MODIFICATION DU

PLAN D'AMENAGEMENT GENERAL

« STATIONNEMENT »

Etude préparatoire partielle

Partie écrite

Dossier pour la saisine du conseil communal au 29.04.2026

design › shape › inspire

MAÎTRE D'OUVRAGE	BUREAU D'ETUDES

Administration Communale
de Schuttrange
2, Place de l'église
L-5367 Schuttrange
Tel. (+352) 35 01 13 – 1
www.schuttrange.lu

LSC360
4, rue Albert Simon
L-5315 Contern
Tél. : +352 26 390-1

Références	
N° de référence	LSC-20240739-URB
Référence rapport	"P:\LSC360\2024\20240739_ZP_Mod_PAG_Schuttrange_Stationnement\C_Documents\C2_PAG\C21_Dossier_saisine_CC_date\20240739_ZP_ModPAG_Stationnement-20260310_LSC360.docx"

Suivi/Assurance qualité		
Rédigé par	Henning NIEBOER	03/2026
Vérifié par		

Résumé et modifications		
-	Version initiale	03/2026

SOMMAIRE

1 KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTS 4

2 MOTIVATION 5

3 ETUDE PRÉPARATOIRE 6

3.1 Inventar und Analyse 6

3.1.1 Nationaler, regionaler und grenzüberschreitender Kontext 6

3.1.2 Demographie 6

3.1.3 Wirtschaftliche Situation 7

3.1.4 Eigentumsverhältnisse 7

3.1.5 Siedlungsstrukturen 7

3.1.6 Öffentliche Einrichtungen 7

3.1.7 Mobilität 7

3.1.8 Wasserwirtschaft 7

3.1.9 Natürliche und menschliche Umwelt und Landschaft. 7

3.1.10 Reglementarische und nicht-reglementarische Pläne und Projekte 7

3.1.11 Städtebauliches Entwicklungspotenzial 8

3.1.12 Dienstbarkeiten 8

3.2 Entwicklungskonzept 8

3.3 Schéma directeur 8

4 PARTIE ECRITE DU PAG 9

5 ANNEXE 11

1 KURZBESCHREIBUNG DES PROJEKTS

Die vorliegende Modifikation betrifft den schriftlichen Teil des *plan d'aménagement général (PAG)* der Gemeinde Schuttrange.

Genehmigungsdatum des PAG:	19/06/2019; Réf. 29C/012/2018
In der Folge geändert:	Modifikation PAG „Rue Principale", Neuhaeusgen (Réf. : 29C/013/2021) Modifikation PAG „In der Acht", Schuttrange (Réf.: 29C/014/2023) Modifikation PAG „Iwwersyren Fetschefeld", Uebersyren (Réf.: 29C/015/2023) Modifikation PAG „Declassement Mairie" à Schuttrange et „dispositions transitoires" Art. 25 PE (Réf. : 29C/016/2024)
Plangrundlage :	PCN 2018
Einwohner in der Gemeinde (3/2026) :	4.478

Der Avis 2.3 des MECD bestätigt, dass von der vorliegenden Änderung keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

2 MOTIVATION

Die Gemeinde Schuttrange setzt sich für eine nachhaltige Förderung umweltfreundlicher und siedlungsverträglicher Mobilität ein und beabsichtigt gleichwohl die Baukosten im Bausektor, besonders im Bereich der Schaffung von erschwinglichem Wohnraum, zu reduzieren. Zu diesem Zweck sollen die Mindestanforderungen zur Schaffung von PKW-Stellplätzen im Rahmen einer Baugenehmigung angepasst werden.

Einerseits sollen ausreichende Parkmöglichkeiten auf privatem Grund dafür sorgen, dass der öffentliche Parkraum auch für Besucher zur Verfügung steht und nicht von Bewohnern als Dauerparkplatz genutzt wird. Andererseits zielen nationale Leitlinien auf eine Begrenzung des zur Verfügung stehenden privaten Parkraums, um die Dominanz der privaten KFZ-Nutzung zu reduzieren. In der Praxis hat sich zudem gezeigt, dass aufgrund nicht realisierbarer privater Stellplatzanforderungen, weniger Wohnungen geschaffen werden konnten, als dies bei weniger restriktiven Anforderungen der Fall gewesen wäre. Vielfach wurde auf technische Möglichkeiten wie etwa Parklifte zurückgegriffen, um dennoch zusätzliche Wohnungen zu realisieren, die schließlich hohe Unterhaltskosten zur Folge haben und im Regelfall die Mietpreise erhöhen.

Weitere Fälle, in denen ein restriktiver Stellplatzschlüssel teilweise zur Verhinderung von wünschenswerten Bauvorhaben führen kann, sind im Bereich des Denkmalschutzes zu verorten. Besonders beim Umbau von denkmalgeschützten Gebäuden ist die Realisierung der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen teilweise nicht möglich oder steht im Widerspruch zu den Maßgaben des Denkmalschutzes. Die weitere Nutzung kann auf diese Weise daher nicht immer sichergestellt werden. Grundsätzlich soll es zukünftig möglich sein, in nachweisbaren Fällen, in denen eine Realisierung der erforderlichen Stellplätze auf dem eigenen Grund nicht möglich ist, eine Stellplatzablöse zu entrichten. Diese soll in der kommunalen Abgabenordnung in einer Höhe festgelegt werden, die eine Kompensierung nicht begünstigt und zudem die Gemeinde in die Lage versetzt, bei Bedarf, zusätzliche Stellplätze zu realisieren.

Auf der anderen Seite gibt es Bereiche, in denen die Stellplatzanforderungen dagegen restriktiver zu definieren sind, um unerwünschte Effekte zu verhindern, wie beispielsweise ein Umbau eines Einfamilienhauses in ein Co-Living-Projekt, ohne dass dafür eine ausreichende Anzahl von in der Praxis notwendigen Stellplätzen sichergestellt werden kann. Da beim Co-Living in der Regel unabhängig voneinander agierende Erwachsene leben, sind die einzelnen Zimmer (wie auch bei möblierten Zimmern) als jeweilige Einheit in die Stellplatzüberlegungen mit einzubeziehen. Dementsprechend sollen je nach Größe bzw. Anzahl der Schlafzimmer im Einfamilienhaus die Stellplatzanforderungen gestaffelt werden.

Des Weiteren soll mit vorliegender Änderung auch die Möglichkeit geschaffen werden, für Projekte im öffentlichen Interesse ein Abweichen von den Mindestanforderungen zu ermöglichen. Vorbedingung hierfür ist das Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes, welches klar nachweist, wie hoch der Stellplatzbedarf sein wird und welche Maßnahmen vorgesehen sind, um mit weniger Stellplätzen auszukommen. Zu nennen sind beispielsweise Nutzungen wie etwa Jugendwohnen oder spezifische Projekte, die mittels des Vorhaltens von

Mobilitätsalternativen einen reduzierten Stellplatzbedarf aufweisen. Zielsetzung ist hierbei eine größtmögliche Flexibilität im Bedarfsfall bei ausreichenden Alternativen.

3 ETUDE PRÉPARATOIRE

3.1 Inventar und Analyse

3.1.1 Nationaler, regionaler und grenzüberschreitender Kontext

Vorliegende Änderung steht im direkten Kontext zur nationalen Strategie „parken.lu“, die Empfehlungen für die Festlegungen des Stellplatzschlüssel für Gemeinden, differenziert nach einer Kategorisierung, beinhaltet. Die Gemeinde Schuttrange zählt dabei zur Kategorie des „Vorortgürtels der Stadt Luxemburg“. Für diese Kategorie werden laut parken.lu teilweise Minimal-, teilweise Minimal- und Maximal- und teilweise nur Maximalwerte für verschiedene Nutzungen empfohlen. Die Gemeinden der Agglolux (VdL, Hesperange, Sandweiler, Niederanven, Walferdange, Steinfort, Strassen, Mamer, Bertrange, Leudelange und Contern) weisen teils sehr unterschiedliche Richtwerte auf (vgl. Auswertung im Anhang). Maximalwerte sind jedoch nur in 4 Gemeinden (VdL, Strassen, Bertrange und Leudelange) festgelegt. Diese 4 Gemeinden weisen auch niedrigere Mindestanforderungen an Stellplätzen auf. Zusammenfassend orientieren sich die Werte für Schuttrange an den anderen 7 vergleichbaren Gemeinden aus der Agglolux. Eine Anpassung dieser (Standard-)Werte ist derzeit nicht vorgesehen.

3.1.2 Demographie

Taille ménage	Nombre ménages
18	1
12	1
11	1
10	1
9	2
8	7
7	11
6	43
5	114
4	340
3	256
2	406
1	460
Total	1643

Eine Analyse der Haushaltszusammensetzung weist einige besondere Merkmale auf. Von den insgesamt 1643 Haushalten bestehen 6 Haushalte aus mehr als 8 Personen. Diese Haushalte mit bis zu 18 Personen sind vermutlich kein „klassischer“ Familienverbund, sondern wahrscheinlich Sonderwohnformen wie WGs oder Co-Living oder ähnliches. Durch die zunehmende Anzahl solcher Haushaltszusammensetzung kann ein Erfordernis entsprechend dieser Wohnformen angepasster Stellplatzanforderungen abgeleitet werden, da die Haushalte eine höhere Anzahl an Erwachsenen aufweisen, die potenziell auch private Kfz besitzen.

Zusammensetzung der Haushalte in der Gemeinde Schuttrange am 27.02.2026. Quelle: AC Schuttrange

Bevor diese Wohnformen, besonders durch Transformation von bestehenden Einfamilienhäusern, sich ausbreiten, ohne dass entsprechende Stellplatzverpflichtungen vorgesehen sind, soll die vorliegende Änderung sicherstellen, dass die Initiatoren von solchen Wohnformen auch ausreichende Stellplätze vorsehen. Auf diese

Weise soll verhindert werden, dass der Stellplatzbedarf einseitig zu Lasten bestehenden öffentlichen Parkraums geht.

3.1.3 Wirtschaftliche Situation

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.4 Eigentumsverhältnisse

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.5 Siedlungsstrukturen

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.6 Öffentliche Einrichtungen

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.7 Mobilität

Die kommunalen Stellplatzvorgaben können einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und damit auf die Gesamtverkehrsmenge haben. Allerdings sind diese nur ein Baustein in einem komplexen Zusammenbespiel aus vielen anderen Faktoren wie etwa die Verfügbarkeit und Qualität von Alternativen (Rufbus, Bus, Bahn, Fahrrad), Wegelängen und Wegeketten, Einkommensverhältnissen und Kosten, usw.

Ohne ein schlüssiges Gesamtkonzept sowie die Steuerung anderer vorgenannter Einflussfaktoren kann ein Eingriff in die Stellplatzvorgaben daher zu ungewünschten Verlagerungseffekten des Parkdrucks führen. Solange z.B. das Parken im öffentlichen Raum kostenfrei und zeitlich un- oder wenig begrenzt ist, führt die Reduzierung der Mindeststellplatzanzahl lediglich zu einer stärkeren Nutzung verfügbarer öffentlicher Stellplätze. Ebenfalls werden gelegentlich private Stellplätze in Garagen zweckentfremdet als Lagerraum genutzt, solange eine Stellplatzalternative vorhanden ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Gemeinde Schuttrange sich zu einer behutsamen Änderung der Stellplatzregelungen entschlossen hat, um nach Möglichkeit größere Verdrängungseffekte zu vermeiden.

3.1.8 Wasserwirtschaft

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.9 Natürliche und menschliche Umwelt und Landschaft.

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.10 Reglementarische und nicht-reglementarische Pläne und Projekte

Plan d'aménagement général – PAG:

Genehmigungsdatum:	19.06.2019
Referenznr.:	29C/012/2018
Plangrundlage:	PCN 2018

Plan d'aménagement particulier – quartier existant – PAP-QE :

Genehmigungsdatum: 27.04.2020
Referenznr.: 18456/29C

In der Folge wurde der PAG bereits mehrfach punktuell geändert:

- Modifikation PAG „Rue Principale", Neuhaeusgen (Réf. : 29C/013/2021 ; 25.01.2022)
- Modifikation PAG „In der Acht", Schuttrange (Réf.: 29C/014/2023; 11.12.2023)
- Modifikation PAG „Fetschefeld Nord", Uebersyren (Réf. 29C/015/2023; 22.04.2024)
- Modifikation PAG „Declassement Mairie / Adaptation Art. 25 PE", Munsbach (Réf. 29C/016/2024, 18.09.2025)
- Modifikation PAG „Laangefeld– BEP", Munsbach (Réf. 29C/017/2025, 09.02.2026)

Zudem befinden sich die PAG- Änderungen „POS/Schéma directeur" sowie „Zone BEP partie graphique et art. 17 partie écrite" in der Genehmigungsprozedur.

3.1.11 Städtebauliches Entwicklungspotenzial

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.1.12 Dienstbarkeiten

Ohne konkreten Bezug zur vorliegenden PAG-Änderung.

3.2 Entwicklungskonzept

- Ohne Bezug zur PAG-Änderung.

3.3 Schéma directeur

- Ohne Bezug zur PAG-Änderung.

4 PARTIE ECRITE DU PAG

ANPASSUNG BASIEREND AUF MOPO „ZONE BEP PARTIE GRAPHIQUE ET ART. 17 PARTIE ÉCRITE“ – ÄNDERUNGEN IN GRÜN

ART. 17 EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT

(1) Le nombre minimal et maximal d'emplacements de stationnement est défini en fonction du mode d'utilisation du sol et en fonction de la desserte par les transports publics.

Les autorisations de bâtir pour les nouvelles constructions, les reconstructions, les changements de destination et les transformations augmentant la surface d'utilisation de plus de 25 m^2, ne sont délivrées que si le nombre requis d'emplacement de stationnement est prévu sur la propriété intéressée.

Les emplacements et le calcul de leur nombre doivent figurer dans le projet soumis pour autorisation.

Sauf exception autorisée par le Bourgmestre, notamment dans le cas d'emplacements regroupés, les places de stationnement doivent être aménagées sur le même bien-fonds que la construction à laquelle elles se rapportent. Les emplacements de stationnement obligatoires réalisés pour une destination projetée précise, sont liés de manière indissociable à cette dernière. ~~Notamment les places de stationnement obligatoires liées à un logement ne peuvent être vendues séparément.~~

Lorsque des emplacements de stationnement obligatoires ont été supprimés, le propriétaire est tenu de les remplacer. Les emplacements de stationnement ne peuvent être pris en compte que pour une seule et même construction. Dans le cas où il s'avère matériellement impossible de réaliser le nombre minimal d'emplacements de stationnement requis, les emplacements excédant un emplacement par logement peuvent être compensés par le paiement d'une contribution compensatoire, dont le montant et les modalités seront fixées au règlement-taxe. Aucune contribution compensatoire n'est due lorsque l'impossibilité matérielle résulte directement de prescriptions imposées au titre de la protection du patrimoine communal ou national.

~~(2) Sont à considérer comme minimum pour les emplacements pour voitures :~~

(2) Le nombre minimal d'emplacements de stationnement pour voitures est fixé comme suit :

- un (1) emplacement par logement pour le logement abordable ou à coût modéré ;

- deux (2) emplacements pour les maisons unifamiliales comportant jusqu'à quatre chambres, majorés d'un emplacement supplémentaire pour chaque chambre additionnelle,

- un (1) emplacement par logement dont la surface brute est inférieure ou égale à 42 m, un et demi (1,5) emplacements pour les logements dont la surface brute est supérieure à 42 m^2 et inférieur ou égale à 60 m^2, deux (2) emplacements pour les logements dont la surface brute est supérieure à 60 m^2 pour les maisons plurifamiliales ;

- un (1) emplacement par logement intégré ;

- un (1) emplacement par tranche de 80 m2 de surface construite brute pour les bureaux, services administratifs, commerces, cafés et restaurants ;

- un (1) emplacement par tranche de 80 m2 de surface ou par tranche de 4 salariés pour les établissements artisanaux ;

- un (1) emplacement par tranche de 5 lits pour les constructions hôtelières et similaires ;

~~- un (1) emplacement par salle de classe pour les écoles.~~

Les établissements commerciaux et artisanaux doivent prévoir sur leur terrain un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour leurs véhicules utilitaires et leurs visiteurs et clients.

Par dérogation aux normes de stationnement fixées par le présent règlement, une réduction du nombre minimal d'emplacements de stationnement peut être autorisée pour des projets d'intérêt public, à condition qu'un concept de mobilité soit présenté, accepté et validé par le bourgmestre. Ce concept doit démontrer que les besoins en stationnement peuvent être couverts par des mesures alternatives de mobilité durable, telles qu'une bonne accessibilité aux transports publics, la mise à disposition d'infrastructures pour la mobilité active ainsi que des offres de mobilité partagée. La réduction accordée doit être proportionnée aux mesures proposées.

5 ANNEXE

Avis Dispense SUP

4, rue Albert Simon
L-5315 Contern
T (+352) 26 390-1
LSC360.lu