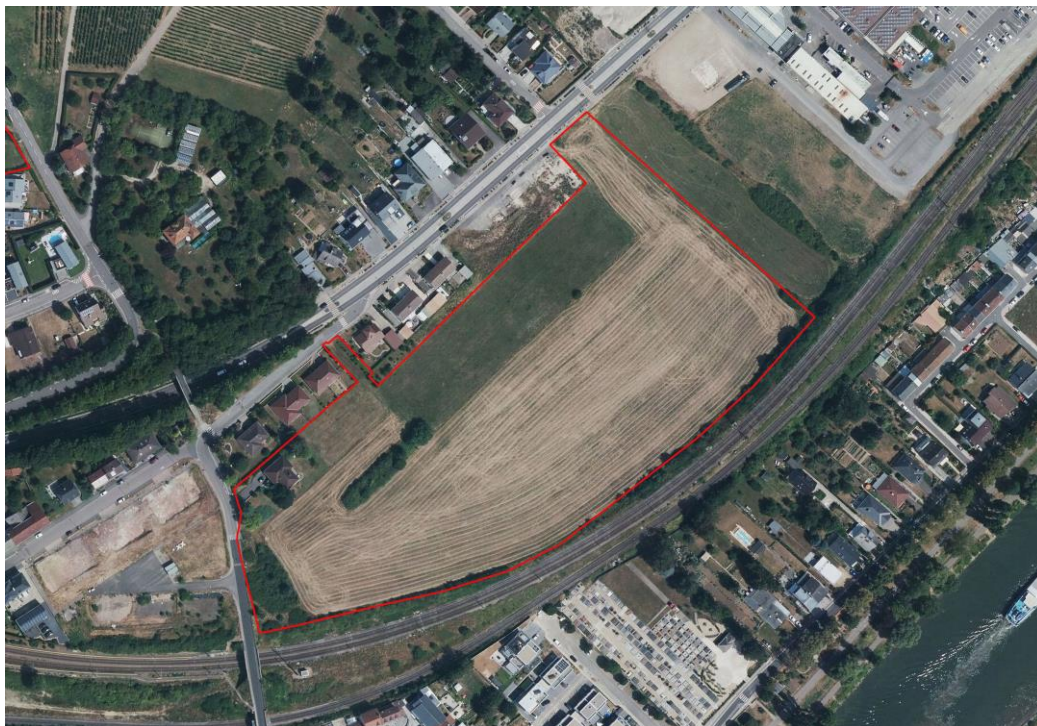


FICHE TECHNIQUE
SCHÉMA DIRECTEUR – EP-SD04 « BERGFELD »
ORTSCHAFT MERTERT

1. MERKMALE

Fläche in ha	4,53 Hektar
Aktuelle Nutzung	Landwirtschaftlich genutzte Fläche, 1 Wohnhaus in randlicher Lage im Westen
Geplante Nutzung im PAG	HAB-2


2. RÄUMLICHE LAGE IN DER ORTSCHAFT



Source: Administration du Cadastre et de la topographie, Orthophoto 2018

3. AUSCHNITT AUS DEM PAG

BERGFELD			
COS	Max. 0,35	CUS	Max. 0,85
	Min.		Min.
CSS	Max. 0,50	DL	Max. 40
			Min.



COS	max. 0,35	CUS	max. 0,85
	min.		min.
CSS	max. 0,50	DL	max. 40
			min.

Source: Zimplan, Plan d'aménagement général – partie graphique

4. IDENTIFIZIERUNG DER STÄDTEBAULICHEN AUFGABENSTELLUNG UND DER LEITLINIEN

4.1 Städtebauliche Problemstellung	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung und Inwertsetzung eines zentral gelegenen großen Baulandpotentials • Lage zwischen Einkaufszentrum und der Wohnbebauung Mertert → Schaffung eines Übergangs • Realisierung einer angemessenen Verdichtung in zentraler Ortslage • Verkehrsberuhigte Erschließung zur Vermeidung von Durchgangsverkehr • Bestehende Lärmbelastung durch die benachbarte Bahnlinie und fehlende Querungsmöglichkeiten im Südosten
4.2 Leitlinien	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung eines verkehrsberuhigten Wohngebietes • Integration von Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität zur sozialen Kommunikation • Schaffung von Grünstrukturen innerhalb des Quartiers als Vernetzung mit der Umgebung • Abschirmung des Innenbereichs vor Lärmbelastung durch Gebäude parallel zur Bahnlinie • Harmonische Integration der Bebauung und Vernetzung mit der Umgebung • Entwicklung von gefördertem Wohnraum (10 %-Mindestanteil an Bruttobaufläche) • Verbesserung der Durchlässigkeit von Wohnbereichen für den nicht-motorisierten Verkehr und Schaffung direkter Wegeverbindungen

5. STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

5.1 Städtebauliche Identität und Charakter	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet mit innenliegender Erschließung • Erzielung einer durchschnittlichen Bebauungsdichte, die zu einer möglichst effizienten Auslastung der Bauflächen im Sinne einer nachhaltigen Bodennutzung führt • Funktionsmischung im Rahmen der Möglichkeiten einer dichteren Wohnzone vorsehen • Möglichst energieoptimierte Ausrichtung der Gebäude • Schaffung von Wohnqualität durch Anlage von mehreren Quartiersplätze und Wendehämmer die als Aufenthaltsbereich fungieren und dementsprechend gestaltet werden sollen
5.2 Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich entlang der Bahngleise und im Übergang zu den angrenzenden gewerblichen Nutzungen im Nordosten der Planfläche ist eine Nutzungsmischung von Wohn- und Geschäften/Dienstleistungen vorzusehen (Erdgeschoss) • Der Innenbereich soll vorrangig der Wohnnutzung, und nur noch vereinzelt nicht-störende Freiberufler (Ärzte, Anwälte, Versicherungen, usw.) vorbehalten
5.3 Anteil der an die Öffentlichkeit abzutretende Fläche	<ul style="list-style-type: none"> • Der Anteil der abzutretenden Flächen wird im Rahmen der PAP-

	Aufstellung festgelegt (üblicherweise bis zu 25 %)
5.4 Verortung, Ausstattung und Merkmale des öffentlichen Raumes	<ul style="list-style-type: none"> • Die verschiedenen öffentliche Räume sollen überwiegend ihre Aufenthaltsfunktion erfüllen und als gemeinsam genutzte Fläche und Begegnungsraum der Bewohner fungieren • Die Retentionsflächen dienen dagegen der Entwässerung des Plangebietes • Die exakte Verortung der öffentlichen Räume sind im Rahmen des PAP-Projekts festzulegen
5.5 Übergang zwischen den verschiedenen Funktionen im Plangebiet und der Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> • Das Einkaufszentrum an der Route de Wasserbillig grenzt unmittelbar an, so dass viele Einkäufe zu Fuß erledigt werden können • Es ist eine direkte Anbindung über die Route de Wasserbillig an das Zentrum Wasserbillig gegeben, wo sich öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungen und Geschäfte befinden • Die schulischen Infrastrukturen von Mertert befinden sich im 800 m entfernten Ortskern der Lokalität. • Die geplante Wohnnutzung fügt sich in die Nutzung der Umgebung ein → Durch Fußwege erfolgt eine Anbindung an die umgebende Wohnbebauung sowie das angrenzende Einkaufszentrum (im Durchschnitt ca. 300 m Fußweg)
5.6 Schnittstellen : Einbindung, Dimensionen und Anordnung der Volumen	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der baulichen Dimensionen (Bautiefe, Gebäudehöhe, Gestaltung etc.) an den Charakter der Umgebung (mit Ausnahme des Einkaufszentrums als Sondervolumen) → Schaffung eines Überganges zwischen dem zukünftigen zentralen Bereich im Nordosten und der Wohnbebauung Richtung Mertert • Die Raumaufteilung / innere Gliederung ergibt sich durch die Erschließung des Baugebietes, den Flächenzuschnitt des Plangebietes sowie die Fuß- und Radwegstruktur • Entlang der westlichen Grenze könnten Residenzen eine Abgrenzung des Wohngebietes in Richtung des Einkaufszentrums bilden → durch ihre offene Bauweise wird jedoch gleichzeitig die Durchlässigkeit und somit Verbindungsmöglichkeiten zwischen dem Wohngebiet und dem Einkaufszentrum gewährleistet • Die Bauvolumen sind an die umliegende Siedlungsstruktur anzupassen, um möglichst sanfte Übergänge zu schaffen -> kleinere Bauvolumen im Norden als Übergang zur angrenzenden Einfamilienhausbebauung und größere Bauvolumen im Süden als Abschirmung des Plangebiets gegenüber den Lärmimmissionen der südlich verlaufenden Eisenbahntrasse
5.7 Zentralität : Nutzungen, Dichte, öffentliche Flächen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine neue Zentralität in diesem Bereich vorgesehen → Versorgungsinfrastrukturen im Gewerbegebiet „Kampen“ und im Zentrum von Mertert fußläufig erreichbar
5.8 Bauliche Dichten	<ul style="list-style-type: none"> • Abstufung der baulichen Dichten von Süden nach Norden • Prägung des nördlichen Teils durch dichtere Formen der Einfamilienhausbebauung (Doppel- und Reihenhäuser, Zweifamilienhäuser) • Südlicher Teil soll sich eher durch Mehrfamilienhäuser in Verbindung

	mit wohnergänzenden Nutzungen (kleinere Geschäfte, Kinderkrippe, ...) kennzeichnen
5.9 Typologien und bauliche Mischung	<ul style="list-style-type: none"> • Mischung der Wohnraumtypen: für junge Familien, Paare, Singles, Alleinerziehende, Senioren, Wohngemeinschaften, Großfamilien, ggf. Home Office etc. • Aufgrund des beabsichtigten Wohnhofcharakters sind im westlichen Bereich Einfamilienhäuser geplant, welche individuelles Wohnen ermöglichen • Im östlichen Teil dagegen sind Residenzen vorzusehen, die eine Abschirmung des Wohngebietes, gleichzeitig aber auch aufgrund ihrer offenen Raumkanten eine Durchlässigkeit und ausreichende Verbindungsmöglichkeiten mit der angrenzenden Nutzung ermöglichen
5.10 Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen bestehender und zukünftiger Einschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fläche ist Lärmbelastungen aufgrund der benachbarten Bahnlinie ausgesetzt → Es sollten passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, parallele Gebäudestellung etc.) vorgesehen werden • Aufgrund der Lage des Plangebietes im Kaltluftsammlgebiet besteht die Gefahr der Anreicherungen von Luftschadstoffen → Die Bebauung sollte eine Abflussmöglichkeit der Kaltluft in Richtung Mosel sicherstellen • Es können Immissionen durch die Nachbarschaft zu dem Einkaufszentrum auftreten → Ein Pufferstreifen ist in den Neuplanungen des Einkaufszentrums vorgesehen
5.11 Erhaltenswerte visuelle Achsen, Abschnitte und Eingangsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> • Der Eingang zum Plangebiet erfolgt durch die Straßeneinmündung an der Nationalstraße im Norden → Aufgrund des Flächenzuschnitts entsteht automatisch eine Eingangssituation resp. eine Schwelle, die entsprechend gestaltet werden sollte (Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung, um fachgerechten Anschluss zu gewährleisten) • Als weiterer Eingang des Gebietes im Westen fungiert die Stichstraße von der Rue Jean-Pierre Beckius abgehend, welcher ebenfalls entsprechend gestaltet werden sollte • Es bestehen keine zu erhaltenden Sichtachsen • Durch die Straßenverläufe sollen sich verschiedenen Sequenzen ergeben
5.12 Elemente mit Bedeutung für die bauliche und landschaftliche Identität	<ul style="list-style-type: none"> • In zentraler Lage befindet sich eine erhaltenswerte Heckenstruktur • Im Planungsgebiet befindet sich ein Einfamilienhaus, welches ggf. in die Planung integriert werden soll
6. MOBILITÄTSKONZEPT UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	
6.1 Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Das Plangebiet wird über die Route de Wasserbillig (N1) im Norden und die Rue Jean-Pierre Beckius im Südwesten angebunden • Die Anschlussmöglichkeiten des Gebietes sind durch die südlich angrenzende Schienenstrecke eingeschränkt • Für den nicht-motorisierten Verkehr gibt es eine Anschlussmöglichkeit

	<p>im Norden zur Rue Jean-Pierre Beckius in Richtung Nationalstraße und zwei im Osten in Richtung Einkaufszentrum</p>
6.2 Straßennetzhierarchie	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erschließung des Plangebietes erfolgt im westlichen Teil über die rue Jean-Pierre Beckius sowie im östlichen Teil, über die Route de Wasserbillig (N1) • Über eine Haupteerschließung sind die verschiedenen Häuserblöcke zu erschließen • Anwendung der Gestaltungsregeln für Wohnstraßen → Vorrang der Aufenthaltsfunktion vor der Verbindungsfunktion, Anlage von Mischverkehrsflächen ohne Trennung der Verkehrsarten • Eine weitere Erschließung erfolgt durch die Schaffung von Fuß- und Radwegen als direkte Verbindungen zur Umgebung
6.3 Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Die benötigten Stellplätze sind im Rahmen von Sammelparkplatzkonzepten (Parkhaus, Sammelcarports, Tiefgaragen, etc.) umzusetzen
6.4 Anbindung an den öffentlichen Transport	<p><u>Busverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bushalttestelle "Beckius" in ca. 200 m erreichbar: RGTR 483: Grevenmacher – Mertert – Wasserbillig → 60-Minuten-Takt • Bushalttestelle „Copal“ in 350 m erreichbar: RGTR 483: Grevenmacher – Mertert – Wasserbillig → 60-Minuten-Takt RGTR 485: Grevenmacher – Wasserbillig – Echternach → 60-Minuten-Takt mit Verdichtungen <p><u>Schienenverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Wasserbillig in 1,6 km und Bahnhof Mertert in 1 km Entfernung Linie 30, Luxembourg – Wasserbillig – Trier → 60-Minuten Takt mit Verdichtungen (Je nach Zugtyp ca. 32 – 44 Minuten nach Luxembourg) • Fernverkehr der Linien IC 131, IC 132, IC 133, IC 134 stellt eine weitere Verbindung von Luxembourg nach Trier da → ca. 4 Verbindungen pro Tag
6.5 Technische Infrastruktur und Regenwasserbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> • Der Wasserabfluss ist entlang des Gefälles des Baugebietes in Richtung Südosten auszurichten. Das erforderliche Retentionsvolumen kann (vorzugsweise offen) zur Strukturierung der Bauphasen in zwei Bereichen auf der Fläche integriert werden • Ein Anschluss des Plangebietes an die vorhandenen Infrastrukturen in der Route de Wasserbillig und der Rue de Jean Pierre Beckius (Strom, Gas, Wasser, Abwasser) ist möglich • Retentionsvolumen für Oberflächenwasser im Osten → genaue Verortung ist im Rahmen des PAP-Projekts festzulegen

7. FREIRAUMPLANERISCHES KONZEPT UND GESTALTUNG DER GRÜNFLÄCHEN

7.1 Integration in die Landschaft: Abgrenzung zum Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> Das Gebiet grenzt nicht an die Grünzone an, so dass eine Einbindung in den Landschaftsraum nicht notwendig ist
7.2 Grünzüge und ökologische Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> Als vernetzte Grünraumelemente können die aneinandergrenzenden privaten Gärten (geplanten und bestehenden) dienen, die durch die begrünten Retentionsflächen, Fußwegeverbindungen und begrünte öffentliche Plätze ergänzt werden
7.3 Erhaltenswerte und geschützte Biotope und Bestände	<ul style="list-style-type: none"> Das Plangebiet weist eine zentralgelegene, schützenswerte Heckenstruktur auf → Bei Zerstörung ist ein Ausgleich erforderlich

8. UMSETZUNGSKONZEPT

8.1 Umsetzungsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> Planung in Abstimmung mit den relevanten Akteuren (Wasserwirtschaftsamt, Umweltverwaltung, Straßenbauverwaltung, Gesellschaften für sozialen Wohnungsbau) sowie der Gemeinde
8.2 Machbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Die Entwicklung der Fläche wurde Anfang 2018 im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs bereits im Detail geprüft Die Grundideen dieses Wettbewerbs sind in das vorliegende Schéma directeur eingeflossen Es bestehen ausreichende Kapazitäten der technischen Infrastruktur für den Anschluss des Baugebietes
8.3 Phasierung der Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Größe des Plangebietes ist eine phasenweise Entwicklung denkbar Die Erstellung mehrerer PAP-NQ ist möglich, sie sollen sich jedoch am Schéma directeur orientieren und sich somit ins Gesamtkonzept einfügen
8.4 Abgrenzung des oder der PAP's	<ul style="list-style-type: none"> Siehe <i>8.3 Phasierung der Entwicklung</i>