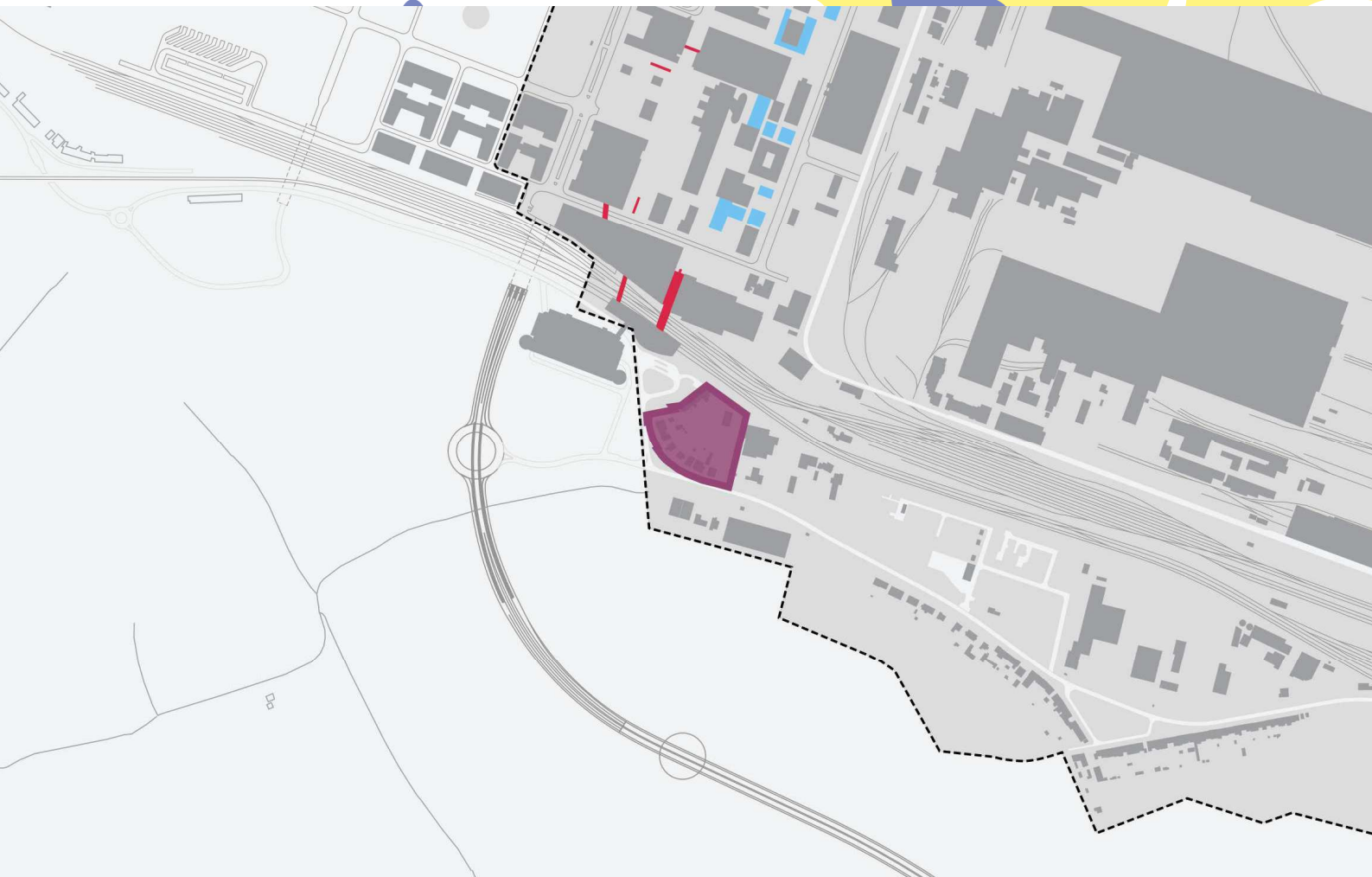




# 16. SCHEMA DIRECTEUR HOMECHT



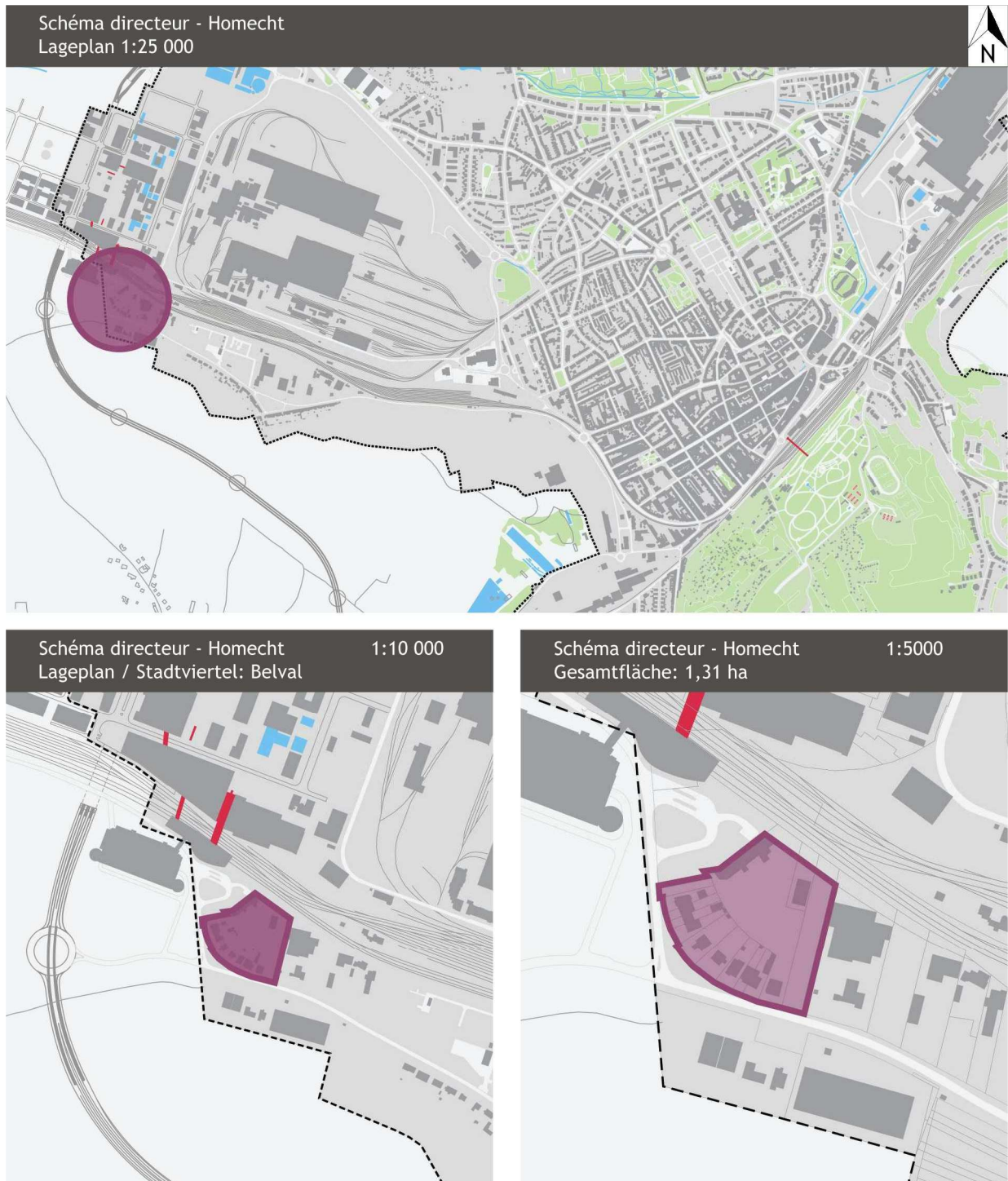
## INDEX

---

1. IDENTIFIKATION DER STÄDTEBAULICHEN RAHMENBEDINGUNGEN UND ENTWICKLUNGSLEITLINIE
2. STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT
3. MOBILITÄTS- UND INFRASTRUKTURKONZEPT
4. LANDSCHAFTS- UND GRÜNFLÄCHENKONZEPT
5. UMSETZUNGSKONZEPT
6. KRITERIEN DER NACHHALTIGKEIT
7. DARSTELLUNG IM PAG / MAß DER BAULICHEN NUTZUNG
8. REFERENZBILDER

## 1. IDENTIFIKATION DER STÄDTEBAULICHEN RAHMENBEDINGUNGEN UND ENTWICKLUNGSLEITLINIE

### 1.1 Städtebauliche Rahmenbedingungen



	Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Gebiet umfasst xy ha, und liegt in direkter Angrenzung zur Bahnhoffläche des Quartiers „Universitéit“.</li> <li>▪ Die straßenbegleitende Bebauung besteht aus, freistehenden Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und Mehrfamilienhäuser.</li> <li>▪ Der rückwertige Bereich wird vorwiegenden für gewerbliche Zwecke genutzt.</li> <li>▪ Die Fläche wird nördlich von Bahntrassen eingegrenzt.</li> </ul>
1.2	Entwicklungsleitlinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Gebiet zeigt in seiner Gesamtheit eine heterogene Bebauungsstruktur auf, somit wird eine kohärente Siedlungsstruktur angestrebt.</li> <li>▪ Durch seine direkte Lage am Stadtquartier „Universitéit“ mit einer sehr urbanen Struktur, drängt sich eine Restrukturierung, der hier betroffenen Parzellen auf. <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Rationellere Nutzung der Fläche</li> <li>➔ An seine Umgebung angepasste städtebauliche Konstellation</li> <li>➔ Hochwertige Architektur</li> <li>➔ Konfliktfrei Übergänge</li> </ul> </li> </ul>

## 2. STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

2.1	Identität	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtisches Umstrukturierungspotential (Urban-Update)</li> <li>▪ Am Bahnhof soll eine städtebauliche „Kopfsituation“ geschaffen werden, die die urbane Prägung des Universitätsquartiers nach Süden ins Quartier Homecht hinein fortschreibt und damit dazu beiträgt, den peripheren Charakter des Quartiers Homecht zu verringern.</li> <li>▪ Insgesamt soll ein attraktiveres Bindeglied zwischen Innenstadt und Universitätsquartier geschaffen werden, was den derzeitigen Charakter des „hinter der Bahn gelegenen Nomanslands“ so weit wie möglich ablegt.</li> </ul>
2.2	Städtebauliches Programm	<p>Auf dem hier betroffenen Gebiet am Bahnhof, soll eine urbane Mischung der Funktionen Dienstleistung (Büros), Handel (Läden), Gastronomie (Restaurants, Hotels, Cafés, etc.) und Wohnen angesiedelt werden.</p>

2.3	Größenordnung der abzutretenden Flächen	Es ist voraussichtlich keine Fläche abzutreten
2.4	Verortung, Programm, und Charakteristik der öffentlichen Räume	<ul style="list-style-type: none"> <li>Am Südausgang des Bahnhofs Belval soll in Verbindung mit dem Busbahnhof ein Platz gestaltet werden, der durch eine urbane Baustruktur gefasst wird und einen attraktiven Stadteingangplatz bzw. Bahnhofsvorplatz darstellt.</li> </ul>
2.5	Verknüpfung der städtebaulichen Funktionen im - und zwischen den Quartieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Am westlichen Rand des Gebietes, angrenzend an den Bahnhof Belval, sollten Büro- oder Dienstleistungsnutzungen der gewerblichen Nutzung beigefügt werden, um die Lagegunst zum öffentlichen Transport zu nutzen und die Mischnutzung des Universitätsquartiers fortzuschreiben. Dies kann wichtige Impulse für die Aufwertung des Gebietes „Homecht“ bedingen und dazu beitragen, dieses Quartier als städtebauliches Bindeglied zwischen dem Universitätsquartier und der Innenstadt zu entwickeln.</li> </ul>
2.6	Schnittstellen zwischen Blockeinheiten und Quartieren, insbesondere städtebauliche Integration (Maß der baulichen Nutzung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es sollte darauf hingewirkt werden, am Bahnhof Belval einen attraktiveren, repräsentativen Stadteingang von der Bahn und von Belvaux her auszugestalten, der mehr urbanen Charakter aufweist als ein Gewerbegebiet.</li> </ul>
2.7	Zentralitäten : Funktion, Dichte und Freiraum	Ohne Bedeutung
2.8	Dichteverteilung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insgesamt veträgt das Gebiet eine hohe bauliche Dichteentwicklung</li> <li>Hier wäre auch eine städtebauliche Dominate sinnvoll, die diese Schwellensituation im urbanistischen Sinne markiert und der Orientierung dient.</li> </ul>
2.9	Typologie und Mischung der Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>Um den „Kopfbereich“ des Quartiers am Bahnhof Belval als Pendant zur Baustruktur des Universitätsquartiers auszubilden und eine Landmarke an diesem wichtigen Stadteingang zu implementieren, soll hier ein Ensemble aus flachen Einzelhandelsbauten (Einkaufspassagen o.ä.) mit darüber hinausragenden Bürogebäuden entstehen. Als Landmarke und Pendant zum nördlich der Bahntrasse stehenden Büroturm (Wasserverwaltung etc.) könnte hier ebenfalls ein Büroturm entstehen.</li> </ul>
2.10	Maßnahmen zur Reduzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die von der Bahntrasse ausgehenden Lärmemissionen sind als</li> </ul>

	bestehender und zu erwartender Beeinträchtigungen	erheblich einzustufen. Durch eine entsprechende Anordnung der baulichen Elemente kann die Beeinträchtigung reduziert werden.
2.11	Zu erhaltende Sichtachsen, visuelle Sequenzen und städtebauliche Eingangssituationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Sichtachse in Richtung des Bahnhofsgebäudes sollte punktuell herausgearbeitet werden. Bestimmte baulich freizuhalten Achsen werden möglicherweise notwendig.</li> </ul>
2.12	Schützenswerte bauliche und natürliche Elemente	Ohne Bedeutung

### 3. MOBILITÄTS- UND INFRASTRUKTURKONZEPT

3.1	Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Haupteerschließungsachse bleibt die rue de Belval.</li> </ul>
3.2	Hierarchie des Straßen- und Wegenetzes	Ohne Bedeutung
3.3	Stellplatzkonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Parken soll vornehmlich in Tiefgaragen stattfinden, um die rue de Belval von parkenden Autos freizuhalten.</li> <li>Öffentliche Stellplätze können entlang der Haupteerschließungsachse rue de Belval in Parallelanordnung angelagert sein.</li> </ul>
3.4	Zugang zum öffentlichen Transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die direkte Lage am Bahnhof Belval, mit Busbahnhof ist das Gebiet sehr gut an den öffentlichen Transport angeschlossen</li> </ul>
3.5	Technische Infrastrukturen insb. Regenwasserentwässerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche Regenwassermanagementmaßnahmen sind im Gebiet umzusetzen, wie z.B Dachbegrünungen, offene Regenrinnen und Retentionsvolumen in den Grünräumen und Parks.</li> <li>Das Prinzip „Flächenversiegelung vermeiden, Versickerung fördern“ ist zu berücksichtigen</li> </ul>

#### 4. LANDSCHAFTS- UND GRÜNFLÄCHENKONZEPT

4.1	Integration in die Landschaft	ohne Bedeutung
4.2	Grünzüge und ökologische Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der hier entstehende öffentliche Raum ist ausreichend zu begrünen um entsprechende Qualitäten zu schaffen</li> <li>▪ Die Flachdächer sind als begrünte Flächen auszugestalten</li> </ul>
4.3	Zu erhaltende Biotope	ohne Bedeutung

#### 5. UMSETZUNGSKONZEPT

5.1	Realisierungsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Stadt beabsichtigt zum jetzigen Zeitpunkt nicht, eigenständig bauleitplanerische Schritte zur Entwicklung des Gebietes zu unternehmen. Wenn Entwicklungsabsichten von den Eigentümern der Liegenschaften vorgebracht werden, wird unter Berücksichtigung der betroffenen Parzellen und der fachlich-planerischen Bedarfe ein Realisierungsprogramm entwickelt.</li> </ul>
5.2	Machbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine gute Erschließung liegt insgesamt für das Gebiet vor.</li> <li>▪ Bei punktuellen Entwicklungsansätzen ist die Machbarkeit entsprechend zu prüfen.</li> </ul>
5.3	Phasierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der heterogenen Besitzerstruktur kann eine genaue Phasierung zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden.</li> </ul>
5.4	Ggf. Geltungsbereiche der /des „PAP“	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein übergreifenden PAP für das Gebiet oder durch mehrere, auf einander abgestimmte PAP können erstellt werden. Die jeweilige Machbarkeit der Pabsen ist jedoch zu beachten und zu prüfen.</li> </ul>

#### 6. KRITERIEN DER NACHHALTIGKEIT

6.1	Wohnbebauung und sonst. Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimierung des Flächenverbrauchs durch die Nutzung einer bereits versiegelten Fläche → Nachverdichtung</li> </ul>
6.2	Dienstleistung, Einkaufen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ Wohnen in direkter Nähe zu Nachversorgungsstrukturen</li> </ul>
6.4	Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiraumentwicklung mit Aufenthaltsqualitäten → soziale Kontaktmöglichkeiten</li> </ul>

**7. DARSTELLUNG IM PAG / MAB DER BAULICHEN NUTZUNG** (Représentation schématique du degré d'utilisation du sol)

<b>16</b>	<b>SD_Homecht</b> [MIX-u]		
<b>COS</b>	max. 0.6	<b>CUS</b>	max. 3.4
<b>CSS</b>	max. 0.8	<b>DL</b>	max. 82

**COS** : Coefficient d'occupation du sol\_ le rapport entre la surface d'emprise au sol des constructions et la surface du terrain à bâtir net

**CUS** : Coefficient d'utilisation du sol\_ le rapport entre la somme des surfaces construites brutes de tous les niveaux et la surface totale à bâtir brut

**CSS** : Coefficient de scellement\_ le rapport entre la surface de sol scellée et la surface du terrain à bâtir net

**DL** : Densité de logement\_ le rapport entre le nombre d'unités de logement et le terrain à bâtir brut

+/- 108 WE (Wohneinheiten)

Ein „mesurage cadastral“ ist durchzuführen, um die genauen Angaben der Wohndichte und potentiellen Wohneinheiten bestimmen zu können.

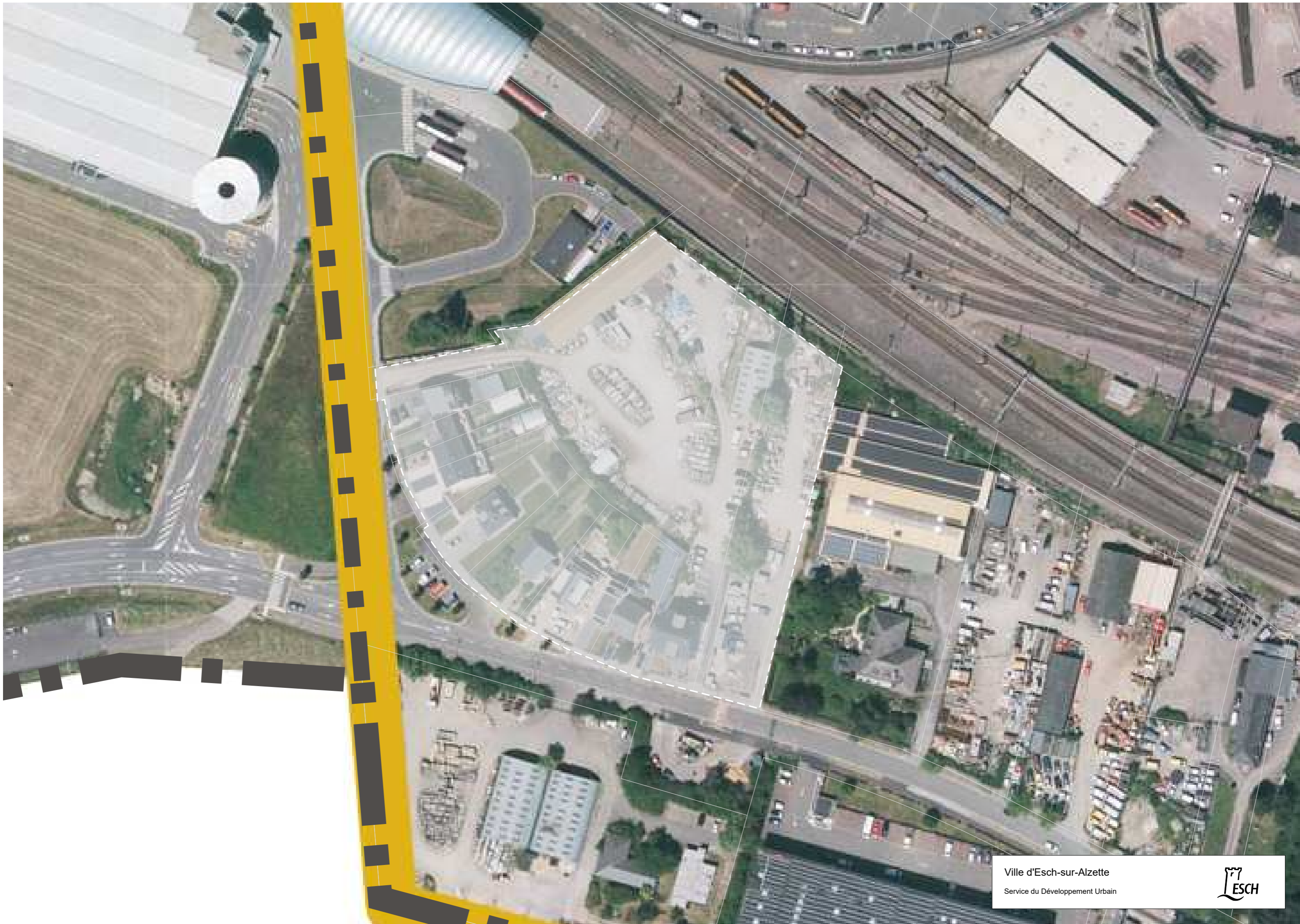
Das Potential an Wohneinheiten wurde abgeschätzt basierend auf den gegenwertig vorliegenden Angaben.

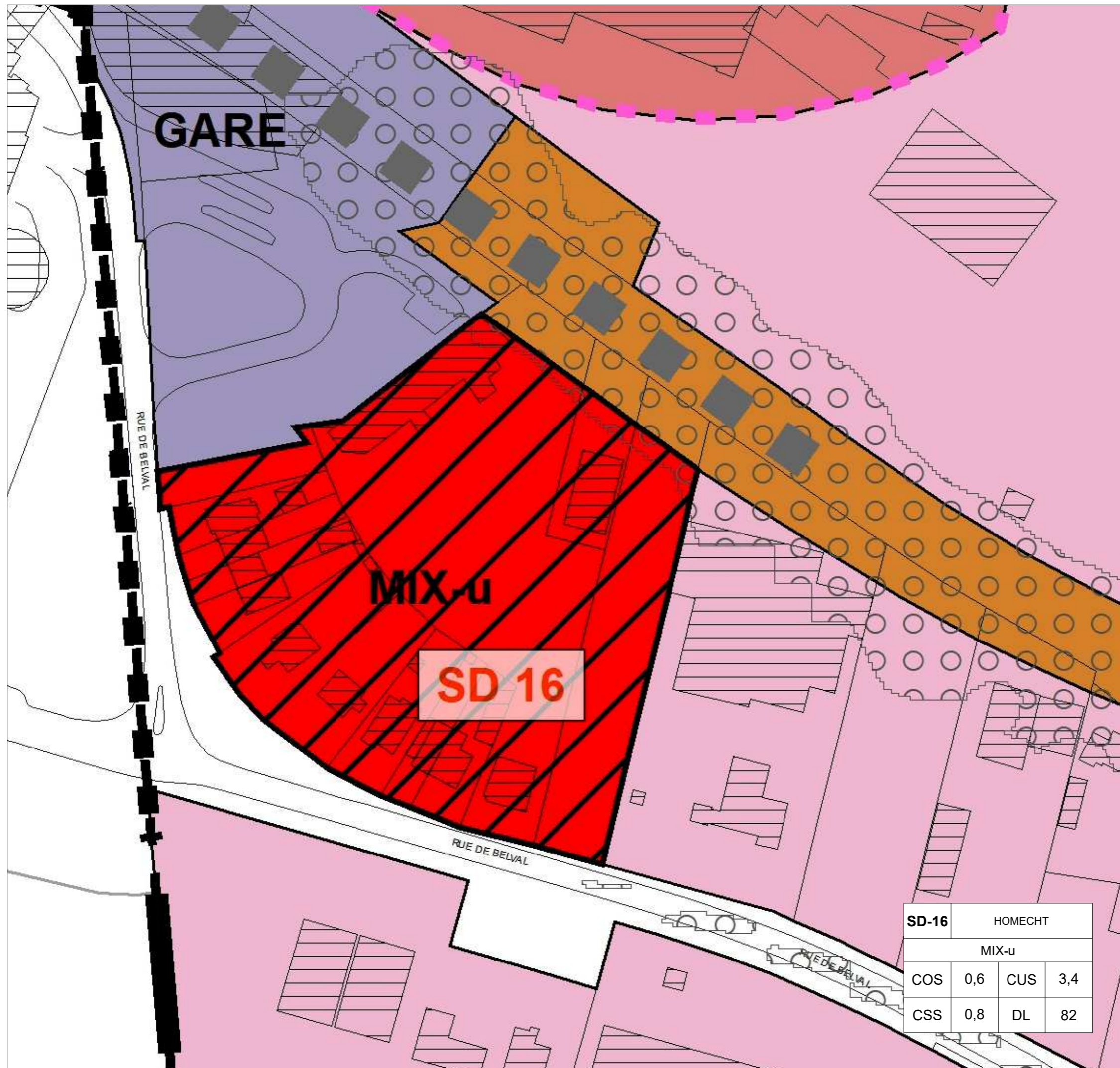
**8. REFERENZBILDER**



Referenzbeispiel zweigeschossiger Sockelbau mit Handel und Dienstleistung mit einer städtebaulichen Dominante (M:unique Arnulfpark Münschen), Quelle: <http://www.walser-immobilienwelt.de/wp-content/uploads/121466197-0.jp>







SD-16		HOMECHT	
MIX-u			
COS	0,6	CUS	3,4
CSS	0,8	DL	82

**Legende**

Parcelle cadastrale (1) | Immeuble (1) | Délimitation de la zone verte  
 Délimitation du degré d'utilisation du sol | Immeuble en réalisation (1)

**Zones urbanisées ou destinées à être urbanisées**

<b>HAB-1</b> Zone d'habitation 1	<b>REC</b> Zone de sports et de loisirs
<b>HAB-2</b> Zone d'habitation 2	<b>REC-TS</b> Zone de sports et de loisirs «Terrain sportif»
<b>MIX-u</b> Zone mixte urbaine centrale	<b>REC-H</b> Zone de sports et de loisirs «Hôtel»
<b>MIX-u</b> Zone mixte urbaine	<b>REC-C</b> Zone de sports et de loisirs «Camping»
<b>BEP</b> Zone de bâtiments et équipements publics	<b>REC-PA</b> Zone de sports et de loisirs «Parc Animalier»
<b>ECO-e1</b> Zone d'activités économiques communale type 1	<b>REC-S</b> Zone de sports et de loisirs «Chalet de scouts»
<b>ECO-e2</b> Zone d'activités économiques communale type 2	<b>SPEC-TR</b> Zone spéciale d'exploitation du Crassier Terre Rouge
<b>ECO-r</b> Zone d'activités économiques régionale	<b>SPEC-F</b> Zone spéciale du réseau ferroviaire
<b>ECO-n</b> Zone d'activités économiques nationale	<b>SPEC-RR</b> Zone spéciale de rétention et reforoisement
<b>COM</b> Zone commerciale	<b>SPEC-ST</b> Zone spéciale de station-service
<b>GARE</b> Zone de gares ferroviaires et routières	<b>SPEC-TE</b> Zone spéciale de transport d'énergie électrique
<b>JAR</b> Zone de jardins familiaux et cités jardinières	<b>SPEC-CH</b> Zone spéciale centre hospitalier
	<b>SPEC-E</b> Zone spéciale d'activités économiques - îlot d'entreprises

**Représentation schématique du degré d'utilisation du sol pour les zones soumises à un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier":**

Coefficient d'Occupation du Sol (surface d'emprise au sol / terrain net) | Numérotage et délimitation de la ou des zones | Coefficient d'Utilisation du Sol (surface construite brute / terrain brut)  
 Coefficient de Battement du Sol (surface de sol tassée / terrain net) | COS max | CUS max (Mm) | CSS max | DL max (Mm) | Densité de Logements (nombre de logements / terrain brut)

**Zone verte**

**AGR** Zone agricole | **PARC** Zone de parc public  
**FOR** Zone forestière (2) | **VERD** Zone de verdure

**Zones superposées**

Zone soumise à l'élaboration d'un plan d'aménagement particulier "nouveau quartier" (PAP NQ) | Couloir pour projets de mobilité douce  
 Plans d'aménagement particulier approuvés, à titre indicatif | Couloir réservé aux transports en commun (bus, train tram et autres)  
 Zone d'aménagement différé (ZAD) | Secteur protégé de type "environnement construit"  
 Zone de servitude "urbanisation" | Construction à conserver  
 Zone de servitude "urbanisation - espace public" | Petit patrimoine à conserver  
 Zone de servitude "urbanisation - isolement/transition" | Construction avec des éléments identitaires à conserver  
 Zone de servitude "urbanisation - cours d'eau" | Mur à conserver  
 Zone de servitude "urbanisation - rétention" | Secteurs et éléments protégés de type "vestiges archéologiques" (4)  
 Zone de servitude "urbanisation - biotopes et éléments naturels à préserver" | Zone de risques naturels prévisibles de type "éboulement miniers"  
 Zone de servitude "urbanisation - intégration paysagère" | Zone à risques concernant la prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses (5)  
 Zone de servitude "urbanisation - spécifique 1\_1 am géotechnique Bierg" | Zone de bruit (8)  
 Couloir pour projets routiers (3)

**Zones ou espaces définis en exécution de dispositions spécifiques relatives**

à l'aménagement du territoire | à la protection des sites et monuments nationaux (9)  
 à la protection de la nature et des ressources naturelles | Immeubles et objets classés monuments nationaux  
 Zone protégée d'intérêt national - ZPIN (7) | Immeubles et objets inscrits à l'inventaire supplémentaire  
 Zone protégée d'intérêt communautaire - Réseau Natura 2000 - Habitats (8) | à la gestion de l'eau (10)  
 Zone protégée d'intérêt communautaire - Réseau Natura 2000 - Zones de protection des oiseaux (8) | Zone inondable - HQ 100  
 | Zone inondable - HQ extrem

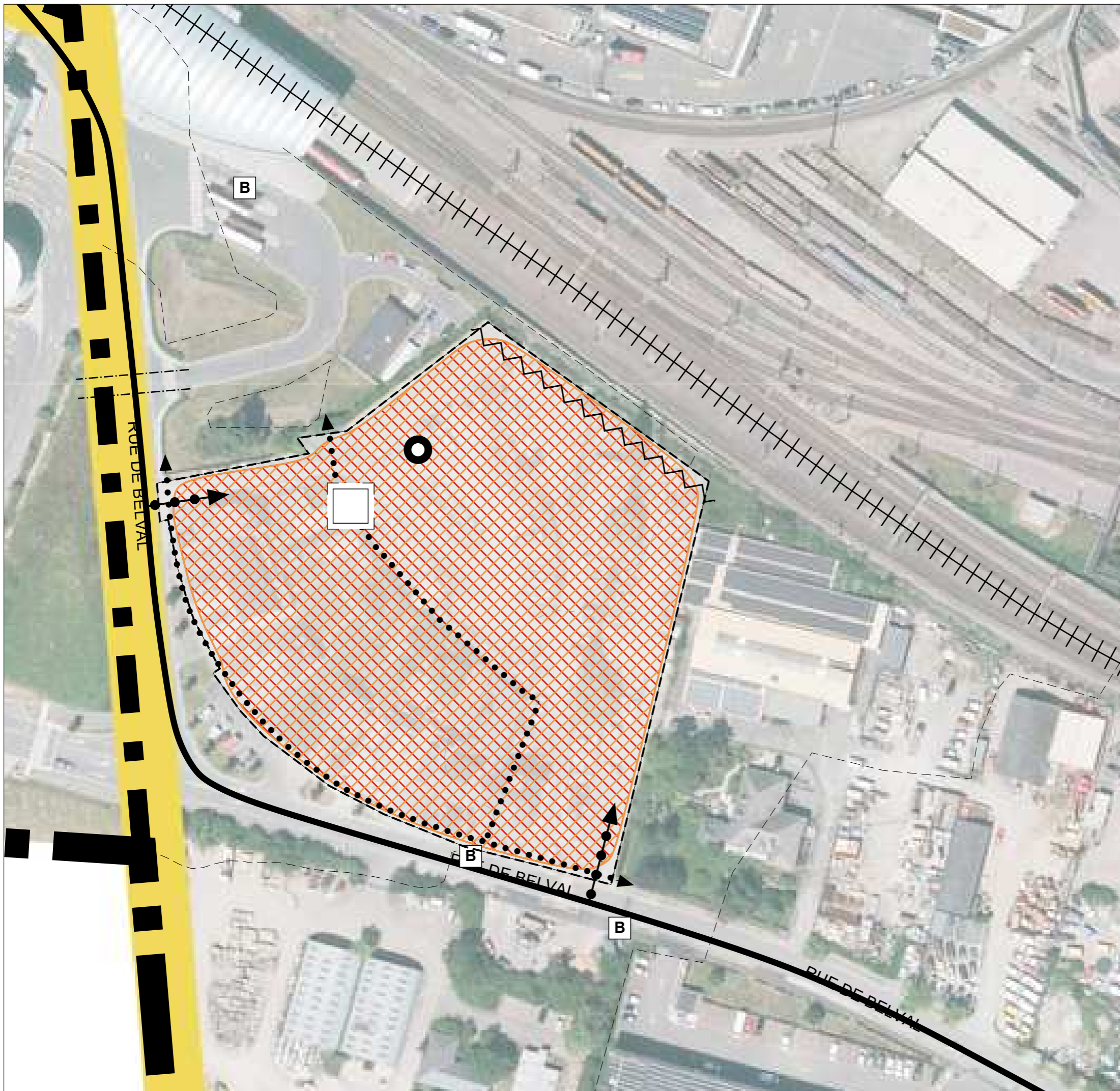
**Indications complémentaires (à titre indicatif)**

Biotopes et Habitats d'espèces protégées Art. 17, 20 + 21 (relevé non exhaustif) (11)  
 Art. 17-8 Biotopes protégés  
 Art. 17-14 Habitats d'espèces protégées  
 Art. 20 Espèces végétales protégées  
 Art. 21 Sites de reproduction, de chasse et d'aires de repos d'espèces intégralement protégées

**Fond de plan**

Limite de la commune (1) | Eaux stagnantes (1) | Couloir SES (1)  
 Limite de l'Etat (1) | Cours d'eau (1)  
 Voie (1) | Sport (1)

**Sources :**  
 (1) Fond de plan cartographique de la Ville d'Esch-sur-Alzette, mars 2018. Immeubles mis à jour en janvier 2019.  
 (2) Base de Données Topo-Cartographique (BD-L-TC), Administration du Cadastre et de la Topographie, 2008. (les forêts ont été partiellement adaptées p18 a-14)  
 (3) Projet de Plan Directeur Sectoriel Transports, 2018  
 (4) Centre national de recherche archéologique, zone rouge et partie de zone orange / Amis de l'histoire et du Musée de la Ville d'Esch-sur-Alzette, 2016  
 (5) Loi du 26 avril 2017 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses et portant modification de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements - Inspection du Travail et des Mines  
 (6) MDDI - Environnement, Cartographie du Bruit, 2016 (LDEN) Routes principales, rail et autoroutes >= 65 dBA  
 (7) Administration de la Nature et des Forêts, ZPIN déclarées, avril 2018  
 (8) MDDI - Département de l'Environnement, Zones Natura 2000, Directive Habitats - ZSC - Zones spéciales de conservation, septembre 2015  
 (9) Service des sites et monuments nationaux, Liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale, état au 1 janvier 2021  
 (10) Administration de la Gestion de l'Eau, zone inondable, 2018  
 (11) Zeyen+Baumann (2020) « Strategische Umweltprüfung » (SUP) zur Neuauflage des Plan d'Aménagement Général (PAG), avril 2020



### Légende-type du schéma directeur

--- délimitation du schéma directeur

- - - courbes de niveaux du terrain existant

#### Concept de développement urbain

##### Programmation urbaine / Répartition sommaire des densités

			Logement
			Commerce / services
			Artisanat / industrie
			Equipements publics / loisir / sport
faible	moyenne	forte densité	

##### Espace public

Espace minéral cerné / ouvert

Espace vert cerné / ouvert

Centralité

Elément identitaire / bâtiment à préserver

Mesures d'intégration spécifiques

Séquences visuelles - axe visuel

Seuil / entrée de quartier, de ville, de village

##### Concept de mobilité et concept d'infrastructures techniques

Connexions

Réseau routier (interquartier, intraquartier, de desserte locale)

Mobilité douce (interquartier, intraquartier)

Zone résidentielle / zone de rencontre

Chemin de fer

Aire de stationnement parking couvert / parking souterrain

P Pp Parking public / privé

Transport en commun (arrêt d'autobus / gare et arrêt ferroviaire)

##### Infrastructures techniques

Axe principal pour l'écoulement et la rétention des eaux pluviales

Axe principal du canal pour eaux usées

##### Concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbains

Coulée verte

Biotopes à préserver

Repère visuel

Ville d'Esch-sur-Alzette

Service du Développement Urbain



### Schéma Directeur

Projet: Homecht

Document: Schéma directeur / Répartition sommaire des densités

Echelle: 1:1000

Référence: SD-HOMECHT 10.2019 SCHEMA Cartouche

Date: 5 février 2021

