

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr



# B<sub>2</sub>

Datum **30.07.2004** Projektleitung **mw / ikr**



## DIAGONALE DER RUE RAIFFEISEN

Ausgangspunkt ist die Diagonale der Rue Raiffeisen, welche Cloche d'Or mit Howald verbindet. Wichtige regionale Verkehrsadern kreuzen das Gebiet und bieten eine hervorragende Erschließung für privaten und öffentlichen Verkehr.

## URBANE STADTERWEITERUNG

Darauf basiert die Vision einer urbanen Stadterweiterung mit einer dichten Blockstruktur und einem engmaschigen Netz von Querbezügen und Wegverbindungen. Die Hauptachsen bilden prägnante und unverwechselbare Stadträume.

## STADTKANTE

Der Autobahnkorridor bildet die natürliche Grenze zwischen Siedlungsgebiet und Grüngürtel im Süden. Die Stadtkante entlang der Autobahn wird deshalb mit einer Wegführung und Baumreihen visualisiert. Die Entrées zur Stadt sind mit präzise gesetzten Bauvolumen befestigt.

## GRÜNZÜGE

Grünzüge und der Park von Gasperich vernetzen die Quartierteile und bieten qualitätsvolle Erholungs- und Aufenthaltszonen.

- . - . - . Gemeindegrenze
- - - - - Stadtkante
- - - - - Urbane Kante
- Baufelder
- Park / Drosbachtal



**QUARTIER GROSSFELD BEREICH RUE RAIFFEISEN**

Entlang der Rue Raiffeisen prägen grosse urbane Bau-  
felder mit grossmassstäblichen Bauten eine neue Quar-  
tiermitte. Diese lässt sich durch ihre Ausrichtung und  
bauliche Dichte gut wahrnehmen und leicht identifizie-  
ren.

**WOHNEN AM PARK**

Zum Park am Drosbach hin ist eine aufgelockerte Be-  
bauungsweise vorgesehen. Sie gestattet die Aussen-  
raumqualitäten des Parks in das Bebauungsgebiet zu  
integrieren.

**GROSSFELD SÜD**

Die Bebauungsgebiete am Rand von Cloche d'Or rich-  
ten sich räumlich und strukturell auf ihre gebaute  
Nachbarschaft aus. Somit werden eine städtebauliche  
Kontinuität und städtebauliche Zusammenhänge si-  
chergestellt.

**BUSINESS-PARK**

An der Schnittlinie zwischen den neuen Stadtstruktu-  
ren entlang der Rue Raiffeisen und Cloche d'Or liegt ein  
Gebiet mit freien punktuellen Bebauungen. Der gross-  
zügige Aussenraum bildet eine besondere Quartier-  
Mitte und -Identität.

**HOWALD GARE**

Zwischen Bahn und Autobahn verbindet langfristig ein  
neues nutzungsintensives Arbeitsgebiet Grossfeld mit  
Howald.

**QUARTIER CLOCHE D'OR / QUARTIER HOWALD**

Cloche d'Or und das Gewerbegebiet Howald werden  
langfristig nachverdichtet und erfahren eine Aufwer-  
tung der Strassen und Freiräume.

 Angedachte PAP

 Angedachte Plans directeurs

VERNETZUNG PERIPHER

Die räumliche und funktionale Vernetzung des Planungsgebietes mit seiner Umgebung erfolgt entlang den Verkehrsachsen und Verbindungswegen. Die städtebauliche Grundstruktur von Cloche d'Or wird parallel zur Detailerschliessung sowie parallel zur Rue Raiffeisen fortgesetzt. Gegenüber Cessange und Gasperich, sowie dem Wohngebiet Howald bilden Grünflächen und Park verbindende und vermittelnde Aussenräume. Zur Zone Verte interurbaine im Süden bildet die Autobahn eine natürliche technische Grenze. Die Stadtstruktur auf Grossfeld webt vorhandene Strukturen weiter und verstärkt die Verbindungsachse Cloche d'Or-Howald.

VERNETZUNG GEBIETSINTERN

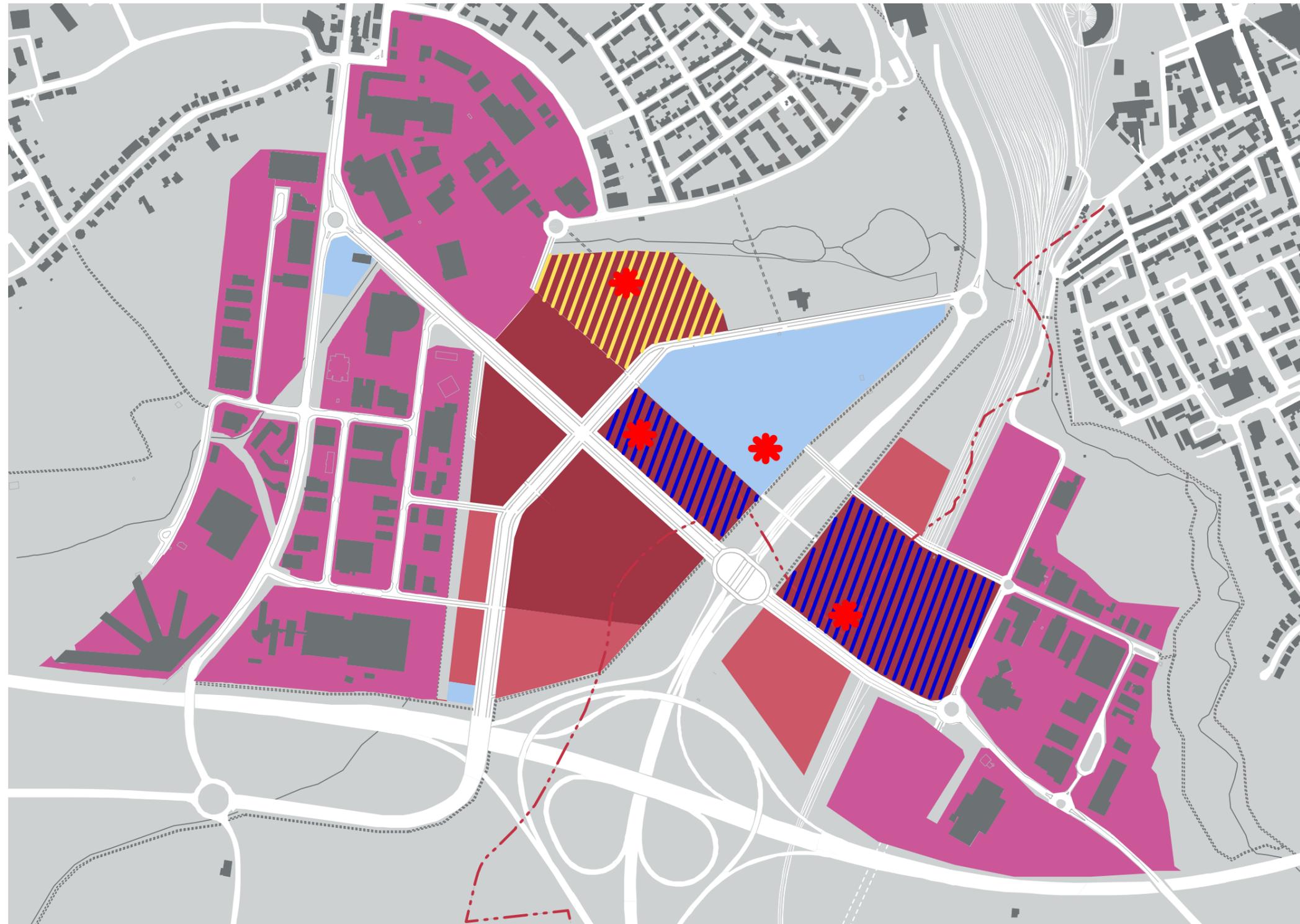
Der Autobahnkorridor bleibt ein breiter Grünzug und regionale Luftleitbahn. Die trennende Wirkung des Autobahnkorridores wird mit mehreren Verkehrsachsen überbrückt. Die langfristig angestrebte Nutzungsdichte auf Howald Gare und der zukünftige Bahnhof Howald verbinden die Gebietsteile räumlich und funktional.



-  Gemeindegrenze
-  Grünvernetzung
-  Urbane Vernetzung
-  Anschlusspunkt Howald
-  Kreisverkehr
-  Anschlüsse Nebenachsen
-  Anschlüsse Hauptachsen
-  Park / Drosbachtal
-  Bahnhof Howald

# B<sub>5</sub>

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr



Grundlegend für den Nutzungsplan ist der heute gültige PAG von Luxembourg Stadt und Hesperange. Die Nutzungsart und Nutzungsdichte sind zum Teil angepasst oder ergänzt worden. Diese Optimierungen sind deshalb in Bezug auf die Realisierbarkeit entsprechend kritisch zu werten.

Die heutigen Verkehrsflächen sind weitgehend in öffentlicher Hand. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass im Bereich Howald Gare eine städtebauliche Entwicklung möglich ist. Zu beachten sind Fragen wie die Landumlegung und Finanzierung der neuen Verkehrsanlagen.

Im zukünftigen Markt wird eine hohe Standortqualität eine wichtige Rolle spielen. Der Raumnutzungsplan berücksichtigt die Eigenschaften der unterschiedlichen Standorte. Die Nutzungen sind so angeordnet, dass das Potenzial der Standorte möglichst gut ausgenutzt wird und ein nachhaltiger Marktwert entsteht.

Entlang der Rue Raiffeisen und quer dazu sind publikumsorientierte Erdgeschoss-Nutzungen vorgesehen. Zwischen Rue Raiffeisen und Zone publique sowie am Bahnhof Howald sind Kommerzflächen mit regionaler Ausstrahlung als wichtige Zentrumsfunktionen angedacht.

Zwischen Bahn und Autobahn sind grössere monofunktionale Nutzungen wie Messe oder auch publikumsorientierte Nutzungen wie Konzerthallen, Kongresszentren und vieles andere mehr möglich.

Die zukünftige Nutzungsstruktur von Howald wird zu einem späteren Zeitpunkt präzisiert.

-  Activités socio-culturelles / Gemeinbedarf
-  Öffentliche Einrichtungen
-  Dienstleistung mit Option Wohnen
-  Dienstleistung / hoher Anteil Wohnen
-  Mischnutzung / hoher Anteil Kommerz
-  Gewerbe mit Dienstleistung, z.T. Handel
-  Bestehende Zonen / Gewerbe, DL

**Dichte**

**B<sub>6</sub>**

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr

Die Dichte wird nicht flächig, sondern standortbezogen festgelegt. Entlang der Hauptachsen und des öffentlichen Verkehrs, gewissermaßen in der Stadtteilmitte, ist die Dichte am höchsten. Entlang dem Park und in den Bereichen mit Wohnnutzung ist die Dichte vergleichsweise niedrig gehalten.

Eine sehr hohe, urbane Nutzungsdichte wird deshalb entlang der Rue Raiffeisen und beim Bahnhof Howald konzentriert. Die Nutzungsdichte wird im ‚Wohnpark‘ und im ‚Businesspark (kompensierend) reduziert. Die Entwicklung von Howald wird kurzfristig projektbezogen gesteuert.

Mit dieser Verteilung des Nutzungsmasses wird ein wesentlicher Beitrag zur Standortqualität und zur Wirtschaftlichkeit geleistet.

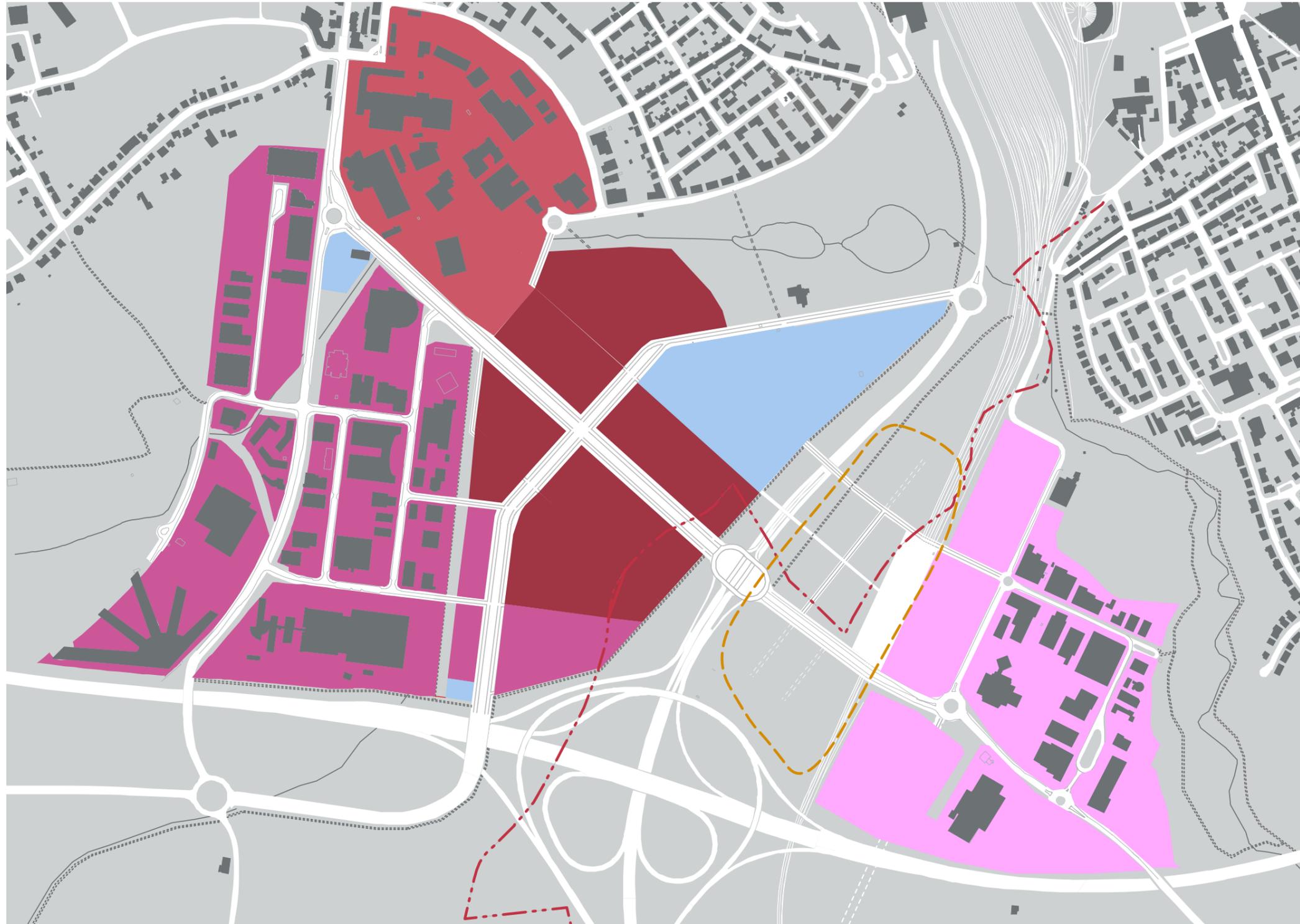
Die Dichte oder Ausnutzung wird geregelt, indem für jede Parzelle, jedes Bauveld eine zulässige Bruttogeschossfläche, respektive CMU festgesetzt wird.



-  zentrale Orte im Quartier
-  punktuell sehr hohe Dichte - XL
-  hohe Dichte - L
-  mittlere Dichte - M
-  niedrige Dichte - S
-  Zone für öffentliche Einrichtungen

# B<sub>7</sub>

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr



Die Bauzonen fassen Gebiete gleicher oder ähnlicher Rahmenbedingungen zusammen. Über die Bauzone werden auf der Ebene PAG das zulässige Nutzungsmass und die Nutzungsmöglichkeiten gesteuert.

Im Quartier Grossfeld differiert der Vorschlag gegenüber dem votierten PAG bezüglich der genauen Strassenlagen und Zonengrenzen.

Im Quartier Howald differiert der Vorschlag gegenüber dem heutigen PAG bezüglich der zugelassenen Dichte. Der Vorschlag lehnt sich an die Dichte im Quartier Grossfeld an.

Zonenüberlagernd kann gemäss dem Gesetz „Loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain“ eine Zone de developement oder Zone à restructurer vorgeschlagen werden. Dies wird im Quartier Howald und im Gemeindegebiet von Luxemburg in der Nähe des Bahnhofs geprüft.

- DL Dienstleistung
- K Kommerz
- G Gewerbe
- W Wohnen

   Klassierung noch festzulegen

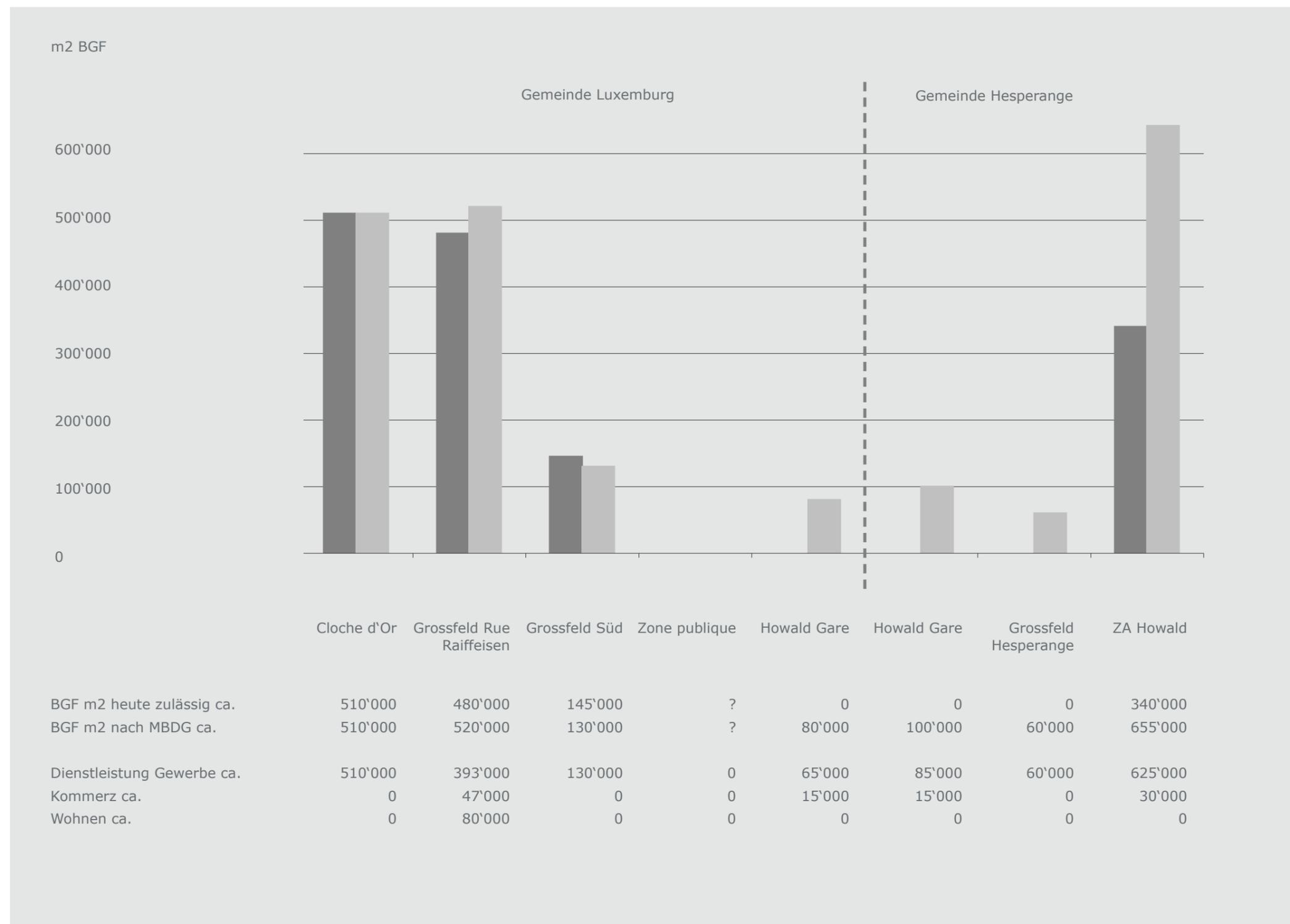
ZONE MIXTE (GROSSFELD)  
CMU gemäss PAG heute / DL, K, teilweise W

ZONE D'ACITVITÉ 1  
CMU gemäss PAG heute / G

ZONE D'ACITVITÉ 2  
CMU gemäss PAG heute / DL, G, K

ZONE D'ACTIVITÉ HOWALD  
CMU neu verdichtet / DL, G, K

ZONE D'AMÉNAGEMENT PUBLIC  
CMU unbekannt / Feuerwehr, Lyceum etc



Hier wird eine grobe Flächenübersicht gegeben. Die Zahlen sind als eine grobe Annahme zu verstehen und basieren auf teilweise ungenauen Plangrundlagen. Sie geben Hinweise auf die langfristigen Flächenpotenziale im Gebiet und wurden für die Verkehrsmengenberechnungen beigezogen.

Im Gemeindegebiet von Luxemburg sind die Flächen grundlegend nach dem heute geltenden PAG angenommen worden.

Im Gemeindegebiet von Hesperange sind wesentlich mehr als die heute zulässigen Flächen ausgewiesen. Dies ist auf die Lage am zukünftigen Bahnhof Howald zurückzuführen.

Im Gebiet zwischen Bahn und Autobahn bestehen heute nur wenige Bauzonen und damit praktisch keine massgebenden zulässigen Bruttogeschossflächen.

Zu beachten ist, dass im IVL andere Annahmen getroffen wurden und vorallem die bekannten Flächenpotenziale in Grossfeld und Cloche d'Or berücksichtigt wurden.

ca. BGF zulässig nach heute gültigen PAG  
 ca. BGF nach Masterplan

**Landmarks**

**B<sub>9</sub>**

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr



Grossfeld und Howald liegen an der Peripherie zu Luxemburg. Das Gebiet wirkt als Tor zur Stadt und bildet für den Ankommenden aus Süden den markanten Auftakt zur gesamten Stadt. Die baulichen Landmarks bewirken in Bezug auf die Fernwirkung eine gute Erkennbarkeit, Orientierung sowie Halt im weitläufigen und teilweise ausufernden Siedlungsraum. Der Bezug zur Altstadt mit seinen prägenden Türmen und seiner Skyline sowie der klärende Bezug zu Kirchberg werden verstärkt.

Die Situierung der baulichen Landmarks ist bewusst auf die Verträglichkeit mit ihrer Umgebung ausgelegt. Sie liegen deshalb abseits der Wohngebiete und direkt an den Hauptverkehrsträgern.

Bei den hohen Häusern und den Hochhäusern werden verschiedene Kategorien unterschieden. Die eigentlichen Hochhäuser sind an den Zentrums- und Verkehrsknotenpunkten konzentriert und nicht zuletzt aus funktionalen Gründen rund 20 bis 25 Meter tief. Die übrigen hohen Häuser sind Aufbauten quer zur Hauptachse. Sie gestatten die städtebauliche Akzentuierung der Baufelder und sind 10 bis 12 Geschosse hoch. Ein gebietsübergreifendes Leitbild sollte erarbeitet werden. Für den Bereich Bahnhof Howald muss die Planung integral mit dem Verkehr und weiteren Themenkreisen vorangetrieben werden.

- Hochhäuser (städtebauliche Akzente)
- Hohe Häuser (Wirkung als Ensemble)





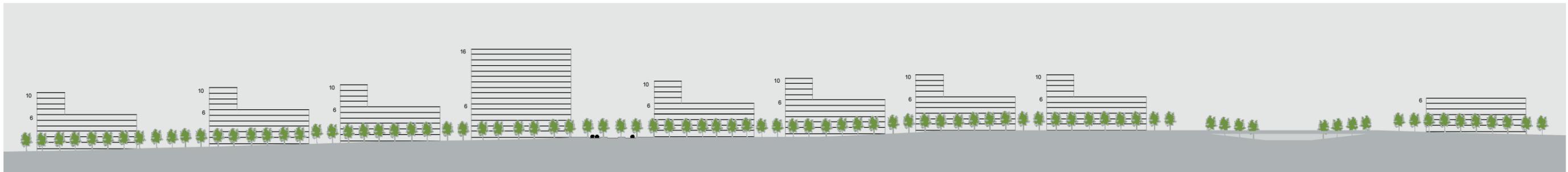
Aus städtebaulicher Sicht sind die Erdgeschossbereiche sehr ausschlaggebend für die Aufenthaltsqualität im Quartier. Das Ziel ist eine besondere räumliche und organisatorische Qualität.

Die Fussgängerwege entlang der Hauptachsen und Erschliessungstrassen werden ausserhalb der rush-hours verhältnismässig kleine Frequenzen aufweisen (siehe Kirchberg). Ziel ist es, innerhalb der Baufelder und zwischen den Baufeldern attraktive kurze, auch für interne Zwecke nutzbare Wegverbindungen anzubieten. Damit wird erreicht, dass der Kurzstreckenverkehr für Fussgänger begünstigt und die Benutzung des Autos innerhalb des Quartiers stark reduziert wird. Dies wertet auch die Verbindungen zu den Bushaltestellen auf.

Entlang der Hauptachsen sind deshalb attraktive Fussgängerebenen einheitlicher Gestaltung, mit hoher Durchlässigkeit anzubieten. Sie können offen, müssen aber überdacht ausgebildet werden, z.B. in Form von Arkaden. Sie schaffen wichtige räumliche Bezüge, Aufenthaltsqualität, ein urbanes Erscheinungsbild und fördern die Sicherheit im öffentlichen Raum. Zudem bieten sie geschützte direkte Wegverbindungen zu den wenigen Strassenquerungen. Detailhandel und publikumsorientierte Nutzungen sollen hier angelagert werden.

An den gut frequentierten Achsen eignet sich die anlagerung von Kommerz. Heutige Kommerzkonzepte bieten in Kombination mit Freizeitgestaltung und Erholung interessante urbane Orte. Räumlich attraktive Innenräume sollen Passagen- und Mallcharakter aufweisen und im Kontext mit den übergeordneten Fussgängerbeziehungen stehen.

-  Freizeit / Kommerz / Zentrumsfunktionen in bebauten Gebieten
-  Fussgängerwege entlang Hauptachsen  
Hohe Durchlässigkeit auf Erdgeschosebene
-  Freizeit / Kommerz / Zentrumsfunktionen
-  Freiräume / Erholung in Neubaugebieten
-  Freiräume / Erholung erwünscht

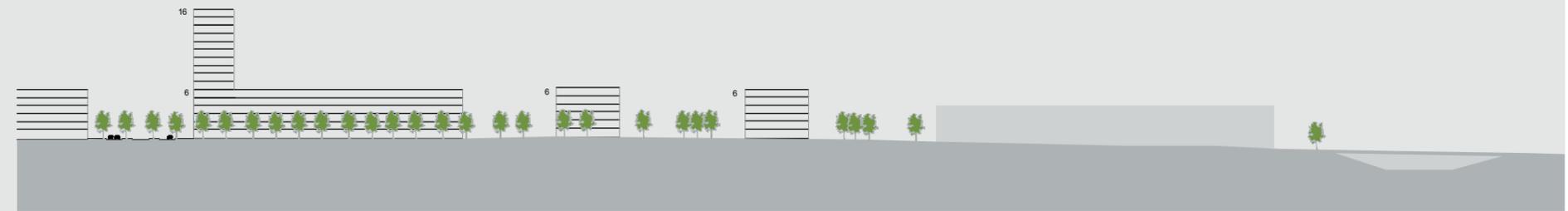


ANSICHT AA RUE RAIFFEISEN (VON SÜDEN)

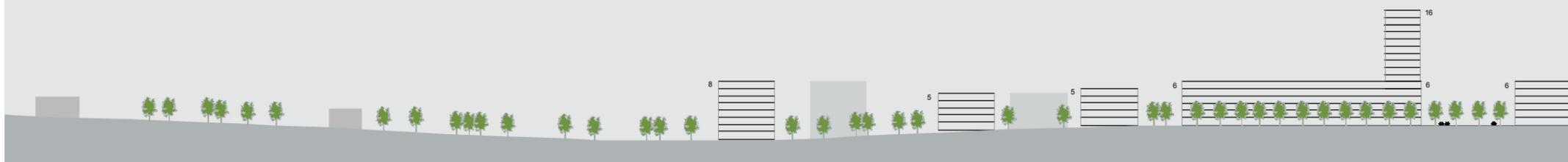


SCHNITT BB RUE RAIFFEISEN (NORDSEITE)

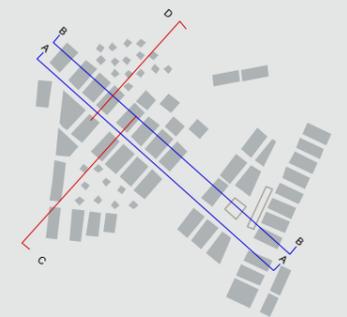
Die Querprofile zeigen eine mögliche Volumenentwicklung und Spielräume in der Baumassenverteilung. Die Flächenannahmen gehen von vier- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauungen aus. Die hohen Häuser ermöglichen eine Konzentration der Bebauungsdichte entlang der Rue Raiffeisen (1A-Lage). Dies entspricht einer „transposition des volumes et surfaces“ innerhalb dieser dichten „Zone mixte“ (CMU 2.5), um die Übergänge zu den angrenzenden Zonen mit geringeren Dichten harmonischer zu gestalten.



QUERSCHNITT C QUARTIER GROSSFELD (VON NORDEN)



QUERSCHNITT D QUARTIER GROSSFELD (VON SÜDEN)



# B<sub>12</sub>

Datum 30.07.2004 Projektleitung mw / ikr



Die Gebietsentwicklung / Phasierung hängt von zahlreichen Faktoren ab. Die Entwicklung des Strassennetzes, der Bedarf grösserer Infrastrukturbauten, die Nachfrage des Marktes, Eigentumsverhältnisse, die Landesplanung usw spielen mit. Zur Phasierung kann im heutigen Zeitpunkt deshalb nur wenig gesagt werden.

Der vorliegende Masterplan äussert sich deshalb zu Entwicklungsschwerpunkten. Ein Schwerpunkt bildet die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Der Bahnhof Howald und die Rue Raiffeisen werden als möglichst gleichzeitig und frühzeitig auszulösender Entwicklungsschwerpunkt identifiziert.

Wünschenswert ist eine rasche Entwicklung von Wohnbaugebieten wie ‚Wohnen am Park‘.

Die Zones d'aménagement public und der Parc de Gasperich sollten vernetzt mit den angrenzenden Gebieten gestaltet werden.

Als jeweils zusammenhängende Entwicklungsgebiete sind die Quartiers Cloche d'Or, Grossfeld und Howald sinnig und entsprechend als Perimeter für mögliche Plans directeurs ausgewiesen.

- Entwicklungsschwerpunkt
- Plans directeurs

#### STAND DER PLANUNG / PHASIERUNG

Die bisherigen Planungsarbeiten zeigen, dass ein Denken über die bisherigen Planungsgrenzen hinaus und eine interdisziplinäre Arbeitsweise Erkenntnisse bringen, die für alle Beteiligten die Potenziale und Chancen der zukünftigen Entwicklung zeigen.

Die sorgfältige Phasierung ist von grosser Bedeutung, da beide Gemeinden nicht über die gleiche Ausgangsposition, über die gleiche personelle Besetzung und über die gleichen Mittel verfügen.

Nachstehend wird eine Übersicht über den heutigen Stand der Planung und das weitere Vorgehen gegeben.

#### ZONENPLAN ZA HOWALD

Der Masterplan basiert weitgehend auf dem jetzt gültigen PAG. Zur Zeit prüft die Gemeinde Hesperange jedoch die Frage ob es sinnvoll ist auf der Grundlage des neuen Gemeindeplanungsgesetzes eine ‚Zone de développement‘ oder eine ‚Zone à restructurer‘ auszuweisen.

#### PLAN DIRECTEUR QUARTIER HOWALD

Für Howald ist die Ausarbeitung eines Plan Directeur anzudenken, resp. sind die nachstehenden Überlegungen zu Massnahmen auf der Ebene eines Plan Directeur zu entwickeln.

#### NUTZUNGSSTRUKTUR

Erstrebenswert ist die Verdichtung um den zukünftigen Peripheriebahnhof, sowie die Verortung nutzungsintensiver Gebäude entlang der Achse Rue Raiffeisen.

Es sind verschiedene Nutzungsszenarien auszuarbeiten (auch Wohnen im Norden) mit dem jeweiligen Impakt auf die Verkehrsparameter.

#### STADTSTRUKTUR

Das gestalterische Erscheinungsbild eines Stadtteils ist auch massgeblich durch die Qualität seiner Grün- und Strassenräume bestimmt. Dazu gehört die Aufwertung der domaines publics, das Freihalten von Korridoren, die Adressbildung, Qualitätskriterien zu Aussenraumgestaltung und Architektur usw.

Für den Bereich Bahnhof Howald muss eine präzisere Machbarkeitsstudie die topografisch komplexe Situation prüfen, damit auf der Ebene Plan Directeur Festlegungen einfließen können.

Die Schaffung eines Ensembles mit höheren Bauten oder Hochhäusern am Bahnhof Howald steht im Gesamtzusammenhang mit dem Ban de Gasperich. Wichtig für die Entwicklung eines solchen Ensembles ist auch die Überprüfung der Fernwirkung der sich bildenden Silhouette, die als Landmark und Orientierungshilfe wirken kann.

Die Gestaltung eines ‚entrées‘ in das Gebiet stellt sich entlang der Achse Rue Raiffeisen sowohl nordwestlich, als auch südöstlich in Richtung Hesperange.

#### FREIRAUM

Generell soll die Aufenthaltsqualität und Grünvernetzung in Howald gesteigert werden. Die Bedeutung des regionalen Grünzuges entlang dem Drosbach ist besonders hervorzuheben. Langfristig ist der Rückbau des ‚Hobbi-Cactus‘ und die Aufwertung des Freiraumes im Bereich der Unterführung anzustreben.

#### VERKEHR

Für das Gewerbegebiet Howald sind aus verkehrsplanerischer Sicht folgende Fragen relevant:

- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV
- Realisierung des Regionalbahnhofes Howald
- Impakt der unterschiedlichen Stellplatzverordnungen auf die Verkehrsbelastungen und den Modal-Split
- Dimensionierung und Hierarchie der Strassen
- Analyse der Schwächen des vorhandenen Strassennetzes auf dem Gebiet Hesperange
- Möglichkeiten zur Entlastung der Zufahrtsstrasse von Hesperange in das Gewerbegebiet Howald

#### STELLPLATZVERORDNUNG

Zurzeit besteht eine grosse Divergenz zwischen dem Stellplatzschlüssel der Gemeinde Luxemburg und Hesperange. In Bezug auf die Gemeinden der Agglolux, welche gleiche diesbezügliche Diskrepanzen als Standortvorteil nutzen, kann Hesperange sich keinen Alleingang leisten. Ein Umdenken ist nicht nur auf der Ebene Agglolux zwingend, sondern auch national, wie von IVL eingefordert. Zwischenlösungen müssen gefunden werden.

#### VERNETZUNG ZA HOWALD – GROSSFELD

Das Gebiet ZA Howald sollte über mehr als eine Querverbindung zum Gebiet Grossfeld verfügen. Als sehr sinnvoll erweist sich im Bereich der Parzelle Nr. 1302/5526, einen Korridor freizuhalten, dessen Breite und Lage eine Querverbindung zum Quartier Grossfeld ermöglicht, und zwar für PKW's (2 Fahrbahnen), Fussgänger und Fahrradfahrer.

Der neue Autobahnanschluss Howald eignet sich bedingt für Langsamverkehr. Es wird deshalb eine entsprechende Verbindung nördlich davon vorgeschlagen.