

## FICHE TECHNIQUE

### SCHÉMA DIRECTEUR – EP-SD01 « AM LEIN »

### ORTSCHAFT MERTERT

#### 1. MERKMALE

Fläche in ha	3,53 Hektar
Aktuelle Nutzung	Weideflächen, Weinbau, Ackerland, Gehölzstreifen
Geplante Nutzung im PAG	ECO-c1, SPEC

#### 2. RÄUMLICHE LAGE IN DER ORTSCHAFT



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

#### 3. AUSCHNITT AUS DEM PAG

ECO-c1			
COS	max. 0,65	CUS	max. 1,40
	min.		min.
CSS	max. 0,85	DL	max. 0
			min.
SPEC „Am Lein“			
COS	max. 0,50	CUS	max. 1,80
	min.		min.
CSS	max. 0,70	DL	max. 0
			min.



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

#### 4. IDENTIFIZIERUNG DER STÄDTEBAULICHEN AUFGABENSTELLUNG UND DER LEITLINIEN

4.1 Städtebauliche Problemstellung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer neuen Aktivitäts- resp. Spezialzone am Ortseingang von Mertert in abgeschirmter, isolierter Lage (durch Bahn, Autobahn, Straße und Syr)</li> <li>• Beeinträchtigungen / Restriktionen für die Fläche:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eisenbahnlinie Luxemburg – Trier → Lärm- und Vibrationsimmissionen</li> <li>- Autobahn A1 → Lärm- und Vibrationsimmissionen</li> <li>- Nationalstraße N1 → Lärm- und Vibrationsimmissionen</li> <li>- Natura-2000 Schutzgebiet „Vallée de la Syre de Manternach à Fielsmillen“ → Berücksichtigung Pufferzone</li> </ul> </li> <li>• Erschließung über bestehenden Kreisverkehr</li> </ul>
4.2 Leitlinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaufenstereffekt für Bebauung entlang der N1 und zudem am Ortseingang von Mertert nutzen</li> <li>• Möglichst effiziente Ausnutzung der Bauflächen im Sinne einer nachhaltigen Bodennutzung</li> <li>• Berücksichtigung der vielfältigen Restriktionen</li> <li>• Harmonische Integration der Bebauung und Vernetzung mit der Umgebung</li> </ul>

#### 5. STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

5.1 Städtebauliche Identität und Charakter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer neuen Aktivitäts- resp. Spezialzone</li> <li>• Funktionale, aber dennoch attraktive Gestaltung</li> <li>• Pufferzone zum Natura-2000 Schutzgebiet soll als Naherholungsraum dienen, insbesondere für die im Plangebiet Beschäftigten</li> </ul>
5.2 Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewerbliche Nutzungen im Norden, vor allem Handwerk → Dienstleistungs- (max. 3.500 m<sup>2</sup> pro Gebäude) sowie Geschäftsnutzungen (max. 2.000 m<sup>2</sup> pro Gebäude) sind nur komplementär zur Hauptnutzung zulässig</li> <li>• Im Süden mehr Flexibilität für Dienstleistungs- (max. 5.000 m<sup>2</sup> pro Gebäude) und Geschäftsnutzungen (max. 4.000 m<sup>2</sup> pro Gebäude), zusätzlich auch Hotelnutzung möglich</li> <li>• Im Norden sollen Sport- und Freizeitnutzungen möglich sein</li> </ul>
5.3 Anteil der an die Öffentlichkeit abzutretende Fläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anteil der abzutretenden Flächen wird im Rahmen der PAP-Aufstellung festgelegt (üblicherweise bis zu 25 %)</li> </ul>
5.4 Verortung, Ausstattung und Merkmale des öffentlichen Raumes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum öffentlichen Raum gehören die Erschließungsstraße, Fuß- und Radwegverbindungen, die Pufferzone zum Natura-2000 Schutzgebiet, die auch Flächen für die Retention von Regenwasser umfassen soll</li> </ul>
5.5 Übergang zwischen den verschiedenen Funktionen im	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die isolierte Lage findet kein Übergang zwischen den</li> </ul>

<p>Plangebiet und der Umgebung</p>	<p>Funktionen im Plangebiet und der Umgebung statt → Eisenbahnlinie, Nationalstraße, Naturschutzgebiet und Autobahnbrücke als Barrieren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkter Anschluss an die Nationalstraße N1 über den bestehenden Kreisverkehr → das Ortszentrum von Wasserbillig ist somit in 2,5 km und das Ortszentrum Mertert in 850 m erreichbar</li> <li>• Für die vorgesehene Hotelnutzung stehen Versorgungsinfrastruktur für den täglichen Bedarf in beiden o.g. Ortszentren zur Verfügung und sind gut mit dem öffentlichen Transport, aber auch mit dem Fahrrad oder dem Auto erreichbar. Medizinische Einrichtungen (Ärzte und Apotheke) befinden sich ebenfalls in den beiden o.g. Ortszentren</li> </ul>
<p>5.6 Schnittstellen : Einbindung, Dimensionen und Anordnung der Volumen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Raumaufteilung/innere Gliederung ergibt sich durch die Erschließung des Baugebietes über eine Ringstraße und die angrenzende Natura-2000 Zone</li> <li>• Für das Gewerbegebiet sollen einheitliche Baukörper entstehen, die eine sanfte Einbindung in die umliegenden Nutzungen und Landschaft gewährleisten</li> <li>• Vermeidung großer Maßstabssprünge innerhalb des Gewerbegebietes durch eine maximale Anzahl von 3 bis 5 Stockwerken</li> </ul>
<p>5.7 Zentralität : Nutzungen, Dichte, öffentliche Flächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine neue Zentralität in diesem Bereich vorgesehen</li> </ul>
<p>5.8 Bauliche Dichten</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der nördliche Teil des Gewerbegebiets soll vorzugsweise dem Handel, Handwerk und Gewerbebetrieben vorbehalten werden und damit keiner stärkeren Verdichtung z.B. durch eine Konzentration von Büronutzungen zugeführt werden</li> <li>• Dienstleistungsbetriebe und Geschäfte soll sich im Süden der Fläche ansiedeln und somit auch vom Schaufenstereffekt entlang der N1 profitieren</li> </ul>
<p>5.9 Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen bestehender und zukünftiger Einschränkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhalten einer Pufferzone zum Natura-2000 Schutzgebiet → bis auf Rad- und Fußwegverbindungen, Retentionsbecken sowie Sitzmöglichkeiten soll auf eine Bebauung in diesem Bereich verzichtet werden.</li> <li>• Passive Lärmschutzmaßnahmen, sowie Vibrationsschutzmaßnahmen sind aufgrund der Nähe zur Autobahn und den Bahngleisen vorzusehen</li> </ul>
<p>5.10 Erhaltenswerte visuelle Achsen, Abschnitte und Eingangsbereiche</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die innere Erschließung ergeben sich aufeinanderfolgende, überschaubare Sequenzen, die jede für sich einen eigenen Raum bilden</li> <li>• Erhalt von Sichtachsen aus Richtung Bahngleisen zum Natura-2000 Schutzgebiet hin</li> <li>• Die Eingangsbereiche sollten entsprechend gestaltet werden</li> </ul>
<p>5.11 Elemente mit Bedeutung für die bauliche und landschaftliche Identität</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehölzstreifen entlang der Syr ist als Teil der Natura-2000-Schutzzone → wird nicht durch die Bebauung beeinträchtigt</li> <li>• Weinanbau entlang des bestehenden Wirtschaftsweges → sichtbar</li> </ul>

	von der N1 aus
<b>6. MOBILITÄTSKONZEPT UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR</b>	
6.1 Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für den motorisierten, sowie den nicht-motorisierten Verkehr befindet sich die Anschlussmöglichkeit über die „Route du Vin“ (N1) und den Kreisverkehr im Eingang von Mertert</li> </ul>
6.2 Straßennetzhierarchie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgrund einer einzigen Zugangsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr ist eine flächensparende primäre Erschließung in Form einer Stich-/Ringstraße vorgesehen</li> <li>Innerhalb der Pufferzone zum Natura-2000 Schutzgebiet, sowie entlang der Eisenbahn dienen Fußwegeverbindungen als sekundäre Erschließung</li> </ul>
6.3 Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für Büronutzung und Verwaltungen ist 1 Stellplatz pro 45m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche bereits zu stellen, Handwerks- und Industriebetriebe sollen 1 Stellplatz pro 100m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche vorsehen</li> <li>Im südlichen Teilbereich können die nötigen Stellplätze im Untergeschoss angeboten werden</li> <li>Besucherparkplätze können im Straßenraum angeboten werden</li> </ul>
6.4 Anbindung an den öffentlichen Transport	<p><u>Busverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bushaltestelle „<b>Parc</b>“ in ca. 400m erreichbar <u>RGTR 483:</u> Grevenmacher – Mertert – Wasserbillig → 60-Minuten-Takt</li> <li>Bushaltestelle „<b>Route nationale</b>“ in ca. 350m erreichbar <u>RGTR 485:</u> Grevenmacher – Wasserbillig – Echternach → 60-Minuten-Takt mit Verdichtungen zwischen 04:00 und 08:00 Uhr</li> </ul> <p><u>Schienerverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhaltestelle „<b>Mertert</b>“ in ca. 400m erreichbar <u>Linie 30:</u> Luxemburg – Wasserbillig – Trier (D) → 60-Minuten-Takt mit Verdichtungen</li> </ul>
6.5 Technische Infrastruktur und Regenwasserbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anschluss von Trinkwasser und Schmutzwasser an die vorhandenen Infrastrukturen in der „Route de Luxembourg“ (N1)</li> <li>Integration eines naturnahen Beckens für Oberflächenwasser am Geländetiefpunkt in die Pufferzone zum Natura-2000 Schutzgebiet → Syr kann als Vorfluter genutzt werden</li> </ul>
<b>7. FREIRAUMPLANERISCHES KONZEPT UND GESTALTUNG DER GRÜNFLÄCHEN</b>	
7.1 Integration in die Landschaft: Abgrenzung zum Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Westen grenzt das Plangebiet an die Natura-2000 Schutzzone → Einhalten eines Puffers zur Minimierung der Auswirkungen der geplanten Bebauung auf Flora und Fauna</li> </ul>

7.2 Grünstüge und ökologische Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Pufferzone zum Naturschutzgebiet soll durch eine entsprechende, einheimische Bepflanzung die vernetzende Funktion der bestehenden Grünräume fördern</li> <li>• Eine offenen Gestaltung der Retentionsvolumen für Regenwasser, sowie eine Straßenrandeingrünung können zur Grünraumvernetzung beitragen</li> </ul>
7.3 Erhaltenswerte und geschützte Biotope und Bestände	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Plangebiet weist eine erhaltenswerte Obstbaumreihe und zwei Feldgehölze im Süden auf → die Strukturen sind bei Zerstörung muss eine entsprechende Kompensation erfolgen</li> </ul>
<b>8. UMSETZUNGSKONZEPT</b>	
8.1 Umsetzungsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung in Abstimmung mit den relevanten Akteuren (Wasserwirtschaftsamt, Umweltverwaltung, etc.), sowie der Gemeinde</li> </ul>
8.2 Machbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bebauung der Fläche erscheint zum jetzigen Kenntnisstand realistisch, die betroffenen Eigentümer müssen einen entsprechenden PAP erarbeiten</li> </ul>
8.3 Phasierung der Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entwicklung soll in einer Phase umgesetzt werden</li> <li>• Es ist ein PAP-NQ für das gesamte Gebiet zu erstellen</li> <li>• Infrastrukturen (Kanal und Erschließungsstraße) sind in einem Schritt fertigzustellen</li> </ul>
8.4 Abgrenzung des oder der PAP's	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe 8.3 <i>Phasierung der Entwicklung</i></li> </ul>