



FICHE TECHNIQUE

SCHÉMA DIRECTEUR – HELPERTERWEE

ORTSCHAFT BUSCHDORF

1. MERKMALE

Fläche in ha	0,40 ha
Aktuelle Nutzung	Acker- und Weideland, straßenbegleitende Hecke
Geplante Nutzung im PAG	Ausweisung als Wohngebiet mittlerer Dichte (HAB-2)

2. RÄUMLICHE LAGE IN DER ORTSCHAFT



Source: Administration du Cadastre et de la Topographie, www.map.geoportail.lu, orthophoto 2018

3. AUSCHNITT AUS DEM PAG

BU – « HELPERTERWEE »				
COS	Max. 0,35	CUS	Max. 0,70	
	Min.		Min.	
CSS	Max. 0,70	DL	Max. 45	
			Min.	

Source: Zilmplän, Extrait du plan d'aménagement général – partie graphique

4. IDENTIFIZIERUNG DER STÄDTEBAULICHEN AUFGABENSTELLUNG UND DER LEITLINIEN

4.1 Städtebauliche Problemstellung	<ul style="list-style-type: none"> • Nachverdichtung der bestehenden Siedlungsstruktur durch eine Straßenrandbebauung entlang des „Helperterwee“ → Nutzung einer größeren Baulücke • Bestehende Hecke entlang der nördlichen Gebietsgrenze sorgt für eine Fassung des Straßenraumes des „Helperterwee“ • Gelände fällt nach Südwesten hin ab → ca. 8% Gefälle
4.2 Leitlinien	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Wohngebietes im Zusammenhang mit einer Reihenhausbauung westlich und östlich des Plangebietes • Sicherstellung von erschwinglichem Wohnraum durch den Bau von kleineren Wohneinheiten in Mehrfamilienhäuser • Sicherstellung von Übergängen und der Kontinuität des Siedlungsgefüges → Vermeidung von Maßstabssprüngen und harmonische Einbindung der Mehrfamilienhäuser gewährleisten • Herstellen eines öffentlichen Raumes, der den sozialen Austausch und gute Nachbarschaftsbeziehungen ermöglicht



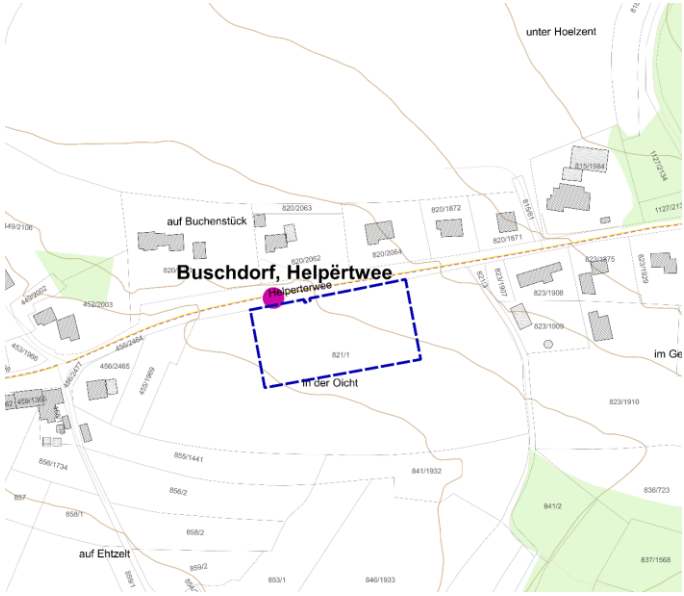
5. STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

<p>5.1 Städtebauliche Identität und Charakter</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Nachverdichtung der städtebaulichen Struktur durch die Schließung einer größeren Baulücke durch Mehrfamilienhäuser kleineren Volumens • Schaffung von Aufenthaltsräumen für die Einwohner → Verkehrstechnische Erschließung soll auch als Aufenthaltsort genutzt werden können • Möglichkeit der Anlage von Gemeinschaftsgärten in der Grünzone, südlich des Planungsbereiches → Förderung des innerörtlichen Austausches zwischen den Einwohner.
<p>5.2 Nutzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Primäre Nutzung zu Wohnzwecken
<p>5.3 Anteil der an die Öffentlichkeit abzutretende Fläche</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bis zu 25% zur Erschließung der Fläche (Straßenraum, Grünfläche, öffentliche Stellplätze, ...) sind laut Gesetz vorgesehen • Aufgrund der Erschließungssituation und der Retentionsfläche werden die 25% ggf. überschritten
<p>5.4 Verortung, Ausstattung und Merkmale des öffentlichen Raumes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrstechnische Erschließung parallel zum „Helperterwee“ → Aufgrund der Topografie sollte nur eine Zufahrt auf den „Helperterwee“ im westlichen Bereich vorsehen • Öffentlicher Raum dient als Straßenraum mit öffentlichen Stellplätzen sowie Wendehammer für Anwohner → Straßenraum soll vorrangig als Aufenthaltsraum für die zukünftigen Anwohner dienen.
<p>5.5 Übergang zwischen den verschiedenen Funktionen im Plangebiet und der Umgebung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionale Verknüpfung Wohnen - Bildung durch die Nähe zur Grundschule in Buschdorf (zumindest bis zur Fertigstellung der Zentralschule in Brouch) • Versorgungsinfrastruktur größtenteils außerhalb der Gemeinde verfügbar
<p>5.6 Schnittstellen: Einbindung, Dimensionen und Anordnung der Volumen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Anschluss der Wohneinheiten an die zu bauende Erschließung • Begrenzung auf 3 Vollgeschosse → Vermeidung eines Maßstabssprungs mit der bestehenden Bebauung • Harmonische Integration der neuen Gebäudevolumen entlang der des „Helperterwee“ im Zusammenspiel mit den Reihenhausbebauungen westlich und östlich des Plangebietes • Interessante Aufenthaltsräume durch eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Erschließungsinfrastruktur
<p>5.7 Zentralität: Nutzungen, Dichte, öffentliche Flächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Keine verdichteten und gemischten Strukturen oder übergeordnete öffentliche Räume mit Zentralitätseigenschaften vorgesehen



5.8 Bauliche Dichten	<ul style="list-style-type: none">Mittlere Dichte → ca. 18 Wohneinheiten (45 WE/ha) möglich (durchschnittliche Bruttofläche: 85m² für Mietwohnungen)
5.9 Typologien und bauliche Mischung	<ul style="list-style-type: none">Aufteilung der Wohneinheiten auf drei Wohnblöcke zur Auflockerung und harmonischen Integration der Baukörper in die umliegende Siedlungsstruktur
5.10 Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen bestehender und zukünftiger Einschränkungen	<ul style="list-style-type: none">Erhalt der Heckenstruktur entlang des „Helperterwee“ → Fassung des Straßenraumes.
5.11 Erhaltenswerte visuelle Achsen, Abschnitte und Eingangsbereiche	<ul style="list-style-type: none">Keine erhaltenswerten Sichtachsen vorhandenEingangsbereiche zum Wohngebiet nach den Regeln einer „zone résidentielle“ zu gestalten
5.12 Elemente mit Bedeutung für die bauliche und landschaftliche Identität	<ul style="list-style-type: none">Keine Elemente mit Bedeutung für die bauliche und landschaftliche Identität im Planbereich vorhanden
6. MOBILITÄTSKONZEPT UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	
6.1 Verbindungen	<ul style="list-style-type: none">Anbindung für den motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr über den „Helperterwee“ für eine Bebauung im Innenbereich → Anschlusspunkt im Westen
6.2 Straßennetzhierarchie	<ul style="list-style-type: none">Flächensparende, primäre Erschließung gestaltet als „zone résidentielle“ der nicht nur dem Verkehrszweck, sondern auch einem Aufenthalts- und Spielzweck für Kinder gerecht wirdSekundäre Erschließung für Fußgänger mit Anbindung an den bestehenden Bürgersteig entlang des „Helperterwee“ und als Zugang zu den Parzellen südliche des Planbereiches
6.3 Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none">Private Stellplätze sind auf den Privatgrundstücken vorzusehenPrivatstellplätze können auch im Rahmen von Sammelstellplatzkonzepten umgesetzt werden

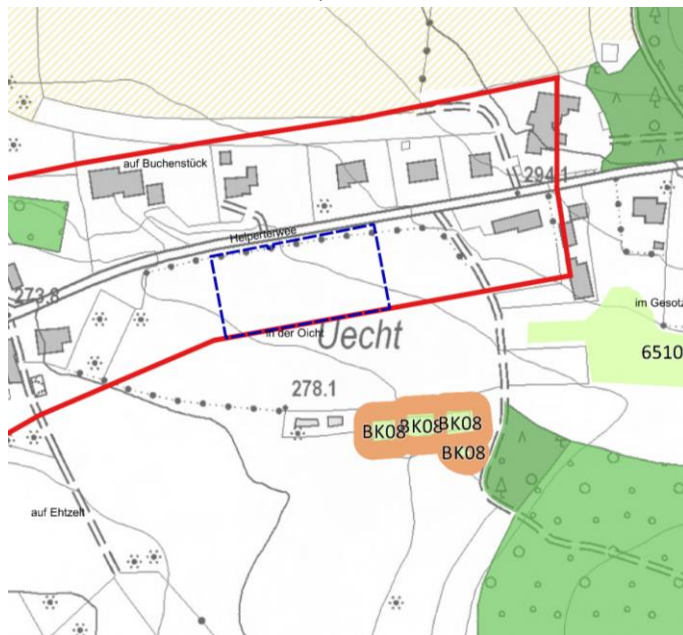


<p>6.4 Anbindung an den öffentlichen Transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an den öffentlichen Transport über die Bushaltestellen „Boevange – Attert“ und „Boevange – Helpert“ (reguläre Linien): <ul style="list-style-type: none"> • Linie 437: Mersch – Saeul <p>Bushaltestellen werden auch von irregulären Linien (Schulbusse und firmenspezifische Linien) angefahren</p>  <p>Source: zilimplan s.à r.l.</p>
<p>6.5 Technische Infrastruktur und Regenwasserbewirtschaftung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlussmöglichkeit an die technischen Infrastrukturnetze im „Helperterwee“ (Schmutzwasser, Elektrizität, ...) • Anlage einer Infrastruktur zur Regenwasserrückhaltung entlang der südlichen Gebietsgrenze
<p>7. FREIRAUMPLANERISCHES KONZEPT UND GESTALTUNG DER GRÜNFLÄCHEN</p>	
<p>7.1 Integration in die Landschaft: Abgrenzung zum Freiraum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Übergang in die offene Landschaft nach Süden hin → harmonische Integration in den Landschaftsraum vorsehen
<p>7.2 Grünzüge und ökologische Vernetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der ökologischen Vernetzung durch natürliche Übergänge zwischen Privatgärten und dem Erhalt der bestehenden Heckenstrukturen entlang des „Helperterwee“ möglich • Bepflanzungen im öffentlichen Raum verstärken den Grünraumverbund



7.3 Erhaltenswerte und geschützte Biotope und Bestände

- Keine erhaltenswerten Biotope auf der Fläche



Source: eigene Darstellung, Zilmplan s.à.r.l (Kartierung: Luxplan 2013)

8. UMSETZUNGSKONZEPT

8.1 Umsetzungsprogramm

- Umsetzung des PAP in Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren (Wasserwirtschaft, Umwelt, Straßenbau, usw.)

8.2 Machbarkeit

- Ausreichende Kapazitäten der technischen Infrastrukturen für den Anschluss des Gebietes

8.3 Phasierung der Entwicklung

- Phasenweise Entwicklung möglich

8.4 Abgrenzung des oder der PAP's

- Fläche kann über mehrere PAP's entwickelt werden