schienenprojekt (Tram oder Zug) zur Verbesserung des öffentlichen Transports nach Art. 2 (18) RGD PST gesichert ist. Im Falle einer zukünftigen Verbesserung der Erschließung durch Busse, sind diese Standorte erst bei der tatsächlichen Verwirklichung dieses Projekts nach den Regeln der besseren Kategorie zu behandeln (siehe Art. 13 und 17 RGD PST).

b) Handwerk und Industrie

Bei der Nutzung *Handwerk/Industrie* liegt die Bandbreite für den obligatorischen Sockel zwischen 150 m² (moderat) und 200 m² SCB (restriktiv) pro Stellplatz in den Kategorien 1 bis 3. Sofern die Gemeinde dies zulässt, kann der Bauherr bei Bauantragstellung z. B. über eine Dokumentation typischer Betriebsabläufe nachweisen, dass ein Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen für betrieblich notwendige Fahrzeuge besteht (siehe Art. 12 (2) RGD PST). Eine Verbesserung der Erschließungsqualität hat – anders als bei einer Dienstleistungs- und Büronutzung – im Falle der Nutzung *Handwerk/Industrie* keine Auswirkungen auf die Anzahl der Stellplätze. Von Bedeutung ist nur die bestehende Erschließungsqualität. Provisorische Stellplätze sind bei der Nutzung *Handwerk/Industrie* nicht vorgesehen, da für diese Betriebe andere Kriterien als eine gute ÖPNV-Erschließung eine Rolle spielen (z. B. Autobahnanschluss). Für Handwerksbetriebe, die auch über einen Verkaufsraum verfügen, wird zunächst der obligatorische Sockel der Nutzung *Handwerk/Industrie* mittels der SCB der Produktionsstätte errechnet, anschließend zusätzlich der obligatorische Sockel für die Nutzung Einzelhandel in Anwendung der SCB der Verkaufsfläche.

c) Einzelhandel

Bei Einzelhandelsbetrieben mit bis zu 10.000 m² Verkaufsfläche darf in Kategorie 1 maximal ein Stellplatz pro 30 m² (moderat) bis 40 m² Verkaufsfläche (restriktiv) hergestellt werden, in den Kategorie 2 und 3 zwischen 20 m² (moderat) und 30 m² Verkaufsfläche (restriktiv). Bei Einzelhandelsbetrieben, die mehr als 10.000 m² Verkaufsfläche realisieren greifen die von der Gemeinde im Rahmen ihres PAG für diese Betriebe definierten eigenen Stellplatzschlüssel, die sich aber zwischen den in *Annexe 3 und 4* des RGD PST festgelegten Grenzen für den Einzelhandel mit <10.000 m² Verkaufsfläche bewegen sollen (siehe Art. 14 RGD PST).

3.1.3 Wie groß ist das Vorhaben?

Bei *Bürodienstleistung/Verwaltung* bzw. *Handwerk/Industrie* ist die *surface construite brute* (Bruttogeschossfläche) zu berücksichtigen. Bei einer Einzelhandelsnutzung ist die *surface de vente* (Verkaufsfläche, definiert im RGD PAG *Annexe 2*) zu Grunde zu legen.

3.2 Ermittlung der Stellplatzanzahl

Zur Ermittlung der Stellplatzzahl wird ein GIS-basiertes Berechnungstool vom *Verkéiersverband* zur Verfügung gestellt, auf welches von Gemeindeseite zugegriffen werden kann (siehe Abb. 7, <http://at.geoportal.lu>, siehe Rubrik *PS Transport*)).

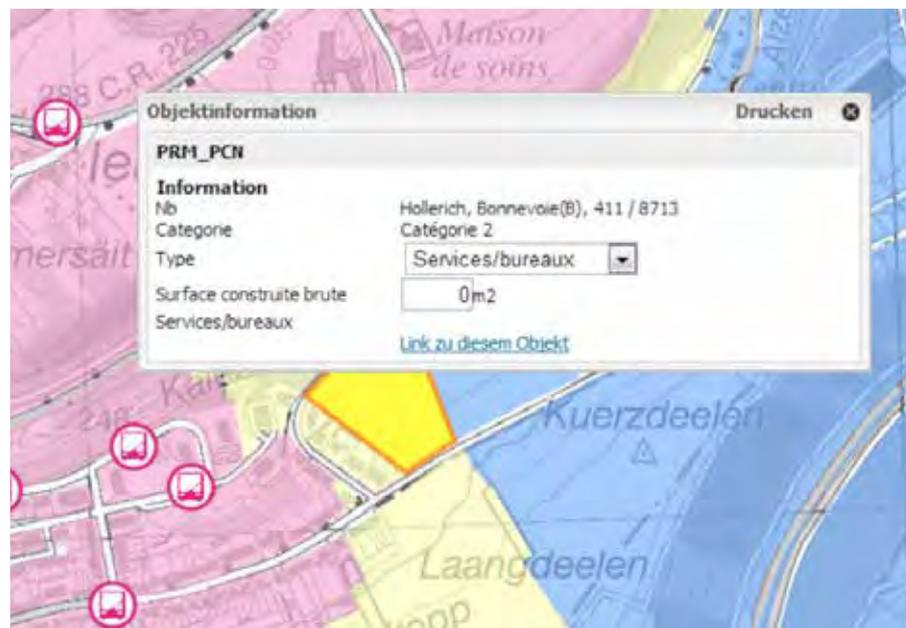


Abb. 7: GIS-basiertes Berechnungstool, Ausschnitt der Bildschirmansicht
Quelle: Verkéiersverband, Grundkarte: ACT/www.geoportal.lu

Der Bauantragsteller muss der jeweiligen Gemeinde mitteilen welche Nutzungen laut Bauantrag geplant sind. Bei den Nutzungen *Bürodienstleistung/Verwaltung* und *Industrie/Handwerk* ist die *SCB* anzugeben, beim *Einzelhandel* die Verkaufsfläche. Falls ein Handwerksbetrieb zusätzlich über einen Verkaufsraum verfügt, so muss für diesen die Verkaufsfläche mitgeteilt werden.

Im GIS-basierten Berechnungstool sind die Kriterien zur Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln eingearbeitet. Die Gemeinde kann den obligatorischen Sockel sowie provisorische Stellplätze für die einzelnen Nutzungen online errechnen.

Mit Hilfe des GIS-basierten Berechnungstools, in welchem die Kriterien zur Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Kapitel 4.1) bereits eingearbeitet wurden, kann die Gemeinde für die einzelnen Nutzungen jeweils den obligatorischen Sockel, sowie gegebenenfalls die provisorischen Stellplätze errechnen. Die Anzahl an zusätzlichen Stellplätzen wird separat errechnet. Hierbei obliegt es jedoch der Gemeinde, ob dieser

Zuschlag dem Bauantragsteller zugestanden wird. Der Zuschlag für betrieblich notwendige Fahrzeuge für Handwerksbetriebe wird nicht über das GIS-basierte Berechnungstool erfasst.

Bei jedem Bauantrag obliegt es dem Bauantragsteller, den errechneten Wert an Stellplätzen pro Nutzungsart um bis zu 10% zu senken oder zu erhöhen. Die 10%-Schwankungsbreite kann für alle Nutzungsarten auf die obligatorischen Sockel sowie die definitiven Zuschläge appliziert werden.

RGD PST
siehe Anhang

3.3 Umsetzung und Genehmigung provisorischer Stellplätze (siehe Art. 12 (3) RGD PST)

In der Regel sollen die provisorischen Stellplätze auf dem gleichen Grundstück wie das Bauvorhaben realisiert werden. Ist dies aus technischen, ästhetischen, architektonischen, sicherheitsrelevanten oder verkehrstechnischen Gründen nicht möglich, können die provisorischen Stellplätze auf Basis von vertraglichen Regelungen auch auf einem benachbarten Grundstück errichtet werden. Falls die Realisierung von provisorischen Stellplätzen unmöglich sein sollte, ist nur der obligatorische Sockel genehmigungsfähig.

Allerdings kann die Gemeinde Stellplätze gegen Zahlung einer Kompensationsgebühr (Stellplatzabläse) zur Verfügung stellen (siehe Art. 12 (3) RGD PST, letzter Absatz). Diese Gebühr kann auch zweckgebunden in Projekte zur Förderung des öffentlichen Transports oder Langsamverkehrs fließen. Die Höhe der Gebühr wird von den Gemeinden festgelegt und kann sich z. B. an den Herstellungs- und Unterhaltskosten eines öffentlichen Parkplatzes orientieren. Die von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Stellplätze können vom Bau-träger solange genutzt werden, bis das Projekt zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität umgesetzt ist.

Provisorische Stellplätze gelten generell als zeitlich befristete Lösung bis die zukünftig angestrebte Erschließungsqualität erreicht ist. Die Baugenehmigung wird für den obligatorischen Sockel erteilt. Die provisorischen Stellplätze werden auf Grundlage einer temporären Baugenehmigung realisiert. Diese ist solange gültig, bis das Projekt zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität umgesetzt ist. Danach bleibt die Genehmigung für den obligatorischen Sockel bestehen, die provisorischen Stellplätze müssen vom Investor bzw. Eigentümer zurückgebaut werden.

Es ist darauf zu achten, dass der dem Projekt zugrunde liegende *PAP* die Erstellung provisorischer Stellplätze auf privatem oder öffentlichen Grund ermöglicht und auch Vorgaben für die spätere Nutzung dieser Flächen formuliert.

Umgang mit den provisorischen Stellplätzen (Beispiel Gemeinde Strassen)

Zur langfristigen Sicherung einer ausreichend breiten Trasse zum Ausbau der Route d'Arlon mit durchgehenden Bus-/Tramspuren (*PST Phase 3*) lässt sich die Gemeinde bei der Umsetzung der *PAP nouveaux quartier* zu diesem Zweck Flächen abtreten. Die Gemeinde verpachtet einen Teil der abgetretenen Flächen an den Bauantragsteller eines Bürogebäudes, um die provisorischen Stellplätze zu erstellen bis die Flächen zur Umsetzung des ÖPNV-Korridors benötigt werden. Im Zuge dessen werden die provisorischen Stellplätze zurückgebaut.

3.4 Fallbeispiele

Um die folgenden Beispiele mit konkreten Werten durchrechnen zu können, werden die in den Kapiteln 2.4.5 *Festlegung der PRM-Schlüssel im Gemeindegebiet* und 2.4.6 *Einfügung in die partie écrite des PAG* beispielhaft festgelegten Werte verwendet. Hinweis: die in den Berechnungsbeispielen verwendeten Schlüssel für die Wohnnutzung werden wie schon erwähnt nicht vom *PST* vorgegeben.



Beispiel: Bürogebäude in Bertrange, ca. 4.000 m² SCB

Beispiel 1 Bürogebäude mit 4.000 m² SCB und Besucherverkehr

- 1. Derzeitige Erschließungsqualität:** Eine Bushaltestelle befindet sich in mehr als 300 m Entfernung → Kategorie-3-Qualität
- 2. Zukünftige Erschließungsqualität:** Es besteht kein konkretes Projekt nach *Art. 2 (18) RGD PST* zur Verbesserung der Erschließungsqualität zu einem Kategorie-1-Standort.
- 3. Ergebnis:** Der Bauantrag ist abzuweisen, da nach Übertragung von *Art. 13 RGD PST* in die *partie écrite* des *PAG/PAP* in einem Kategorie-3-Standort keine Bürogebäude mit mehr als 3.500 m² zulässig sind, wenn keine Verbesserung der Erschließungsqualität zu Kategorie 1 durch ein konkretes Schienenprojekt vorgesehen ist.

Bürogebäude mit 4.000 m² SCB und Besucherverkehr

Beispiel 2

1. Derzeitige Erschließungsqualität: Eine Bushaltestelle befindet sich in mehr als 300 m Entfernung → Kategorie-3-Qualität

2. Zukünftige Erschließungsqualität: Als konkretes Projekt nach *Art. 2 (18) RGD PST* ist eine Tramlinie geplant, so dass zukünftig eine Verbesserung der Erschließungsqualität zu einem Kategorie-1-Standort erreicht wird. Demnach ist der Bauantrag zu bearbeiten, da Bürogebäude mit mehr als 3.500 m² zulässig sind, wenn eine Verbesserung der Erschließungsqualität zu einem Kategorie-1-Standort durch ein konkretes Projekt vorgesehen ist.

BÜRODIENSTLEISTUNG/VERWALTUNG		
Obligatorischer Sockel	40 STP (4000/100)	
Zuschläge für Besucher	20 STP (4000/200)	
Zwischensumme	60 STP	
Anwendung der 10%-Schwankungsbreite	min. 54 STP	max. 66 STP
Provisorische Stellplätze	22 STP (4000/180)	
Gesamtsumme	min. 76 STP	max. 88 STP



Stellplatzzahlen
einfach kalkulieren.
at.geoportallu

3. Ergebnis: Im Bauantrag müssen für das Projekt zwischen 76 und 88 Stellplätze nachgewiesen werden, davon werden 22 Stellplätze nur provisorisch genehmigt. Falls der Bauantragsteller nicht in der Lage ist, die provisorischen Stellplätze zu erstellen wird nur der obligatorische Sockel mit den definitiven Zuschlägen genehmigt.

Bürogebäude mit 4.000 m² SCB und Besucherverkehr

Beispiel 3

1. Derzeitige Erschließungsqualität: Eine Bushaltestelle befindet sich in 500 m Entfernung → Kategorie-3-Qualität

2. Zukünftige Erschließungsqualität: Zukünftig ist eine Verbesserung der Taktung der andienenden Buslinie geplant, was zu einem Kategorie-1-Standort führen würde.

3. Ergebnis: Der Bauantrag ist abzuweisen, da nach Übertragung von *Art. 13 RGD PST* in die *partie écrite des PAG/PAP* in einem Kategorie-3-Standort erst dann Bürogebäude mit mehr als 3.500 m² zulässig sind, wenn die Verbesserung der Erschließungsqualität durch die Buslinie in einen Kategorie-1-Standort tatsächlich erfolgt ist.



Beispiel: Wohn- und Geschäftshaus in Strassen

Beispiel 4 Stadthaus mit 8 Wohneinheiten (2 WE unter 60 m², 6 WE zwischen 60 und 140 m²), Anwaltskanzlei mit Besucherverkehr (200 m² SCB), Supermarkt (400 m² Verkaufsfläche), Goldschmied (100 m² Werkstatt, 30 m² Verkaufsfläche)

1. Derzeitige Erschließungsqualität: Eine Bushaltestelle befindet sich in weniger als 300 m Entfernung, die Anbindung durch eine Buslinie erfolgt durch 2 Busse pro 30 Minuten in den Spitzenstunden und 2 Busse pro Stunde in 12 Stunden über den Tag, die Fahrzeit bis zum nächsten ÖPNV-Knotenpunkt beträgt weniger als 10 Minuten → Kategorie-2-Qualität

2. Zukünftige Erschließungsqualität: Als konkretes Projekt ist eine Tramlinie geplant, so dass zukünftig eine Kategorie-1-Qualität erreicht wird


 Stellplatzzahlen
 einfach kalkulieren.
at.geoport.at

WOHNEN		
	min. 0 STP (2*0) + (6*0)	max. 13 STP (2*1) + (6*2)
BÜRODIENSTLEISTUNG/VERWALTUNG		
Obligatorischer Sockel	2 STP (200/100)	
Zuschläge für Besucher	1 STP (200/200)	
Zwischensumme	3 STP	
Anwendung der 10%-Schwankungsbreite	min. 3 STP	max. 3 STP
Provisorische Stellplätze	1 STP (200/180)	

EINZELHANDEL		
	14 STP $((400+30)/30)$	
Anwendung der 10%-Schwankungsbreite	min. 13 STP	max. 15 STP
HANDWERK		
Obligatorischer Sockel	1 STP (100/175)	
Zuschlag für betrieblich notwendige Fahrzeuge	0 STP	
Zwischensumme	1 STP	
Anwendung der 10%-Schwankungsbreite	min. 1 STP	max. 1 STP
Gesamtsumme	min. 18 STP	max 33 STP



Stellplatzzahlen
einfach kalkulieren.
at.geoportal.lu

3. Ergebnis: Im Bauantrag müssen für das Projekt zwischen 18 und 33 Stellplätze nachgewiesen werden, davon wird 1 Stellplatz nur provisorisch genehmigt. Sollte der provisorische Stellplatz nicht erstellt werden können, genehmigt die Gemeinde nur den obligatorischen Sockel mit den definitiven Zuschlägen.

4 ANHANG

4 Anhang

4.1 Bewertung der Qualität des öffentlichen Transports

Der Bewertung der Qualität des öffentlichen Transports liegen diese Überlegungen zugrunde.

Wie ist die derzeitige Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Im Zuge der Erstellung der *études préparatoires* der PAG wird das Gemeindegebiet der städtischen Gemeinden hinsichtlich der Erschließungsqualität analysiert. Es ist zunächst die vorhandene Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu klären. Entscheidend ist die Luftlinien-Entfernung zu Haltestellen von Zug, Tram und Bus sowie deren Takt und die Fahrzeit bis zum nächsten Knotenpunkt im öffentlichen Transport. Die Erschließungsqualität bestimmt sich im Allgemeinen nach den Kategorien 1, 2, 3. Die Beurteilung erfolgt anhand der Tabelle *Kategorien des PRM* (siehe rechte Seite). Die Analyse des Gemeindegebiets wird durch den *Verkéisersverbond* unterstützt, indem eine entsprechend erstellte Karte für jede städtische Gemeinde auf www.geoportail.lu abrufbar ist.

Zu beachten ist, dass die Kategorie 1+ eine Sonderregelung für besonders gut angebundene Bereiche darstellt. Zudem besteht – wie oben erwähnt – die Möglichkeit, Standorte in begründeten Fällen nach den Regeln des ländlichen Raums (*communes à dominante rurale*) zu behandeln (siehe 2.2.2).

Wie ist die zukünftige Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Für das Gemeindegebiet ist von der Gemeinde zu klären, wie sich die Qualität des öffentlichen Transports zukünftig entwickeln wird. Eine Verbesserung der Erschließungsqualität wird nur dann berücksichtigt, wenn durch ein konkretes Projekt bezüglich Zug oder Tram zukünftig die Kategorie 1 erreicht wird. Ein konkretes Projekt ist gegeben, wenn es die Kriterien des *Art. 2 (18) des RGD PST* erfüllt.

Da Buslinien straßengebunden sind und aufgrund von akuten Zwängen kurzfristige Verbesserungen in der Erschließungsqualität erzeugt werden können, kann sich bei Änderung des Busangebotes kein begründetes Recht auf provisorische Stellplätze ergeben. Aus diesem Grund können provisorische Stellplätze nur genehmigt werden, wenn schienengebundene Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Erschließungsqualität vorgesehen sind.

Kann die Frage nach einem konkreten Projekt bezüglich Zug oder Tram bejaht werden, ist zu prüfen, ob die Kategorie 1 gemäß den Kriterien des PRM nach Umsetzung des konkreten Projekts gegeben ist.

Standortkategorien

STANDORTKATEGORIE laut PST	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	
 ZUG				
Anbindungsqualität der Haltestelle an den öffentlichen Transport	THNS	THNS	HNS	
Entfernung von der/bis zur nächsten Haltestelle	0–600 m	600–900 m	0–600 m	
Mindestanzahl der Züge pro Stunde und Richtung in Stoßzeiten (2h/Tag)	4/h <1>	4/h <1>	2/h <1>	schlechtere ÖPNV-Qualität als in Zone 2
Mindestanzahl der Züge pro Stunde und Richtung, Rest des Tages (12h/Tag)	2/h <1>	2/h <1>	1/h <1>	
Maximale Fahrzeit bis/ab Knotenpunkt	10 min	10 min	10 min	
oder				
 TRAM				
Anbindungsqualität der Haltestelle an den öffentlichen Transport	THNS	THNS	HNS	
Entfernung von der/bis zur nächsten Haltestelle	0–500 m	500–750 m	0–500 m	
Mindestanzahl der Trams pro Stunde und Richtung in Stoßzeiten (2h/Tag)	6/h <2>	6/h <2>	4/h <2>	schlechtere ÖPNV-Qualität als in Zone 2
Mindestanzahl der Trams pro Stunde und Richtung, Rest des Tages (12h/Tag)	3/h <2>	3/h <2>	2/h <2>	
Maximale Fahrzeit bis/ab Knotenpunkt	10 min	10 min	10 min	
oder				
 BUS				
Anbindungsqualität der Haltestelle an den öffentlichen Transport	THNS	THNS	HNS	
Entfernung von der/bis zur nächsten Haltestelle	0–300 m	300–500 m	0–300 m	
Mindestanzahl der Busse pro Stunde und Richtung in Stoßzeiten (2h/Tag)	3/½h	3/½h	2/½h	schlechtere ÖPNV-Qualität als in Zone 2
Mindestanzahl der Busse pro Stunde und Richtung, Rest des Tages (12h/Tag)	3/h	3/h	2/h	
Maximale Fahrzeit bis/ab Knotenpunkt	10 min	10 min	10 min	

Abb. 8: Erschließungsqualität der Standortkategorien laut PST

4.2 Erläuterungen zur räumlichen Abgrenzung der Kategorien

4.2.1 Lage und Qualität der Haltestelle

Es werden alle Haltestellen in die Untersuchung der ÖPNV-Standortqualität einbezogen, d.h. beide Richtungshaltestellen eines Haltepunktes. Steuern mehrere Linien das gleiche Ziel an, kann eine kumulierende Wirkung der Linien im Sinne einer höheren Taktung angenommen werden.

Die Qualität der Richtungshaltestellen eines Haltepunktes wird folgendermaßen ermittelt:

- Ermittlung der Linien, die die Haltestelle andienen (Einstieg oder Ausstieg)
- Ermittlung der Zeit bis zum oder vom nächsten ÖPNV-Knotenpunkt
- Ermittlung des Taktes:
Anzahl der andienenden Busse pro halbe Stunde in den 2 Spitzenstunden
Anzahl der andienenden Busse pro Stunde in 12 Stunden über den Tag verteilt

Danach erfolgt die Einordnung der Haltestelle in eine Qualitätsstufe sowie die Ermittlung und Eintragung der Einzugsradien im Plan.

4.2.2 Festlegen der Kategorie einer Parzelle

Eine Parzelle erhält grundsätzlich die Kategorie der jeweils besten ÖPNV-Haltestelle, in deren Einzugsbereich sie liegt. Schneidet der Einzugsbereich die Parzelle, so wird die Parzelle vollständig in diejenige Kategorie eingestuft, in der der Großteil der Fläche der Parzelle (gemessen auf PCN-Grundlage) liegt.

4.2.3 Umgang mit Barrieren bei der Festlegung des Radius um einen Haltepunkt

Unter Barrieren, die das Erreichen eines ÖPNV-Haltepunktes verhindern, werden verstanden:

- geomorphologische Barrieren (Gewässer, Hänge o.ä.)
- Verkehrswege mit fehlenden Querungsmöglichkeiten (Eisenbahnlinien, Autobahnen o.ä.)

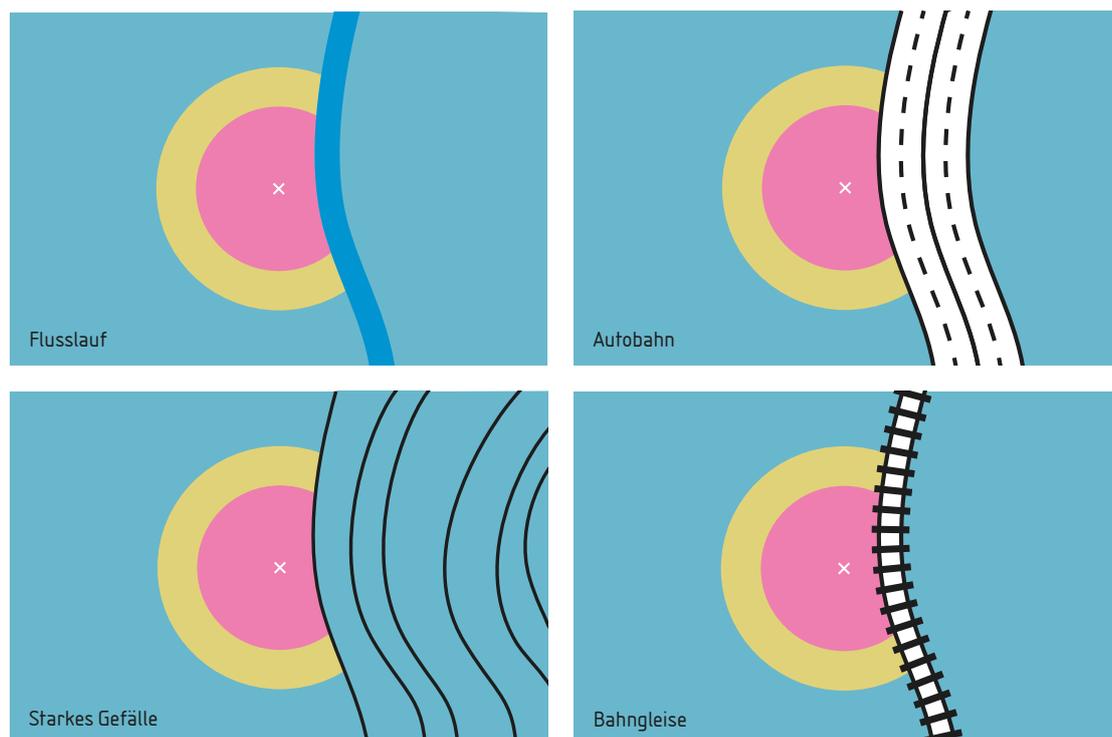


Abb. 9: Visualisierung möglicher Barrieren im Radius um einen Haltepunkt

Kann die Barriere nicht auf öffentlich zugänglichen Wegen innerhalb des Haltepunkt betreffenden Radius überwunden werden, werden für die Einstufung in eine Kategorie nur die Flächen bis zur Barriere berücksichtigt. Die Festlegung der natürlichen Barrieren erfolgt durch die Gemeinden in enger Zusammenarbeit mit dem *Verkéiersverbond*. Letztere verfügen über die nötigen Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten und können daher dem *Verkéiersverbond* auf mögliche zusätzliche Barrieren wie auch auf vorhandene Unter- und Überführungen der bereits erfassten Hindernisse hinweisen.

4.2.4 Festlegung des Einzugsbereichs einer Haltestelle

Als Entfernung zwischen den betroffenen Parzellen und der nächsten ÖPNV-Haltestelle wird die Luftlinien-Entfernung herangezogen. Dadurch ergibt sich ein Radius um die ÖPNV-Haltestelle, der den Einzugsbereich der Haltestelle darstellt. Dieser Radius wird wie folgt bestimmt:

$$sL = t_z \cdot v / f_u$$

sL	Luftlinienentfernung
t _z	zumutbare/akzeptierte Zugangszeit zum öffentlichen Verkehr
v	durchschnittliche Fußgängergeschwindigkeit
f _u	Umwegfaktor

Zugangszeit

Wesentlicher Faktor für die Akzeptanz des ÖPNV ist die Zugangszeit zur Haltestelle. Die akzeptierte Zugangszeit ist von vielen Faktoren abhängig, wie z. B. der persönlichen Einstellung des Benutzers, seiner körperlichen Verfassung, der Attraktivität des Stadtbildes, der Verfügbarkeit eines Autos bzw. der Entfernung zum Parkplatz dieses Autos oder der Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels (Reisegeschwindigkeit etc.). Hier gilt: Je höher die Reisegeschwindigkeit, desto höher die akzeptierte Zugangszeit. Für die bestehende Anwendung werden die folgenden zumutbaren Zugangszeiten angenommen (vgl. Korda, 2005 bzw. Schnabel/Lohse, 1997):

	zu Bus-Haltestellen:	5 min
	zu Tram-Haltestellen:	8 min
	zu Zug-Haltestellen:	10 min

Fußgängergeschwindigkeit

Diese ist ebenfalls von einigen Faktoren wie z. B. vom Alter der Person, der körperlichen Verfassung, dem Wegzweck (Arbeit, Freizeit etc.), der Witterung, sowie der Fußgängerdichte abhängig. In der Literatur finden sich Werte für die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen 4,5 km/h (Meschik, 2005) und 5,0 km/h (Jermann, 2002), teilweise werden auch höhere Werte genannt. Weidmann (1993) ermittelt eine durchschnittliche Fußgängergeschwindigkeit von 1,34 m/s, was 4,8 km/h entspricht.

Für die bestehende Anwendung (Festlegung des Einzugsbereiches) wird eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 4,8 km/h angenommen.

Umwegfaktor

Der Umwegfaktor beschreibt das Verhältnis von der tatsächlich zurückgelegten Entfernung zur Luftlinienentfernung. Je nach Struktur des Wegenetzes und Lage der Haltestelle können sich durchschnittliche Umwegfaktoren von 1,2 bis 1,5 ergeben (vgl. *Jermann, 2004; Chalasani et al., 2005; Midgley, 2010*). In begründeten Ausnahmefällen (z.B. einzeilige Bebauung entlang eines geraden Tals) sind auch Faktoren zwischen 1,0 und 1,2 anwendbar.

Für die bestehende Anwendung (Festlegung des Einzugsbereiches) wird ein Umwegfaktor von 1,30 angenommen.

Festlegung der Luftlinienentfernung = Einzugsradius

Der Einzugsradius basiert auf den zumutbaren Zugangszeiten bei Fußgängergeschwindigkeit.

v \ fu	1,2	1,25	1,3	1,35	1,4	1,45	1,5
4,5 km/h	313	300	288	278	268	259	250
4,6 km/h	319	307	295	284	274	264	256
4,7 km/h	326	313	301	290	280	270	261
4,8 km/h	333	320	308	296	286	276	267
4,9 km/h	340	327	314	302	292	282	272
5,0 km/h	347	333	321	309	298	287	278

Beispielrechnung für tz = 5 min

v \ fu	1,2	1,25	1,3	1,35	1,4	1,45	1,5
4,5 km/h	500	480	462	444	429	414	400
4,6 km/h	511	491	472	454	438	423	409
4,7 km/h	522	501	482	464	448	432	418
4,8 km/h	533	512	492	474	457	441	427
4,9 km/h	544	523	503	484	467	451	436
5,0 km/h	556	533	513	494	476	460	444

Beispielrechnung für tz = 8 min

Quelle: AG-Siedlung/Komobile, 2010



Variationen der Parameter innerhalb der Bandbreiten sind möglich (siehe Tabelle oben), insbesondere über die Festlegung der zumutbaren Zugangszeit sollte Konsens bestehen. Es ist wichtig, zwischen der zumutbaren (fachlich festgelegten) und der akzeptierten (differenziert stark nach Nutzergruppen, von Person zu Person unterschiedlich) Zugangszeit zu unterscheiden.

Mit den gewählten Parametern ergeben sich folgende Einzugsradien für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs:



BUS: 308 m



TRAM: 308 m



ZUG: 615 m

Für die praktische Anwendung werden die Radien auf 300 m, 500 m bzw. 600 m gerundet.

Es handelt sich hier um die Einzugsradien für die aufgrund der Erschließungsqualität höchstmögliche Kategorie. Die erweiterten Einzugsradien (z. B. Zug: 600 m bis 900 m, siehe Abb. 8) sollen einen Übergangsbereich ermöglichen.

THNS-Haltestellen

nach RGD PST Art. 2 (4)

Eine **Haltestelle mit sehr guter Anbindung** an den öffentlichen Transport (THNS) ist eine Zug-, Tram- oder Bushaltestelle, die nach Angaben des nationalen und kommunalen Fahrplans werktags von Montag bis Freitag in sehr hoher Taktfrequenz bedient wird.



ZUG

4 Züge pro Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag in mind. 1 Fahrrichtung...

4x /h
→

2 Züge pro Stunde in 12 Stunden am Tag in mind. 1 Fahrrichtung

2x /h
→



TRAM

6 Trams pro Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag pro Fahrrichtung...

6x /h
→
←

3 Trams pro Stunde während Stoßzeiten in 12 Stunden am Tag pro Fahrrichtung

3x /h
→
←



BUS

3 Busse pro 1/2 Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag

3x / 1/2 h

3 Busse pro Stunde in 12 Stunden am Tag

3x /h

oder

oder

HNS-Haltestellen

nach RGD PST Art. 2 (3)

Eine **Haltestelle mit guter Anbindung** an den öffentlichen Transport (HNS) ist eine Zug-, Tram- oder Bushaltestelle, die nach Angaben des nationalen und kommunalen Fahrplans werktags von Montag bis Freitag in hoher Taktfrequenz bedient wird.



ZUG

2 Züge pro Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag in mind. 1 Fahrrichtung...

2x /h
→

und 1 Zug pro Stunde in 12 Stunden am Tag in mind. 1 Fahrrichtung.

1x /h
→



TRAM

4 Trams pro Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag pro Fahrrichtung...

4x /h
→
←

und 2 Trams pro Stunde in 12 Stunden am Tag pro Fahrrichtung.

2x /h
→
←



BUS

2 Busse pro 1/2 Stunde während Stoßzeiten in 2 Stunden am Tag ...

2x / 1/2 h

und 2 Busse pro Stunde in 12 Stunden am Tag.

2x /h

oder

oder



< 10 min

Von allen Bus-, Bahn- oder Straßenbahnhaltestellen mit guter und sehr guter Anbindung darf die Fahrtzeit bis zum nächsten Knotenpunkt des öffentlichen Transports maximal 10 Minuten betragen.

Abb. 10: Unterscheidung der Qualität der Haltestellen

Knotenpunkte

nach RGD PST Art. 2 (16)

Ein Knotenpunkt ist ein Haltepunkt im öffentlichen Transport, der entweder Bedingung A oder B erfüllt.

A

Au moins 2 arrêts des trois arrêts suivants

Horaires nationaux et communaux.



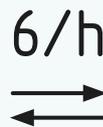
ZUG

Arrêts ferroviaires desservis par au moins trois trains par heure dans les deux directions de circulation pendant au moins huit heures par jour.



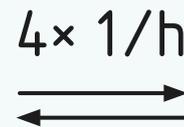
TRAM

Arrêts de tram desservis par au moins six trams par heure dans les deux directions de circulation pendant au moins douze heures par jour.



BUS

Arrêts de bus comprenant au moins quatre lignes dont chacune est desservie par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour.



oder

B

Au moins 3 arrêts d'arrêt de bus suivant

Horaires nationaux et communaux.



BUS

Arrêt de bus comprenant au moins huit lignes dont chacune est desservie par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour.

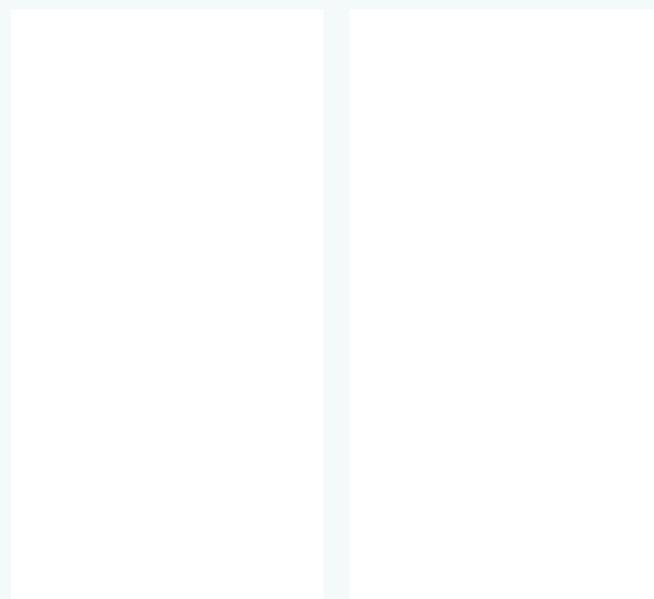
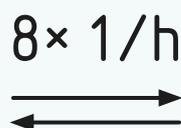


Abb. 11: Knotenpunkte

4.2.5 ÖPNV-Fahrzeit bis zum / vom Knotenpunkt

Im Rahmen der Qualitätskriterien zum ÖPNV sind im PST zwei Arten von Haltestellen (mit guter Anbindung (HNS) und mit sehr guter Anbindung (THNS)) definiert. Die maximale Fahrzeit bis zum nächsten Knotenpunkt im ÖPNV darf hierbei maximal 10 Minuten betragen. Diese Fahrzeit wird auf Basis der in Kraft stehenden Fahrpläne für den öffentlichen Transport ermittelt. Hierfür werden jedes Jahr die am ersten Montag im Oktober geltenden Fahrpläne des *Verkéiersverbond* verwendet. Alle Fahrten des ÖPNV sowie alle von den Kommunen betriebenen Buslinien mit geregelter Fahrplan werden für dieses Berechnungsmodell berücksichtigt.

Die Festlegung dieses Kriteriums dient der Vermeidung zu großer Differenzen zwischen ÖPNV-Gesamtreisezeit (ÖPNV-Fahrzeit plus Zugangszeiten, Wartezeiten etc.) und MIV-Gesamtreisezeit (MIV-Fahrzeit plus Parksuchzeit) in Einzugsbereichen von Haltestellen der Kategorien 1 und 2, sofern diese Differenzen zu Ungunsten des ÖPNV ausfallen.

Die genannten 10 Minuten Fahrzeit entsprechen im Maßstab der Stadt Luxemburg zum Beispiel derjenigen Zeitspanne, die benötigt wird, um vom Stadtzentrum mit dem öffentlichen Transport über die Hauptausfallstraßen an den Rand der Agglomeration zu gelangen (z. B. Einkaufszentrum *City Concorde* oder Gewerbegebiet *Howald*).

4.3 RGD PST, Auszug der PRM-relevanten Passagen

siehe nachfolgende Seiten 50-58

Projet du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » Extrait du projet de RGD relatif au PRM

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Vu la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain ;

Vu la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;

Vu la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;

Vu la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire en date du [xxx] ;

Vu les avis émanant des communes en application de la loi modifiée du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire ;

Vu l'évaluation environnementale stratégique élaborée sur base de la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Titre I – Dispositions générales et définitions

Art. 1er. Le présent plan directeur sectoriel « transports », partie écrite et partie graphique, avec ses annexes est déclaré obligatoire.

Art. 2. Au sens du présent règlement, on entend par :

- 1) « activité de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois » : activités de services administratifs ou professionnels faisant appel à des surfaces construites brutes supérieures à 3.500 m² par immeuble bâti.
- 2) « activité de services administratifs ou professionnels générant un taux de visiteurs élevé » : activités de services administratifs ou professionnels génératrices de déplacements importants de visiteurs.
- 3) « arrêt à haut niveau de service » : un arrêt ferroviaire, de tram ou de bus desservi, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi, par :
 - deux trains par heure pendant au moins deux heures par jour pour au moins une direction et un train par heure pendant au moins douze heures par jour et pour au moins une direction de circulation ou ;
 - quatre trams par heure pendant au moins deux heures par jour et par direction de circulation et deux trams par heure pendant au moins douze heures par jour et par direction de circulation ou ;
 - deux bus par demi-heure pendant au moins deux heures par jour et deux bus par heure pendant au moins douze heures par jour et situé à une distance correspondant à un temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi et mis à jour tel que décrit à l'article 11, vers un point nodal de transports collectifs ou à partir d'un tel point nodal.
- 4) « arrêt à très haut niveau de service » : un arrêt ferroviaire, de tram ou de bus desservi, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi, par :
 - quatre trains par heure pendant au moins deux heures par jour pour au moins une direction et deux trains par heure pendant au moins douze heures par jour et pour au moins une direction de circulation ou ;
 - six trams par heure pendant au moins deux heures par jour et par direction de circulation et trois trams par heure pendant au moins douze heures par jour et par direction de circulation ou ;
 - trois bus par demi-heure pendant au moins deux heures par jour et trois bus par heure pendant au moins douze heures par jour et situé à une distance correspondant à un temps de trajet maximal en transports collectifs sans correspondance de dix minutes, sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, des jours non fériés du lundi au vendredi et mis à jour tel que décrit à l'article 11, vers un point nodal de transports collectifs ou à partir d'un tel point nodal.
- 5) « arrêt de bus » : arrêt permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par bus.
- 6) « arrêt de tram » : arrêt permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par tram.
- 7) « arrêt ferroviaire » : gare, arrêt ou halte ferroviaire permettant le débarquement ou l'embarquement de voyageurs par train.
- 8) « corridors bus » : itinéraire d'approche ou de traversée des localités ou agglomérations offrant aux bus des transports collectifs des facilités d'avancement sous forme de voies réservées en site propre ou sur une chaussée existante en position axiale ou latérale, de points d'arrêts sécurisés, de sas devant les feux tricolores ou de phases spéciales dans le déroulement des feux de signalisation aux abords des carrefours.
- 9) « couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires » : bandes désignées dans la partie graphique du plan directeur sectoriel « transports » en vue de l'implantation future de voies de communication d'intérêt national ou régional et de leurs installations connexes ou accessoires, tels plates-formes multimodales voyageurs et fret, arrêts ferroviaires, triages, centres de remisage et de maintenance, échangeurs, ponts, tunnels, parkings « park & ride », voies pour mobilité douce nationales et locales, stations-services et corridors bus, ainsi que des mesures compensatoires relatives aux projets.

Les couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires constituent des zones au sens de l'article 39 du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune. Ils sont à indiquer dans la partie graphique des plans d'aménagement général suivant les légendes-type de l'Annexe I du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune et de la signature définie à cette fin à l'Annexe 7.

- 10) « gestion des emplacements de stationnement » : système visant une réglementation et une restriction des emplacements de stationnement automobile sur le domaine privé en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs d'un site donné et du mode d'utilisation du sol.
- 11) « infrastructure prioritaire » : projet d'infrastructure routière ou ferroviaire qui, parmi les projets d'infrastructures routières et ferroviaires retenus par le présent règlement grand-ducal, est à réaliser prioritairement.
- 12) « mesures compensatoires » : mesures telles que prévues par les articles 14 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, 12 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et 9 de la loi du 29 mai 2009 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires.
- 13) « mobilité douce » : tous moyens de locomotion non motorisés visant notamment les déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite, des cyclistes, y compris des cyclistes utilisant des vélos à assistance électrique, et des cavaliers.
- 14) « mode d'utilisation du sol » : fonction urbaine et économique à laquelle est affecté un site. Parmi les fonctions urbaines et économiques il est distingué entre services administratifs ou professionnels, artisanat/industrie et commerce de détail.
- 15) « partage modal » : taux de répartition des déplacements entre les différents modes de transport motorisés.
- 16) « point nodal de transports collectifs » : ensemble d'arrêts, espacés de moins de 250 mètres entre eux, composé par :
- au moins deux des trois arrêts suivants desservis sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, pendant les jours non fériés du lundi au vendredi comme suit :
- arrêts ferroviaires desservis par au moins trois trains par heure dans au moins deux directions de circulation pendant au moins huit heures par jour ;
 - arrêts de tram desservis par au moins six trams par heure par direction de circulation pendant au moins douze heures par jour ;
 - arrêts de bus comprenant au moins quatre lignes dont chacune est desservie par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour ;
- ou
- au moins trois arrêts de bus comprenant au moins huit lignes par arrêt, chaque ligne étant desservie sur base des horaires réguliers en vigueur, nationaux et communaux, pendant les jours non fériés du lundi au vendredi par au moins un bus par heure dans les deux sens pendant au moins douze heures par jour.
- 17) « points d'intérêts » : lieux d'attraction tels que quartiers centraux, mairie, zone d'activité, infrastructure scolaire, site touristique, culturel et sportif, arrêt ferroviaire, de tram ou de bus, hôpital ou centre commercial.
- 18) « projet concret » : projet d'infrastructure prioritaire comprenant un arrêt ferroviaire ou un arrêt de tram à très haut niveau de service prévu par une loi ou un règlement grand-ducal, un plan directeur sectoriel ou un projet de plan directeur sectoriel communiqué aux communes.
- 19) « site » : ensemble de parcelles classées dans une catégorie en fonction de la qualité de leur desserte en transports collectifs.
- 20) « socle obligatoire » : nombre minimal d'emplacements de stationnement obligatoires par catégorie de site et par mode d'utilisation du sol à fixer par la commune sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4.
- 21) « suppléments » : différence entre le socle obligatoire et le total d'emplacements de stationnement autorisables par catégorie de site et par mode d'utilisation du sol à fixer par commune sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4.
- 22) « transports collectifs » : transports publics au sens de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et toute autre forme de transports en commun.

- 23) « voie de communication » : lignes de chemin de fer et routes.
- 24) « voie de mobilité douce » : axe de circulation ouvert à la mobilité douce, se composant des catégories de voies publiques retenues dans le règlement grand-ducal du 1er août 2001 portant exécution de l'article 3 de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, sans que ces voies elles-mêmes fassent partie de ce réseau national et de zones d'apaisement de trafic telles que des zones de rencontre ou des zones résidentielles au sens de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Titre V – La gestion des emplacements de stationnement

Chapitre 1er – Communes à dominante urbaine et périurbaine et communes à dominante rurale

Art. 10. Pour les besoins de la mise en œuvre de la gestion des emplacements de stationnement, le territoire national est subdivisé en communes à dominante urbaine et périurbaine d'une part et en communes à dominante rurale d'autre part.

Les communes à dominante urbaine et périurbaine sont celles qui sont définies à l'annexe 2. Toutes les communes qui ne sont pas classées en commune à dominante urbaine et périurbaine suivant l'annexe 2 constituent des communes à dominante rurale.

Chapitre 2 – La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante urbaine et périurbaine

Art. 11. (1) Dans les communes à dominante urbaine et périurbaine, le plan d'aménagement général institue un système de gestion des emplacements de stationnement distinguant entre trois catégories de sites en fonction de la qualité de desserte par les transports collectifs comme suit :

- Sites de catégorie 1 desservis par :
 - un arrêt à très haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon d'au maximum 600 mètres
ou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de tram situé dans un rayon d'au maximum 500 mètres
ou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de bus situé dans un rayon d'au maximum 300 mètres.
- Sites de catégorie 2 desservis par :
 - un arrêt à très haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon supérieur à 600 mètres et d'au maximum 900 mètres
ou ;
 - un arrêt à haut niveau de service ferroviaire situé dans un rayon d'au maximum 600 mètres
ou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de tram situé dans un rayon supérieur à 500 mètres et d'au maximum 750 mètres
ou ;
 - un arrêt à haut niveau de service de tram situé dans un rayon d'au maximum 500 mètres
ou ;
 - un arrêt à très haut niveau de service de bus situé dans un rayon supérieur à 300 mètres et d'au maximum 500 mètres
ou ;
 - un arrêt à haut niveau de service de bus situé dans un rayon d'au maximum 300 mètres.
- Sites de catégorie 3 ne répondant pas aux critères des catégories 1 et 2 ci-dessus.

(2) Le plan d'aménagement général peut exceptionnellement compléter ces trois catégories de sites comme suit :

- Les valeurs restrictives de catégorie 1 reprises à l'annexe 4 peuvent être localement dépassées dans les cas où il existe une qualité de desserte par les transports collectifs jugée suffisamment importante dans le cadre de l'étude préparatoire du plan d'aménagement général.
- Les dispositions de la gestion des emplacements de stationnement régissant les communes à dominante rurale peuvent être localement appliquées à un site déterminé dans le cas où ce site, dans le cadre de l'étude préparatoire du plan d'aménagement général, est jugé s'apparenter à un milieu à dominante rurale.

Ces sites sont à indiquer dans la partie graphique du plan d'aménagement général au moyen de la signature définie à cette fin à l'annexe 7, et la partie écrite du plan d'aménagement général doit reprendre les dispositions de l'article 17.

(3) Pour l'établissement des sites, le plan d'aménagement général retient les principes suivants :

- Les arrêts ferroviaires, les arrêts de tram et de bus servant à l'établissement du site doivent être facilement accessibles à pied à partir des différentes parcelles composant le site ainsi établi. Lorsqu'un obstacle insurmontable pour piétons se trouve à l'intérieur du site, la ou les parcelles isolées par cet obstacle sont exclues du site. Par obstacle insurmontable, à constater par l'autorité communale, il faut entendre un obstacle dont le contournement oblige le piéton, via des chemins et voiries accessibles au public, à sortir du site ainsi établi.
- Pour l'établissement du site, l'arrêt offrant la meilleure qualité est pris en considération. Lorsqu'un site occupe une ou plusieurs parcelle(s), susceptible(s) de relever de plusieurs catégories, la catégorie dont relève la plus grande partie de la ou des parcelle(s) concernée(s) est prise en considération pour l'ensemble de la ou des parcelle(s).

Art. 12. (1) Les communes fixent dans le cadre de leur plan d'aménagement général un socle obligatoire pour les emplacements de stationnement autorisables, en fonction, d'une part, du mode d'utilisation du sol et, d'autre part, par catégorie de site. Les valeurs ainsi fixées doivent être situées à l'intérieur d'une fourchette entre les valeurs modérées telles que reprises à l'annexe 3 et les valeurs restrictives telles que reprises à l'annexe 4. Un site de catégorie 2 doit toujours bénéficier d'une valeur moins restrictive qu'un site de catégorie 1. Un site de catégorie 3 doit toujours bénéficier d'une valeur moins restrictive que les sites de catégorie 1 et 2.

(2) Pour les sites affectés à des activités de services administratifs ou professionnels générant un taux de visiteurs élevé, ainsi que les activités d'artisanat et d'industrie ayant un besoin justifié d'emplacements pour véhicules de service, les communes peuvent, dans le cadre de leur plan d'aménagement général, prévoir des suppléments définitifs sur base des valeurs reprises aux annexes 3 et 4.

(3) Si une amélioration de la qualité de desserte par les transports collectifs est prévisible sur base d'un projet concret, le plan d'aménagement général peut prévoir un régime de suppléments provisoires pour l'activité de services administratifs ou professionnels réglé comme suit :

Pour les sites relevant actuellement des catégories 2 ou 3, mais qui à l'avenir sont susceptibles de relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret, la différence entre le socle obligatoire avec, le cas échéant, les suppléments définitifs et le total autorisable sur base des valeurs reproduites aux annexes 3 et 4 constitue des suppléments provisoires. Ceux-ci sont soumis à autorisation de construire délivrée à titre provisoire au sens de l'article 37bis de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

Les emplacements provisoires doivent en principe être aménagés sur la propriété même du demandeur. Si cela s'avère impossible pour des raisons notamment techniques, esthétiques, architecturales, de sécurité ou de circulation, le demandeur a la possibilité de les aménager dans un parc de stationnement situé à proximité de la propriété. Dans ce cas, le demandeur doit démontrer qu'il est soit propriétaire, soit locataire pour la durée de validité de l'autorisation provisoire du terrain destiné à accueillir les emplacements provisoires. Les emplacements provisoires ne peuvent pas être cédés, ni affectés à un autre usage, ni détachés de l'immeuble pour lequel ils ont été autorisés.

Les emplacements provisoires ne sont pas autorisables si leur aménagement n'est pas possible en vertu de l'alinéa précédent. Toutefois, les plans d'aménagement communaux pourront prévoir la possibilité pour la commune de mettre à disposition les emplacements provisoires contre paiement d'une taxe compensatoire.

(4) Le plan d'aménagement général peut prévoir que le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu des paragraphes (1) et (2) peut être adapté dans une marge de -10% à +10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Art. 13. L'implantation d'activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois n'est pas admise dans les sites de catégorie 3, sauf si ce site, sur base d'un projet concret, est susceptible de muter en catégorie 1. Les sites qui, en raison d'une future amélioration des liaisons en bus, sont susceptibles de muter de la catégorie 3 en catégorie 2 ou 1, sont traités selon les règles de la catégorie 3 jusqu'à la réalisation de cette amélioration.

Art. 14. Par dérogation à l'article 12, pour les entreprises avec une surface de vente supérieure à 10.000 m², les communes peuvent définir, dans le cadre de leur plan d'aménagement général, des valeurs plus modérées que celles reprises dans l'annexe 4 pour les activités de commerce de détail et d'artisanat d'entreprises avec une surface de vente inférieure à 10.000 m².

Cette dérogation doit être dûment justifiée dans le cadre du concept de développement de l'étude préparatoire moyennant un concept de mobilité, sans que les valeurs retenues soient moins restrictives que celles reprises dans l'annexe 3 pour les activités de commerce de détail et d'artisanat d'entreprises avec une surface de vente inférieure à 10.000 m². Ce concept de mobilité détermine le nombre d'emplacements de stationnement maximal pour ladite zone en tenant plus particulièrement compte des problèmes de sécurité, des goulots d'étranglement, des nuisances sonores et de la qualité de desserte par les transports collectifs.

Art. 15. Au moment de la délivrance de l'autorisation de construire définitive ou, le cas échéant, provisoire, la catégorie du site est déterminée suivant la qualité de desserte par les transports collectifs existante suivant les horaires réguliers en vigueur. L'autorisation de construire définitive ou, le cas échéant, provisoire, fixe, en fonction du site ainsi déterminé, un socle obligatoire et, le cas échéant, des suppléments définitifs ou provisoires pour les emplacements de stationnement en vertu des dispositions du plan d'aménagement général mis en conformité avec les prescriptions du plan directeur sectoriel « transports ».

Art. 16. Les communes peuvent mettre en œuvre une gestion restrictive de l'offre publique en emplacements de stationnement. Ces restrictions peuvent comporter une limitation de la durée du stationnement ainsi que le paiement de redevances de parking.

Chapitre 3 – La gestion des emplacements de stationnement dans les communes à dominante rurale

Art. 17. (1) Dans les communes à dominante rurale, les plans d'aménagement général fixent un nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels qui ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute. Il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois dans des communes à dominante rurale en-dehors d'un « centre de développement et d'attraction » (CDA) tel que prévu à l'annexe 5. Le CDA se rapporte dans le cadre du présent règlement grand-ducal aux espaces prioritaires d'urbanisation pour l'habitat des communes énumérées à l'annexe 5, tels que définis suivant les prescriptions du plan directeur sectoriel « logement ».

(2) Le plan d'aménagement général peut prévoir que le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu du paragraphe (1) peut être adapté dans une marge de -10% à + 10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

Titre IX – Entrée en vigueur des prescriptions

Art. 22. A l'exception de la désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement, les prescriptions des articles 2 et 5 à 8 sont directement applicables à partir du moment de l'entrée en procédure du projet de plan directeur sectoriel « transports », conformément aux articles 9 et 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

Art. 23. (1) Les prescriptions des articles 9 paragraphe (3), 10 et 18 ont un effet obligatoire à partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal conformément à l'article 9 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

(2) A partir du moment où le plan directeur sectoriel « transports » est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal conformément à l'article 9 de la loi précitée du 30 juillet 2013 et jusqu'à la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du plan directeur sectoriel « transports » conformément à l'article 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013, les prescriptions transitoires des paragraphes (3) et (4) sont applicables :

(3) Le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 70 m² de surface construite brute dans les communes urbaines et périurbaines telles qu'énumérées à l'annexe 2, sauf si :

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu du présent paragraphe peut être adapté dans une marge de -10% à + 10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées.

(4) Dans les communes à dominante rurale, le nombre maximal d'emplacements de stationnement par surface construite brute pour les activités de service administratifs ou professionnels ne peut pas dépasser un emplacement de parking pour 45 m² de surface construite brute, sauf si :

- le plan d'aménagement général ou les plans d'aménagement particulier dûment approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « transports » ; ou
- les plans d'aménagement particulier déposés à la maison communale avant le dépôt du projet dudit plan directeur sectoriel, en disposent autrement.

Le nombre d'emplacements autorisables à titre définitif en vertu du présent paragraphe peut être adapté dans une marge de -10% à +10% pour des raisons urbanistiques ou architecturales dûment motivées. Il est interdit d'implanter des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois en-dehors des communes énumérées à l'annexe 5.

Art. 24. (1) Les paragraphes (1), (2) et (4) de l'article 9 et les articles 11 à 15 et 17 n'ont d'effet obligatoire qu'à partir de la mise en conformité par les communes de leur plan ou projet d'aménagement général avec les prescriptions du plan directeur sectoriel «transports» conformément à l'article 19 de la loi précitée du 30 juillet 2013.

(2) Il en est de même de la désignation des couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires dans les plans d'aménagement découlant des articles 6 et 7.

Annexe 2 – Communes à dominante urbaine et périurbaine

Bertrange	Dudelange	Kopstal	Mondercange	Schifflange
Bettembourg	Erpeldange	Leudelange	Niederanven	Schuttrange
Bettendorf	Esch-sur-Alzette	Lintgen	Pétange	Steinsel
Colmar-Berg	Ettelbruck	Lorentzweiler	Rumelange	Strassen
Contern	Hesperange	Luxembourg	Sandweiler	Walferdange
Diekirch	Käerjeng	Mamer	Sanem	
Differdange	Kayl	Mersch	Schieren	

Annexe 3 – Réglementation modérée du stationnement automobile

GESTION DES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE: BORNE INFÉRIEURE (MODÉRÉE)

Qualité de desserte par les transports collectifs	Catégorie de site		
	1	2	3
ACTIVITÉ SERVICES ADMINISTRATIFS OU PROFESSIONNELS (1 emplacement autorisé par m² de surface construite brute) *)			
Socle obligatoire	90 m ²	90 m ²	90 m ²
Supplément provisoire***	0 m ²	180 m ²	90 m ²
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé	180 m ²	180 m ²	180 m ²
ACTIVITÉ ARTISANAT (surface de production artisanale **) / ACTIVITÉ INDUSTRIE			
Socle obligatoire (1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute)	150 m ²	150 m ²	150 m ²
Supplément définitif pour véhicules de service***	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
ACTIVITÉ COMMERCE DE DÉTAIL / ACTIVITÉ ARTISANAT (surface de vente directement liée à une activité artisanale **) (1 emplacement autorisé par m² de surface de vente)			
Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	Selon l'article 14		
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	30 m ²	20 m ²	20 m ²

*) des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois ne sont pas admises sur les sites relevant de la catégorie 3 à l'exception des sites de catégorie 3 qui sont destinés à relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret.

**) Pour le calcul des emplacements autorisables, les surfaces de production artisanale et les surfaces de vente liées à une activité artisanale sont le cas échéant cumulables. Pour la computation du nombre d'emplacements, les chiffres atteignant ou dépassant la demie sont à arrondir vers le haut, les autres étant à négliger.

***) Facultatif.

Annexe 4 – Réglementation restrictive du stationnement automobile

GESTION DES EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE: BORNE SUPÉRIEURE (MODÉRÉE)

Qualité de desserte par les transports collectifs	Catégorie de site		
	1	2	3
ACTIVITÉ DE SERVICES ADMINISTRATIFS OU PROFESSIONNELS (1 EMPLACEMENT AUTORISÉ PAR m² DE SURFACE CONSTRUITE BRUTE) *)			
Socle obligatoire	125 m ²	125 m ²	125 m ²
Supplément provisoire***	0 m ²	180 m ²	90 m ²
Supplément définitif pour activités générant un taux de visiteurs élevé**	250 m ²	250 m ²	250 m ²
ACTIVITÉ ARTISANAT (SURFACE DE PRODUCTION ARTISANALE) **) / ACTIVITÉ INDUSTRIE			
Socle obligatoire (1 emplacement autorisé par m ² de surface construite brute)	200 m ²	200 m ²	200 m ²
Supplément définitif pour véhicules de service***	0	Par rapport au besoin concret justifié	Par rapport au besoin concret justifié
ACTIVITÉ COMMERCE DE DÉTAIL / ACTIVITÉ ARTISANAT (SURFACE DE VENTE DIRECTEMENT LIÉE À UNE ACTIVITÉ ARTISANALE) **) (1 EMPLACEMENT AUTORISÉ PAR m² DE SURFACE DE VENTE)			
Entreprises > 10.000 m ² de surface de vente	Selon l'article 14		
Entreprises < 10.000 m ² de surface de vente	40 m ²	30 m ²	30 m ²

*) des activités de services administratifs ou professionnels à nombreux emplois ne sont pas admises sur les sites relevant de la catégorie 3 à l'exception des sites de catégorie 3 qui sont destinés à relever de la catégorie 1 sur base d'un projet concret.

**) Pour le calcul des emplacements autorisables, les surfaces de production artisanale et les surfaces de vente liées à une activité artisanale sont le cas échéant cumulables. Pour la computation du nombre d'emplacements, les chiffres atteignant ou dépassant la demie sont à arrondir vers le haut, les autres étant à négliger.

***) Facultatif.

Annexe 5 – Communes disposant de « centres de développement et d'attraction » (CDA)

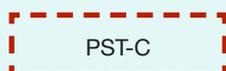
CDA d'ordre supérieur : Luxembourg-Ville

CDA d'ordre moyen : Esch/Alzette
Ettelbruck
Diekirch

CDA régionaux : Clervaux
Vianden
Wiltz
Redange
Mersch
Echternach
Junglinster
Steinfort
Grevenmacher
Differdange
Dudelange
Remich

Annexe 7 – Légende type

Zones ou espaces définis en exécution de dispositions légales, réglementaires ou administratives spécifiques relatives (art. 39):

 PST-Ges Zdr	PST: Gestion des emplacements de stationnement – Zone à dominante rurale
 PST-C	PST: Couloirs réservés pour projets d'infrastructures routières et ferroviaires

4.4 Übersichtstabelle der moderaten und restriktiven Grenzwerte

PRM-Schlüssel						
STANDORTKATEGORIE laut PST	Kategorie 1		Kategorie 2		Kategorie 3	
Restriktivität des PRM	moderat	restriktiv	moderat	restriktiv	moderat	restriktiv
BÜRODIENSTLEISTUNG/VERWALTUNG: 1 Stellplatz pro X m² Bruttogeschossfläche (BGF)						
Ausschluss von Nutzungen	–	–	–	–	BGF > 3.500 m ²	BGF > 3.500 m ²
Obligatorischer Sockel	90	125	90	125	90	125
ggf. provisorischer Zuschlag	0	0	180	180	90	90
Zwischensumme inkl. provisorischem Zuschlag entspricht einem Schlüssel von	90	125	60	74	45	52
ggf. Zuschlag für Besucherstellplätze	180	250	180	250	180	250
Zwischensumme inkl. Besucherstellplätzen entspricht einem Schlüssel von	60	83	60	83	60	83
Zwischensumme inkl. Besucherstellplätzen und provisorischem Zuschlag entspricht einem Schlüssel von	60	83	45	57	36	43
HANDWERK/INDUSTRIE: 1 Stellplatz pro X m² Bruttogeschossfläche (BGF)						
Obligatorischer Sockel	150	200	150	200	150	200
Zuschlag für betrieblich notwendige Fahrzeuge	0	0	Differenz zum tatsächlichen Bedarf auf Nachweis		Differenz zum tatsächlichen Bedarf auf Nachweis	
Zwischensumme mit Zuschlag für betrieblich erforderliche Fahrzeuge entspricht	150	200	tatsächlicher Bedarf		tatsächlicher Bedarf	
EINZELHANDEL: 1 Stellplatz pro X m² Verkaufsfläche (gilt auch für Verkaufsflächen des Handwerks)						
Unternehmen > 10.000 m ² Verkaufsfläche	Anwendung von Art. 14 RGD PST					
Unternehmen < 10.000 m ² Verkaufsfläche	30	40	20	30	20	30

Abb. 12: PRM-Schlüssel

4.5 Indikative Karte der Kategorisierung

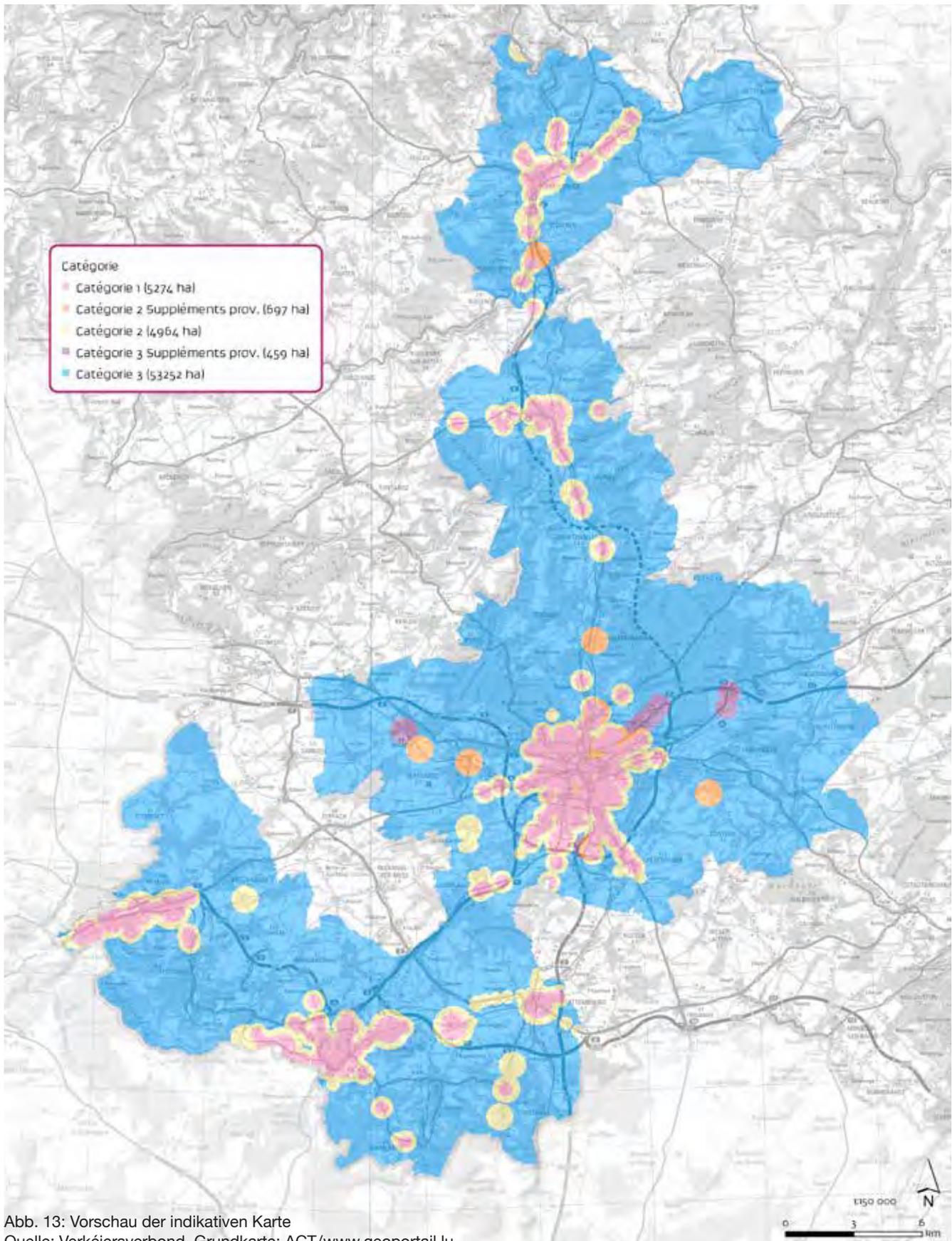


Abb. 13: Vorschau der indikativen Karte
Quelle: Verkéiersverbond, Grundkarte: ACT/www.geoportail.lu

Abkürzungen

DICI	Développement Intercommunal Coordiné et Intégré du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg
GIS	Geoinformationssystem
IVL	Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr, umgangssprachlich öffentlicher Transport
PAG	Plan d'aménagement général
PAP	Plan d'aménagement particulier
PIDP	Plan intégré de développement pluricommunal
PRM	Parkraummanagement
PS ZAE	Plan Directeur Sectoriel Zones d'activités économiques
PST	Plan Sectoriel Transports
SCB	Surface construite brute = BGF Bruttogeschossfläche (<i>vgl. RGD PAG Annexe II</i>)
STP	Stellplatz

Wörterbuch

Verkaufsfläche	surface de vente
Bürodienstleistung/Verwaltung	activité de services administratifs et professionnels
Knotenpunkt	point nodal
Offenlage	dépôt à la maison communale
Zuschlag	supplément

Links

www.dici.lu
www.dat.public.lu
www.mddi.public.lu
www.ivl.public.lu
at.geoportail.lu (*siehe Rubrik PS Transport*)
 – Gemeinden im DICI-Raum:
www.bertrange.lu
www.hesperange.lu
www.leudelange.lu
www.strassen.lu
www.vdl.lu

Bildverzeichnis

Administration du cadastre et de la Topographie: 25, 30
 Claudia Eustergerling Design: 9, 36, 38
 Luxtram/Lifschutz Davidson Sandilands: Cover, 2-3
 Ministère du Développement durable et des Infrastructures, MoDu: 16
 Van Driessche urbanistes et architectes: 25, 30
 Verkéiersverbond, ACT/www.geoportail.lu : 21, 34, 60



www.dici.lu

DICI ist eine Initiative des Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur.