



Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire  
et les  
6 Communes de la convention Nordstad

Références : C:\Documents and Settings\Simonis Alex\Mes documents\1Nordstad\070112-MIAT-Nordstad-AxeEED-  
Presse1.doc

Entwicklung eines urbanistischen Konzeptes zur Neuorganisation der  
zentralen Achse  
zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch in Luxemburg,  
im Rahmen der Nordstad-Konvention.

Mehrfachbeauftragung von 5 Projektteams

Pressedossier - Januar 2007



EINLEITUNG.....	2
LASTENHEFT ZENTRALE ACHSE NORDSTAD - 1.KAPITEL .....	3
BEAUFTRAGTE PLANUNGSTEAMS.....	7
NORDSTAD - TEXTE DU SITE INTERNET - MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	8
CONVENTION POUR UN DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL COORDONNÉ ET INTÉGRATIF DES COMMUNES DE LA « NORDSTAD » .....	9
TERMINE .....	13

Kontaktpersonen :

Gemeinden : Frank THILLEN : - Tel 691 20 85 44 / Mail : frank.thillen@nordstad.org

Innenministerium : Romain DIEDERICH - Tel : 478-6936 / Mail : romain.diederich@mat.etat.lu

## EINLEITUNG.

### Die ersten Schritte :

- Die Schöffenräte der 6 Nordstadgemeinden verfassen gemeinsam politische Ziele für die Nordstad in ihren jeweiligen Schöffenratserklärungen.
- Am 24. April 2006 unterschreiben die 6 Nordstadgemeinden die „CONVENTION POUR UN DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL COORDONNÉ ET INTÉGRATIF DES COMMUNES DE LA « NORDSTAD“
- In Hinsicht einer gemeinsamen Strategie werden die 6 Flächennutzungspläne der Gemeinden gemeinsam und koordiniert ausgearbeitet.

Die strategischen Ziele werden in einem begleitenden Prozess, der „Nordstadkonferenz“ gemeinsam mit allen betroffenen Partner ausgearbeitet. Das Büro KE– Kommunalentwicklung LEG - Stuttgart wurde seitens des Innen- & Landesplanungsministerium und den 6 Gemeinden im Rahmen der Nordstad-Konvention als Moderationsbüro des Gesamtprozesses Nordstad beauftragt.

- Ein erstes Pilotprojekt wird gemeinsam initiiert - die **„Entwicklung eines urbanistischen Konzeptes zur Neuorganisation der zentralen Achse zwischen den Gemeinden Ettelbruck, Erpeldange und Diekirch“** Bureau d'architectes Teisen & Giesler und das Bureau d'études Schroeder&Ass wurden seitens des Innen- & Landesplanungsministerium und den 6 Gemeinden im Rahmen der Nordstad-Konvention mit der Ausarbeitung des Lastenhefts und der Organisation beauftragt.
- 5 Planungsteams wurden am 01.12.06 vom Expertengremium ausgewählt und mit der Ausarbeitung des urbanistischen Konzeptes beauftragt. Die 5 Teams werden in enger Zusammenarbeit mit dem Expertengremium Projekte ausarbeiten, die in einer 2ten Phase präzisiert werden, um in den gemeinsamen Flächennutzungsplan integriert zu werden. Außerdem werden bestehende Planungen aktuelle Projekte (private und staatliche) in diesem integrativen Prozess in Hinsicht eines zukunftsfähigen Gesamtkonzeptes optimiert.

### Ziele:

Die Zielvorgabe ist, im Rahmen eines Gesamtprojekts und einer begleitenden Strategie die 6 Gemeinden der Nordstad in eine hochwertige und attraktive Hauptstadt des Nordens zu verwandeln. Die Nordstad soll ein „Serviceprovider“ für die Region und für den gesamten Norden werden, komplementär zur Hauptstadt des Landes und entsprechend Esch und Sanem, die sich mit dem Projekt „Belval“ zur Hauptstadt des Südens entwickeln.

Es handelt sich um die größte zusammenhängende Fläche die in Luxemburg stadtplanerisch behandelt wird. Die Besetzung des Expertengremiums bezieht alle betroffenen Ministerien und die Gemeinden ein um sicherzustellen, dass die jeweiligen sektoriellen Ziele untereinander abgestimmt werden und am Schluss in einem national und regional getragenen Projekt verwirklicht werden.

Auf das Partenariat mit den Akteuren des öffentlichen Transports (CFL Chemins de Fer luxembourgeois und RGTR - Régime général des transports routiers) wird hingewiesen. Die Nordstad braucht einen hocheffizienten öffentlichen Transport. Einerseits soll der ländliche Norden effizient an „seine“ Hauptstadt angebunden sein, andererseits braucht die Nordstad einen Bahnhof, der ein aktives Zentrum und eine seiner Rolle als attraktive Multimodalplattform gerecht wird. Ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept wird angestrebt.

Ein besonderes Merkmal der Achse ist die enge Verflechtung mit der Landschaft. Ein besonderes Element das in die Planung zu integrieren ist, ist die Präsenz des Wassers, in positiver Hinsicht sowie in Hinsicht der Überschwemmungsproblematik.

### Ziel des heutigen Tages:

Es geht darum die ausgewählten Planungsteams in die Ideen und Ziele der Nordstad einzuführen und die Begebenheiten vor Ort zu zeigen. Für eine erfolgreiche Planung braucht es den richtigen Mix aus innovativen Ideen und Einbindung der bestehenden gewachsenen Strukturen.

Die zentrale Achse soll so in den nächsten Jahren phasenweise umgestaltet werden, damit neue Möglichkeiten in punkto Arbeitsplätze, Wohnen und Transport entwickelt werden können.

Um diese Herausforderung zu bewältigen arbeiten alle Ministerien, Gemeinden und Planer an einem Tisch. Diesem ersten Kolloquium werden zwei weitere folgen um sicherzustellen, dass die Projekte allen Aspekten gerecht werden und das Fundament für eine konkrete Realisierung der Nordstad legen.

*Das gesamte Dokument kann auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.*

Die **Nordstad** bildet den urbanen Kern der Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck und Schieren.

**NORDSTAD**

Eine **Konvention** für eine **interkommunale und integrative Entwicklung** der Gemeinden der « Nordstad », wurde am 24.04.2006 zwischen den 6 Gemeinden Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck und Schieren, und dem luxemburger Staat, vertreten durch das Innen- und Landesplanungsministerium, unterschrieben.

**KONVENTION**

Basierend auf das von der Regierung am 27.05.2003 festgehaltene « Programme Directeur d'Aménagement du Territoire », besteht der Wille, die zukünftige Entwicklung der 6 Gemeinden, welche derzeit vornehmlich durch **ländliche Agglomerationen** charakterisiert sind, in eine zusammenhängende **Hauptstadt des Nordens** wandeln zu lassen.

Im System der zentralen Orte der, im Programme Directeur beschriebenen, Entwicklungs- und Attraktionszentren „centres de développement et d'attraction“, wird die Nordstad neben Esch-sur-Alzette/Belval/Sanem als **eines der beiden Mittelzentren** im Land qualifiziert. Neben der Stadt Luxemburg, welche als einzige als ein Entwicklungs- und Attraktions-Oberzentrum gilt, bilden die zwei Mittelzentren die wichtigste Rolle in der Umsetzung einer, von der Politik angestrebten, **Dezentralisierung** des Landes.

**MITTELZENTRUM**

Die geographische Position der Nordstad gibt ihr eine fundamentale **strategische Wichtigkeit**, welche es zu entwickeln gilt, um das Ziel der Dezentralisierung umsetzen zu können.

**DEZENTRALISIERUNG**

Ausserdem ist es zwingend, die zunehmende Abhängigkeit der ländlichen Peripherieräume der Nordstad im Bezug zum Zentrum des Landes durch **Schaffung von Arbeitsplätzen** zu reduzieren. Diese Zukunftsplanung der Nordstad muss Hand in Hand gehen mit der Fertigstellung der Nordstrasse. Eine Bestandsaufnahme ergibt, dass die jetzige Nordstad die notwendige kritische Masse an Serviceleistungen, sportlichen und kulturellen Infrastrukturen, sowie Wohnraum nicht ausweist.

**KRITISCHE MASSE**

Im Planungsinstrument IVL geht der „Entwicklungsplan Nordstad“ als einer der **Schlüsselprojekte** hervor (siehe Kapitel IVL).

**SCHLUSSELPROJEKT  
IVL**

Im Rahmen der Konvention will das Innenministerium gemeinsam mit den politischen und technischen Arbeitsgruppen der 6 Gemeinden ein **Pilotprojekt** für die städtebauliche Requalifikation der zentralen **Achse Ettelbrück-Erpeldange-Diekirch** zügig umsetzen.

Dieses Plangebiet soll das zukünftige **Rückgrat** der im Aufbau befindlichen „Nordstad“ bilden, welche eine erhebliche Bedeutung für das angrenzende Umland und für den gesamten Norden des Landes darstellt.

Um diesem Potential gerecht zu werden, bedarf es einer **städtebaulichen Neuordnung und Neuorientierung** der bestehenden Agglomerationen. Die heterogene Fläche zwischen den Bahnhöfen von Ettelbrück und Diekirch soll in ein Gebiet mit den Nutzungsschwerpunkten Arbeiten, Wohnen und Freizeit umgewandelt werden und damit einen nachhaltigen Beitrag zur gesamten Nordstad leisten.

**NEUORDNUNG**

Phasenweise sollen auf dem ca. 300 ha grossen Projektraum (Planungsgebiet und Betrachtungsraum ohne Süd- und Nordhänge) hochwertige stadtkompatible Aktivitäten, sowie qualitativ attraktive Freiräume entstehen.

**HOCHWERTIGE  
AKTIVITÄTEN**

Fünf interdisziplinäre Projektteams werden beauftragt, für dieses **städtebauliche Pilotprojekt** ein attraktives **Gesamtkonzept** zu entwickeln, welches die Potenziale des Standortes aufzeigt und Strategien einer städtebaulichen Entwicklung vorschlägt.

Gefordert wird ein robustes leistungsfähiges Gesamtkonzept, welches auch in einem **größeren zeitlichen Rahmen** umgesetzt werden kann und durch eine Entwicklung **in Phasen**, dennoch seine Identität beibehält. Der städtebauliche Entwurf sollte dennoch die **Komplexität der Eigentumsverhältnisse** beachten und sie nicht im grossen Masstab in Frage stellen.

Gesucht wird eine zukunfttaugliche Vision für die Nordstad als neues Zentrum des Nordens, ein Zentrum in dem sich Arbeiten, Wohnen und Freizeit ergänzen. Diese **Impulsgebung** würde das gesamte Umland stärken und einen **Identifikationsraum** für die Einwohner des gesamten Gebietes schaffen. Ein neues **WIR-Gefühl** der Nordstädter soll sich im konkretem Städtebau finden.

**ROBUSTHEIT**

Das Resultate der Entwürfe haben nicht nur einen Impact auf die 3 unmittelbar betroffenen Gemeinden, sondern auch auf die zukünftige Entwicklung der Nordstad und die Region Centre-Nord. Die Nordstad muss sich mit seinen Unternehmen einer ökonomischen Strategie und einer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Luxemburg-Stadt und Esch-Belval positionieren.

Die neue Nordstad soll nicht nur national hervortreten, sondern auch international Städten wie Trier, Arlon oder Bastogne **gleichwertig** gegenüberstehen. Ein **wirtschaftliches Zentrum** mit Ausstrahlung auf die Großregion ist angestrebt, wo **Komplementarität und Synergien** zu umliegenden Wirtschaftszentren angedacht werden sollen.

**WIRTSCHAFTSZENTRUM**

Die Sauer und die Alzette mit ihren Wiesen sind bereits wichtige **Identifikationselemente**, die es zu stärken gilt und die zusammen mit den Hängen im Norden und Süden den Naherholungsraum der Nordstad bilden.

Um dieses Ziel umzusetzen, ist ein **Wandel** der aktuellen Situation notwendig. Ländliche Strukturen werden sich über einen längeren Zeitraum in kleinstädtische und städtische Strukturen umwandeln. Es soll auf der Achse **eine zusammenhängende Stadt** entstehen, die Ihre historischen Wurzeln nicht verlieren soll.

Nachdem die **Tallagen** der Gemeinden Ettelbrück und Diekirch weitgehend besiedelt sind, bestehen keine großflächige Expansionsmöglichkeiten für Dienstleistungen und städtisches Wohnen mehr in den Tälern.

Eine phasenweise Umwandlung der hochwertigen Fläche des existierenden Gewerbegebietes in ein neues kompaktes Mischgebiet wird neuen Entwicklungsraum schaffen.

Die besondere zentrale Lage des Gebietes innerhalb der Nordstad erfordert eine **hohe gestalterische Qualität**, sowohl in der Ausformulierung der öffentlichen Frei- und Stadträume, als auch im architektonischen Ausdruck. Die sehr unterschiedlichen Bereiche des Plangebietes fordern eine **städtebauliche Vielfalt** heraus.

Gesucht ist eine **städtbauliche und architektonische Vision** zu Stärkung der Idee „Nordstad“.

Die **vorhandenen Zentren** von Diekirch und Ettelbrück sollen eine zeitgemässe **Verdichtung** erfahren und sich verstärkt als **Orte des städtischen Lebens** entwickeln. Der Ettelbrücker Bahnhof soll zu einer multi-modalen urbanen Plattform und somit zu einem der wichtigsten Bahnhöfe im Norden des Landes mutieren, welcher die Anforderungen an einen modernen und **zeitgemässen Bahnhof** erfüllen kann.

**VISION**

Dank den Flächen im nördlichen Bereich des Plangebietes, auf dem Gelände der Gemeinde Erpeldange, dagegen ist neues Potenzial im Tal vorhanden, das

direkt genutzt werden kann. Das vorhandene ländliche Gefüge ist der Ausgangspunkt für eine neue verbindende **städtische Struktur**, die Erpeldange in die Achse Ettelbrück – Diekirch einfügt.

## MOBILITÄTSKONZEPT

Im Auftrag des Bautenministeriums/der Strassenbauverwaltung, in Zusammenarbeit mit dem Transportministerium wurde die **Studie** „Concept de mobilité intégré Nordstad“ erstellt. Die Studie zeigt auf, dass mittels einer fundamentalen Reorganisation der Transportinfrastrukturen eine **Neustrukturierung** des aktuell bebauten Terrains entlang der Achse Ettelbrück-Erpeldange-Diekirch durchgeführt werden kann und der Zugang zu potenziellen Baugrundreserven ermöglicht wird, welche für die Weiterentwicklung der Nordstad unentbehrlich sind. Die Studie thematisiert den nicht mehr zeitgemässigen Strassenquerschnitt der Achse und die dadurch resultierende städtebauliche Zäsur innerhalb der Gemeinden. Um die Gebiete intelligent zu verknüpfen und die gewünschte kritische Masse innerhalb der Achse zu erreichen, untersucht die Studie die Machbarkeit die Schiene durch einen intermodalen Mobilitätskorridor zu ersetzen. Die vorliegende Mobilitätsstudie dient dem Pilotprojekt als Basis-Input (siehe Kapitel Verkehr). Da derzeit kein Zeitplan für die Umstrukturierung der Verkehrskorridore bekannt ist, prüft der Auslober die Robustheit der Entwurfskonzepte, deren Fortschreibung und die Möglichkeit einer mittelfristigen Umsetzung in Teilbereichen.

## GESAMTSZENARIO

Das Pilotprojekt soll in **zwei Phasen** zu einem „Avant-Projet du Plan Directeur“ ausgearbeitet werden. Die Ergebnisse der Planung der **ersten Phase** (Vision, Raumprogramm und Bilanz der Achse) werden in ein „Gesamtszenario Nordstad“ integriert, das in der „Etude préparatoire“ entwickelt wird. Die Resultate der **2. Phase** fließen direkt in die kommunale Planungen (Plan Directeur, PAP) und in die interkommunale Planung (E.P., PAG) ein. In Planung befindliche private und staatliche Projekte (wie Schulinfrastrukturen, usw.) sollen somit nicht isoliert laufen, sondern in eine Gesamtvision und in eine globale Entwicklungsstrategie der Nordstad mit einfließen.

Eine Überprüfung der Konzepte durch die Teams im Bezug auf die übergeordneten Arbeitsinstrumente und Rechtsgrundlagen, wie z.B. Programme Directeur, IVL, Plans sectoriels (in Ausarbeitung), u.s.w. wird erwartet und vorausgesetzt.



## 2.6 Expertengremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzen die Auslober folgendes Expertengremium ein :

### **Fachexperten:**

#### Urbanisten/Architekten:

- Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten, Stadtplaner, T.U. Aachen, D-Dortmund
- Didier Vancutsem, Stadtplaner/Landschaftsarchitekt, D-München
- Michel Petit, Architekt, Luxemburg

#### Verkehrsplaner:

- Philippe Gasser, urbaniste et ingénieur en mobilité, Citec, CH-Genf

#### Landschaftsplaner:

- Peter Latz, Landschaftsplaner, D-Kranzberg

#### Strategie / programmation urbaine:

- Hans Thoolen, Projektmanager, Gemeinde Breda, NL-Breda

- Administration de la Gestion de l'Eau
- Chemins de Fer luxembourgeois - CFL
- Administration des Ponts & Chaussées
- Régime général des transports routiers - RGTR
- Administration des Bâtiments Publics

### **Sachexperten:**

#### Gemeinden:

- Schöffenrat, Ettelbrück
- Schöffenrat, Erpeldange
- Schöffenrat, Diekirch
- Schöffenrat, Bettendorf
- Schöffenrat, Colmar-Berg
- Schöffenrat, Schieren

#### Ministerien:

- Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire :
  - Direction de l'Aménagement du Territoire
  - Direction de l'Aménagement Communal et Développement Urbain
- Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur
- Ministère des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement – Département Logement
- Ministère des Transports
- Ministère de l'Environnement
- Ministère des Travaux Publics
- Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle
- Ministère des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement – Département Classes Moyennes

### **Beobachtende Experten:**

- KE – Kommunalentwicklung LEG (Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH), D - Stuttgart  
Das Büro KE– Kommunalentwicklung LEG wurde seitens des Innen- & Landesplanungsministerium und den 6 Gemeinden im Rahmen der Nordstad-Konvention als Moderationsbüro des Gesamtprozesses Nordstad beauftragt.

Ihre Mission beinhaltet u.a. im Rahmen der Nordstad-Konferenz ein „gesamtstrategisches Konzept Nordstad“ mit den Nordstad-Gemeinden auszuarbeiten. Das Moderationsbüro wird mit in den Prozess der „consultation rémunérée“ eingebunden, um die Kohärenz zwischen dem Verfahren und der Gesamtstrategie Nordstad zu garantieren.

## BEAUFTRAGTE PLANUNGSTEAMS

Folgende 5 Planungsteams wurden am 01.12.06 vom Expertengremium ausgewählt:

Team 1: **ARBEITSGEMEINSCHAFT NORDSTADT:**

Architekt/Stadtplaner: SKT UMBBAUKULTUR, D - Bonn  
Landschaftsplaner: STEIN + SCHULTZ, D – Frankfurt am Main  
Verkehrsplaner: ERNST BASLER + PARTNER, CH- Zürich

Team 2: **NORDPLAN:**

Architekt/Stadtplaner: DEWEY MULLER ARCHITECTES, L - Luxemburg  
Landschaftsplaner: FÖRDER DEMMER, D - Essen  
Verkehrsplaner: R+T TOPP SKOUPIL HUBER-ERLER, D - Darmstadt

Team 3: **NORDstart:**

Architekt/Stadtplaner: BS+ STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR, D – Frankfurt am Main  
Architekt/Stadtplaner: WW+ ARCHITEKTUR + MANAGEMENT, L - Esch-sur-Alzette  
Architekt/Stadtplaner: BESCH DA COSTA, L - Luxemburg  
Landschaftsplaner: STADTLAND, A - Wien  
Verkehrsplaner: TRAFICO INGENIEUR CONSEIL, L – Luxemburg / A - Wien

Team 4: **WERKGEMEINSCHAFT NORDSTADT:**

Architekt/Stadtplaner: REICHER HAASE ARCHITEKTEN, L - Vianden  
Architekt/Stadtplaner: HOLWECK MERGEN & ASS, L - Diekirch  
Landschaftsplaner: WERKGEMEINSCHAFT FREIRAUM, D - Nürnberg  
Verkehrsplaner: BSV, D - Aachen  
Experte: PROF. DR. JOACHIM VOSSEN, D - Nürnberg

Team 5: **ARGE CBA / MSA / R+K / SHK:**

Architekt/Stadtplaner: CBA CHRISTIAN BAUER ARCHITECTES, L - Luxemburg  
Architekt/Stadtplaner: MEURER ARCHITEKTEN+STADTPLANER, D – Frankfurt am Main  
Landschaftsplaner: SOMMERLAD.HAASE.KUHLI, D - Giessen  
Verkehrsplaner: RUNGE + KÜCHLER INGENIEURE, D - Düsseldorf

Das im Team jeweils an erster Stelle genannte Büro gilt als Ansprechpartner.



# NORDSTAD - TEXTE DU SITE INTERNET - MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

## Nordstad

La NORDSTAD constitue le noyau urbain des communes de Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck, Colmar Berg, Bettendorf et Schieren.

Dans le système des centres de développement et d'attraction prévu par le programme directeur, la NORDSTAD et Esch sur Alzette sont qualifiés de centres d'ordre moyen. Par rapport à la capitale qui représente l'unique centre d'ordre supérieur, les deux centres d'ordre moyen jouent le premier rôle dans la mise en œuvre d'une politique de déconcentration concentrée.

La position géographique de la NORDSTAD lui donne une importance stratégique fondamentale, qui devra être valorisée afin de mettre en œuvre cette politique de déconcentration concentrée.






En outre, il est impératif d'éviter un accroissement de la dépendance de ses espaces ruraux périphériques envers la région du Centre-Sud du pays.

Le projet NORDSTAD s'inscrit dans la ligne droite du nouveau programme directeur de l'aménagement du territoire et dans les projets de développement régionaux actuellement réalisés ou encouragés par le Ministère.

## Actions:

Le 26 avril 2006, les six communes de la Nordstad (représentés par les collèges des bourgmestre et échevins) et l'Etat (représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire) ont signé la « Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Nordstad ».

Les objectifs de la convention :

- Coordination des actions en vue d'un développement urbain concerté, cohérent, rationnel et équilibré, respectueux des principes d'un urbanisme bien conçu sur l'ensemble des territoires des communes.
-  promouvoir la compétitivité économique et l'emploi.
-  améliorer la cohésion économique et sociale.
-  respecter l'environnement naturel.
-  améliorer le transport et les réseaux à l'échelle régionale, nationale et européenne.
-  promouvoir le développement et la qualité de vie.

## Projets pilotes:

### Requalification de l'axe Ettelbruck - Erpeldange - Diekirch.

Les fonds situés entre les gares d'Ettelbruck et de Diekirch sont à considérer comme « axe névralgique » d'une future Nordstad.

La requalification de cet axe a été reconnue comme urgente et primordiale par les comités de pilotage technique et politique instaurés par la convention.

Le Ministère des Transports et l'Administration des Ponts et Chaussées ont finalisé une étude dénommée « Concept de Mobilité Nordstad ». Selon cette étude, une réorganisation fondamentale des infrastructures de transport permet de requalifier tous les fonds urbanisés et permet de desservir des réserves foncières potentielles indispensables au futur développement de la Nordstad.

Pour la mise en œuvre de cette requalification, il a été retenu de procéder par le biais d'une consultation rémunérée. Cinq équipes interdisciplinaires seront invitées à analyser les potentialités de ce site et de proposer des stratégies de développement urbain.



# CONVENTION POUR UN DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL COORDONNÉ ET INTÉGRATIF DES COMMUNES DE LA « NORDSTAD »

*Texte de la convention signée le 24 avril 2006*

## PRÉAMBULE :

Une première convention a été signée le 26 septembre 2005 avec les représentants des communes de la Nordstad, à savoir Bettendorf, Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck et Schieren, et M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire en tant que représentant de l'Etat.

La présente remplace la convention du 26 septembre 2005, suite à la première réunion du Groupe Politique « Nordstad » du 25 janvier 2006, lors de laquelle il a été convenu unanimement d'élargir la « Nordstad » en y intégrant la commune de Colmar-Berg.

Les parties mentionnées ci-après, à savoir:

- ☞ L'administration communale de Bettendorf, représentée par M. Back Albert, bourgmestre, Mme. Schroeder-Atten Marie-Josée, échevin et M. Risch Claude, échevin,
- L'administration communale de Colmar-Berg, représentée par M. Diederich Fernand, bourgmestre, M. Jacobs Gast, échevin et M. Arendt Arthur, échevin,
- ☞ L'administration communale de Diekirch, représentée par M. Michels Nico, bourgmestre, M. Bonert Paul, échevin et M. Thillen Frank, échevin,
- ☞ L'administration communale de Erpeldange, représentée par M. Dahm François, bourgmestre, M. Hubsch René, échevin et M. Losch Maurice, échevin,
- ☞ L'administration communale de Ettelbruck, représentée par M. Schaaf Jean-Paul, bourgmestre, M. Halsdorf Claude, échevin et M. Burg Marcel, échevin,
- ☞ L'administration communale de Schieren, représentée par M. Lutgen Jos, bourgmestre, Mme. Kemp-Weber Juliette, échevin et M. Schmitz Marc, échevin,
- ☞ et l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg représenté par son Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, M. Jean-Marie Halsdorf.

Conscientes de l'importance régionale et nationale du développement de la Nordstad, représentée sur la carte jointe en annexe faisant partie intégrante de la présente convention,

Conscientes des principes du programme directeur de l'aménagement du territoire et de la proposition de projet pilote faite dans l'étude IVL pour ce secteur, notamment dans les domaines de l'aménagement général du territoire, de l'aménagement trans-communal et du développement trans-urbain,

Soucieuses de garantir la complémentarité entre les objectifs économiques, écologiques et sociaux d'un développement durable et conscientes que ne peut être qualifiée de « durable » qu'une agglomération qui aménage l'espace disponible, réduit et traite ses pollutions, gère les évolutions démographiques, veille à l'hygiène et à la participation de ses habitants dans le but de :

- ☞ promouvoir la compétitivité économique et l'emploi,
- ☞ améliorer la cohésion économique et sociale,
- ☞ respecter l'environnement naturel,
- ☞ améliorer le transport et les réseaux à l'échelle régionale, nationale et européenne,
- ☞ promouvoir le développement et la qualité de vie ;

Conscientes qu'en ce sens, la compétitivité de l'économie luxembourgeoise est à promouvoir, de manière à pouvoir assurer dans le futur un niveau élevé de qualité de vie au Luxembourg, et que l'attractivité du Luxembourg en tant que lieu de résidence et de travail est à garantir pour le long terme ;

Conscientes de la nécessité d'initier une politique régionale de l'aménagement du territoire, basée sur une solidarité intercommunale et une collaboration accrue entre les collectivités locales, autonomes, en attendant la mise en place d'une structure intercommunale plus intégrée de planification et de gestion ;

Soucieuses d'organiser les infrastructures de transport en conformité avec un aménagement du territoire durable ;

Soucieuses de limiter la consommation des espaces naturels ;

Désireuses de coordonner les actions en vue d'un développement urbain concerté, cohérent, rationnel et équilibré, respectueux des principes d'un urbanisme bien conçu sur l'ensemble des territoires des communes signataires, tel que notamment visé dans l'objectif politique I (2) du 1ier chapitre de la partie B du programme directeur de l'aménagement du territoire ;

### **Ont conclu la convention suivante :**

#### **ARTICLE 1ER**

Les parties s'engagent à mener dorénavant le processus de planification de la « Nordstad » en étroite collaboration. Elles s'engagent également à consulter ponctuellement d'autres communes, si la nécessité s'impose pour atteindre les objectifs énumérés ci-dessus.

#### **ARTICLE 2**

Les parties se donnent comme mission de concevoir, de développer, de coordonner et de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour :

- a) Aboutir à un développement plus équilibré dans la distribution et localisation des emplois et du logement à l'intérieur des communes contractantes ;
- b) Développer l'agglomération de la Nordstad et en valoriser les potentialités spécifiques afin d'aboutir à des développements complémentaires des trois grands pôles de développement du pays (Nordstad, Ville de Luxembourg avec le plateau du Kirchberg et le Sud-Ouest de l'agglomération de la ville de Luxembourg et Belval-Ouest) dans le respect des objectifs supérieurs de la déconcentration concentrée et du polycentrisme dans l'optique d'un développement plus équilibré du territoire national ;
- c) Mettre en place une structure spatiale, définissant une localisation et une densité d'occupation des fonctions, des infrastructures de transports, ainsi qu'un aménagement et un maillage des espaces verts, qui soutiennent la réduction du trafic motorisé individuel et la promotion des modes de transport en commun et/ou non motorisés.

#### **ARTICLE 3**

La concrétisation des objectifs précités sera recherchée en élaborant, à partir des travaux de planification communaux, voire étatiques existants et dans le respect des principes inscrits dans le préambule de la présente convention, un schéma directeur qui sera suivi d'un plan intégré de développement pluri-communal.

Les choix opérés lors du processus d'élaboration du schéma directeur et du plan intégré de développement pluri-communal formeront la base du PAG trans-communal.

Le plan intégré de développement pluri-communal constituera le lien entre les principes et les objectifs de l'aménagement du territoire et leur mise en oeuvre concrète. Il définira le cadre général pour les planifications locales plus détaillées (PAG trans-communal).

Le schéma directeur ainsi que le plan intégré de développement pluri-communal visent l'intégration horizontale des différents secteurs, domaines et thèmes, et se prêteront ainsi en tant que medium de coordination et base d'orientation.

Dans le cadre du processus de planification menant à l'élaboration intercommunale d'un plan d'aménagement général trans-communal conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, les parties contractantes adopteront, entre autres, des programmes conjoints d'action d'intérêt commun pour :

- ☞ la mise en place de quartiers résidentiels urbains, fonctionnels et attractifs ;
- ☞ la mise en place de zones d'activités administratives, industrielles, artisanales et commerciales, tout en promouvant, dans les limites du possible, la mixité des fonctions urbaines ;
- ☞ la mise en place d'infrastructures administratives, sociales et de loisirs ;
- ☞ le développement des réseaux de transport public et privé intercommunaux ;
- ☞ l'harmonisation des règlements concernant le stationnement public et des prescriptions relatives à la construction des places de parking privées ;

- ☞ l'établissement d'un système d'information géographique (SIG) intercommunal regroupant des données notamment géo-référencées nécessaires aux planifications territoriales (PAG intercommunal, plan régional) ;
- ☞ la création d'une communauté urbaine ;
- ☞ la création, dans le cadre de la communauté urbaine, d'un service technique intercommunal pour l'aménagement de l'espace au niveau du PAG trans-communal.

Afin de pouvoir rapidement passer à la phase de concrétisation, la réalisation de projets pilotes, identifiés comme étant parfaitement en ligne avec les principes et objectifs prédéfinis (maison de jeunes régionale, centre d'intervention régional, ...), sera entamée dès les premières phases du processus de planification.

#### ARTICLE 4

Les parties s'engagent à définir et à réaliser conjointement le processus de planification interactif, le cas échéant accompagné par un groupe d'experts.

Les parties s'engagent encore à recourir à un expert externe pour assurer la modération du processus de planification susmentionné.

#### ARTICLE 5

Les parties contractantes adopteront des programmes conjoints d'action d'intérêt commun pour l'information et l'intégration du public et des acteurs privés (propriétaires, investisseurs, promoteurs, citoyens et forces vives).

#### ARTICLE 6

Les parties conviennent d'instituer un comité de pilotage politique, composé de un ou plusieurs représentants des collèges échevinaux de chaque commune et du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions. La co-présidence de ce comité de pilotage politique est attribuée d'une part au ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions et d'autre part, à un représentant des communes à désigner par ces dernières lors de la première réunion du comité. Selon les besoins de l'ordre du jour, d'autres départements ministériels seront invités aux réunions du comité de pilotage politique.

La première réunion du comité de pilotage politique est convoquée par le ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions. Les réunions suivantes sont convoquées par le représentant communal qui assure la co-présidence. Celui qui convoque la réunion détermine également le lieu de réunion.

Le secrétariat du comité de pilotage politique est assuré par les services de la commune qui assure la co-présidence. Il est dressé un rapport de chaque réunion du comité de pilotage politique qui est approuvé lors de la réunion suivante par ce comité. La version approuvée de ce rapport est signée par les co-présidents et envoyée aux membres du comité, aux communes signataires qui distribueront ledit rapport aux membres de leurs conseils communaux respectifs, ainsi qu'aux autres ministères concernés et aux membres du comité de pilotage technique.

La coordination politique interministérielle afférente au développement intercommunal visée par la présente convention, se fera au sein du Conseil de coordination interministériel pour la mise en œuvre de l'IVL.

#### ARTICLE 7

Les parties conviennent encore de créer un comité de pilotage technique, d'une part composé de deux représentants à désigner et à révoquer par chacun des collèges échevinaux respectifs parmi leurs fonctionnaires en charge des dossiers d'urbanisation et d'autre part composé d'un ou de plusieurs représentants du ministre ayant l'Aménagement du Territoire en ses attributions, ainsi que d'autres départements ministériels. Selon les besoins de l'ordre du jour, les communes pourront s'adjoindre des fonctionnaires autres que ceux en charge des dossiers d'urbanisation. La co-présidence de ce comité de pilotage technique est attribuée d'une part à un des représentants du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions à désigner par ce dernier et, d'autre part, à un des fonctionnaires communaux à désigner parmi ceux-ci par le comité de pilotage politique. Le comité de pilotage technique se réunira en principe une fois par mois d'après un calendrier qu'il fixe dès la première réunion qui sera convoquée par le représentant du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions. Il définit lui-même son lieu de réunion.

Le secrétariat du comité de pilotage technique est assuré par le ministère ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions. Il est dressé un rapport de chaque réunion du comité de pilotage technique qui est approuvé lors de la réunion suivante par ce comité. La version approuvée de ce rapport est signée par les co-présidents et envoyée aux membres du comité, aux communes signataires qui distribueront ledit rapport aux membres de leurs conseils communaux respectifs, ainsi qu'aux membres du comité de pilotage politique.

## ARTICLE 8

Une réunion plénière des deux comités de pilotage institués aux articles 6 et 7, aura lieu aussi souvent que la planification l'exige et au moins deux fois par an, sous la présidence du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions, avec la mission d'arrêter les conclusions des rapports.

## ARTICLE 9

L'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, représenté par Monsieur le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, s'engage à assumer la totalité des frais liés à la consultation des bureaux d'études.

Le montant global des frais pré mentionnés est estimé à 840.000 - Euros, TVA incluse, avec un plafond absolu de 960.000 - Euros TVA incluse, sur la durée initiale de 5 ans de la convention telle que définie à l'article 11.

## ARTICLE 10

Les parties à la présente convention peuvent mettre à disposition des agents relevant de leurs administrations respectives pour assurer la mise en œuvre de l'objet la présente convention.

Le recours à des experts externes pour certains travaux de planification est proposé par le comité de pilotage politique sur avis du comité de pilotage technique. La proposition doit être acceptée par les conseils communaux de chaque commune signataire et du ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions pour être valable.

## ARTICLE 11

La présente convention est conclue pour une durée de 5 années renouvelable après évaluation et concertation. Elle est soumise à l'approbation des conseils communaux respectifs.

TERMINE
---------

- **Bekanntmachung:** 10.10.2006
- **Abgabe der Bewerbungsunterlagen:** 20.11.2006
- **Tagung des Expertengremiums /  
Auswahl der 5 Planungsteams:** 01.12.2006  
von 9:00-15:30 Uhr
- **1. Kolloquium:** 12.01.2007  
von 10-18 Uhr
- **2. Kolloquium:** 16.02.2007  
von 10-20 Uhr
- **3. Kolloquium:** 23.03.2007  
von 10-20 Uhr
- **Schlussabgabe der Projekte:** 20.04.2007
- **Tagung der Vorprüfung:** zw. 23.04.2007 – 10.05.2007
- **Tagung des Expertengremiums:** 11.05.2007  
von ca. 10-20 Uhr
- **Veröffentlichung der Resultate:** Ende Mai 2007
- **Formale Benachrichtigung der Teams für Phase 2:** Ende Juni 2007